

**Anlage zum Antrag auf Befreiung nach  
§ 67 Ab. 1 BNatSchG**

**Fachgutachterliche Stellungnahme zur  
Betroffenheit von naturschutz- und  
artenschutzrechtlichen Belangen**

- 1. Bauabschnitt Radschnellweg Neuss  
im Bereich der Hammer Landstraße
- sowie hierfür im Vorfeld erforderliche  
Rodungs- und Kanalbauarbeiten

Stadt Neuss

---

Aufgestellt: Oktober 2022  
Stand: 11.10.2022

1124

SMEETS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN  
Planungsgesellschaft mbH



## Impressum

- Auftraggeber: Stadt Neuss – Referat Grünflächen- und Landschaftsplanung  
Markt 2  
41460 Neuss
- Auftragnehmer: SMEETS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN  
Planungsgesellschaft mbH  
Zehntwall 5-7  
50374 Erftstadt  
Tel.: 02235 – 68 53 59 – 0  
E-Mail: kontakt@la-smeets.de
- Projektbearbeitung: Frédéric Becker, Geograph (M. Sc.)  
Caroline Wiese, Geographin (M. Sc.)
- Hinweis zum Urheberschutz: Dieser Fachbericht ist zu Planungszwecken erstellt. Er unterliegt insgesamt und auch in einzelnen als Planungsgrundlage verwendeten Inhalten und Darstellungen dem Urheberschutz. Eine Vervielfältigung und Veröffentlichung, insbesondere im Internet, ist nur mit Zustimmung der Inhaber der einzelnen Urheberrechte zulässig.
- Der Auftraggeber hat unter Beachtung des Urheberschutzes vertraglich das Recht zur Veröffentlichung, Nutzung und Änderung dieses Fachbeitrages

## **1. Anlass und Aufgabenstellung**

Die Stadt Neuss beabsichtigt gemeinsam mit den Städten Düsseldorf und Langenfeld die Errichtung eines Radschnellweges (RSW), um insbesondere einen Teil des beruflichen Pendlerverkehrs vom Kfz auf das Fahrrad zu verlagern und somit die Umwelt von den schädlichen Auswirkungen des Kfz-Straßenverkehrs zu entlasten.

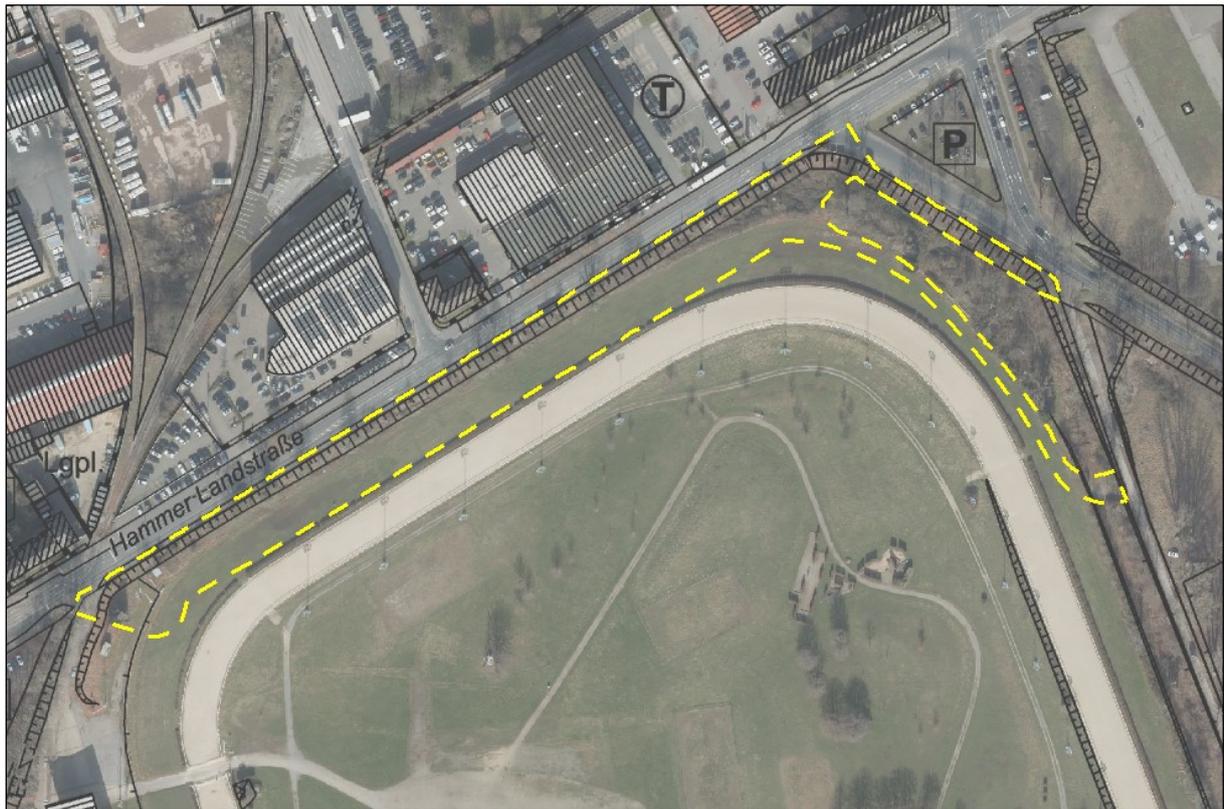
Die planungsrechtliche Sicherung des Radschnellweges erfolgt in Neuss im Teilabschnitt Hammer Landstraße und Langemarckstraße über den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 505 - Hammfeld, Radschnellweg. Mit dem Ratsbeschluss vom 23.09.2022 wurde die Verwaltung der Stadt Neuss damit beauftragt, eine Realisierung des Radschnellweges bis zur Landesgartenschau 2026 sicherzustellen. Die mit dem geplanten Bau des RSW verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden im Rahmen des Bauleitplanverfahrens (Umweltbericht, Landschaftsplanerischer Fachbeitrag, Artenschutzprüfung) ermittelt, bewertet und dem entsprechend gebotenen Kompensationserfordernis zugeführt.

Aufgrund der zeitlichen Vorgaben der Landesgartenschau (Eröffnung im Frühjahr 2026) sind jedoch vorgreifende infrastrukturelle Maßnahmen / Kanalbaumaßnahmen zum Bau des RSW vorzuziehen. In diesem Zuge beabsichtigt die InfraStruktur Neuss auch die Umverlegung des z.Z. vorhandenen Mischwasserhauptsammlers DN 1300 aus dem nördlichen Rennbahngelände in die Trasse des künftigen Radschnellweges. Zwingende Voraussetzung für eine Realisierung dieser Kanalbau-Maßnahme und somit auch für den Bau des RSW bis zur Landesgartenschau 2026 ist die Rodung des vorhandenen Gehölzbestandes auf der Böschung des Rennbahngeländes entlang der Hammer Landstraße bis Ende Februar 2023.

Das Rennbahngelände (LaGa) – und damit auch die betreffende Böschung – ist Bestandteil des im Landschaftsplan festgesetzten Landschaftsschutzgebiets „Nördliche Rheinaue zwischen Grimlinghausen und Ölgangsinsel“, Entwicklungsziel K1: Erhaltung innerstädtischer Grünflächen für die Erholung und zur Erhaltung der stadtklimatischen Ausgleichsfunktion.

Da die Kanalbau-Maßnahme vorgreifend dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplan Nr. 505 - Hammfeld, Radschnellweg erfolgen muss, ist für die geplanten Rodungsarbeiten vorab eine entsprechende naturschutzrechtliche Befreiung nach § 67 Ab. 1 BNatSchG erforderlich.

Vor diesem Hintergrund wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde des Rhein-Kreis Neuss abgestimmt, dass für die naturschutzrechtliche Befreiung ein „Vorabbereich“ definiert wird (vgl. Abbildung 1 - Eingriffsbereich Kanalbau inkl. Baustraße und Baustellenzufahrt vom Obertorweg sowie 1. BA RSW). Dieser Bereich ist vorab in puncto Artenschutz und des zu erwartenden Eingriffsszenarios (Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung) zu untersuchen. Die Ergebnisse werden für den Befreiungsantrag in diesem Kurzgutachten zusammengefasst dargestellt.



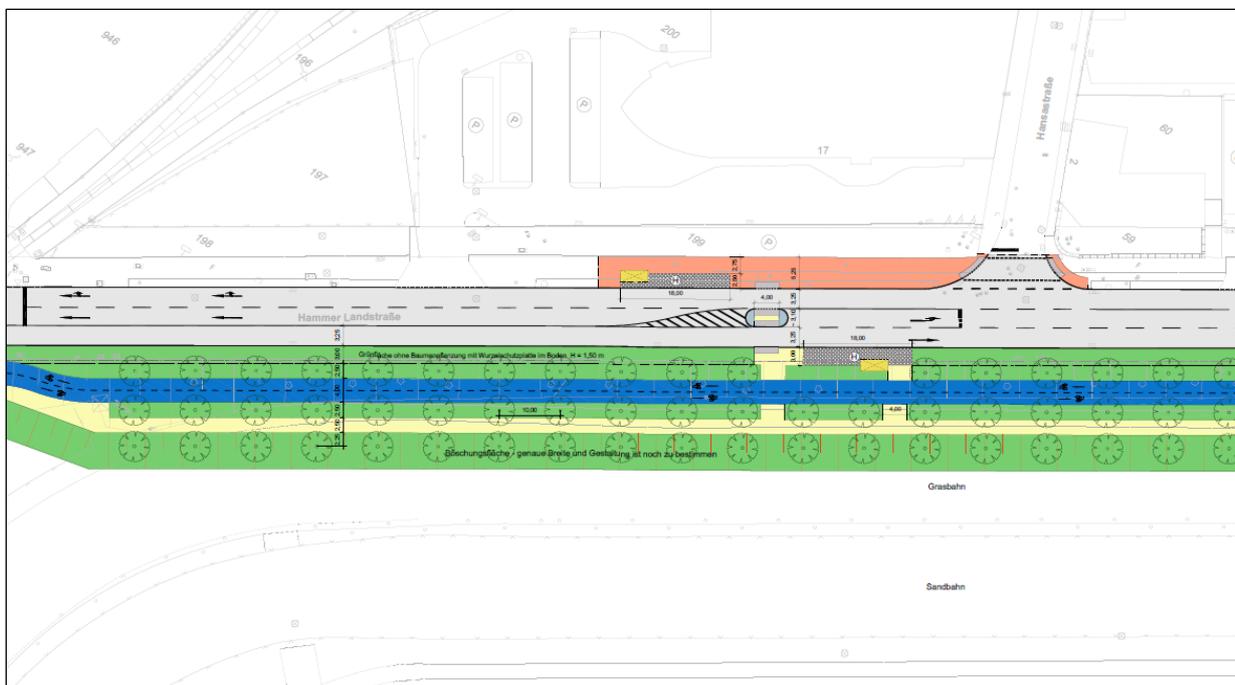
**Abbildung 1: Darstellung des „Vorabereichs“ zur Ermittlung natur- und artenschutzrechtlicher Belange**

– Digitales Orthophoto (DOP) (Bilddatumsdatum: 24.02.2021)

## 2. Vorhabenbeschreibung

### Beschreibung des Radschnellwegs im Bereich der Hammer Landstraße

Grundsätzlich schließen die Planungen zum Radschnellweg an den südlichen Fahrbahnverlauf der Hammer Landstraße an. Es wird ein 5,50 m breiter Grünstreifen zur Trennung von Kfz-Fahrbahn und Radschnellweg vorgesehen. Aufgrund von umfangreichen Leitungspaketen im Untergrund (u.a. 30 kV Starkstrom) wird der Grünstreifen fahrbahnseitig in einer Breite von 3,00 m und für die Kirmes als Schotterrasenfläche temporär nutzbar gestaltet. Auf der Seite zum Radschnellweg hin schließt eine 2,50 m breite Pflanzfläche für eine Baumreihe an. Der Radschnellweg selbst ist 4,00 m breit. In Richtung Rennbahngelände (LaGa) schließt sich wiederum ein 2,50 m breiter Grünstreifen mit Bäumen an. Dadurch wird eine beschattete Allee für den Radschnellweg geschaffen. Zum Rennbahngelände (LaGa) hin schließt weiterhin ein Gehweg mit einer Breite von ebenfalls 2,50 m an (vgl. Abbildung 2). Der südlich angrenzende Böschungsbereich wird ebenfalls begrünt und mit Bäumen bepflanzt.



**Abbildung 2: Darstellung der wesentlichen Planungsinhalte für die Errichtung des RSW entlang der Hammer Landstraße**

– InfraStruktur Neuss AöR: Lageplan Kanalbaumaßnahme

Für den Bau des RSW – mit einer dreireihigen Baumallee – ist u.a. aufgrund der vorhandenen Leitungstrassen in der Hammer Landstraße eine Verlagerung der Böschungsfäche in Richtung Rennbahngelände (LSG) erforderlich. Diese abschließende neue Böschung wird mit einer Neigung von 1:2 geplant.

Die Grüngestaltung der Böschung ist nicht Gegenstand der Radschnellwegplanung, sondern Teil des derzeit laufenden Wettbewerbsverfahrens zur Landesgartenschau. Als Grundlage für eine attraktive und ökologisch hochwertige Gestaltung der Böschung mit weiteren Bäumen und Sträuchern, soll die Böschung im Bebauungsplan nicht als Verkehrsfläche, sondern als öffentliche Grünfläche mit entsprechenden grünordnerischen Vorgaben festgesetzt werden.

Im Bereich parallel des Rennbahngeländes entwässern sowohl der RSW als auch der neue Gehweg im Quergefälle „über die Schulter“ vollständig in die angrenzenden Grünflächen.

### Vorgreifende Kanalbau-Maßnahme

Wie bereits beschrieben, sind aufgrund der zeitlichen Vorgaben der Landesgartenschau (Eröffnung im Frühjahr 2026) vorgreifende infrastrukturelle Maßnahmen / Kanalbau-maßnahmen dem Bau des RSW zeitlich vorzuziehen. Im Zuge des geplanten Baus des Radschnellweges entlang der Hammer Landstraße beabsichtigt daher die InfraStruktur Neuss die Umverlegung des z.Z. vorhandenen Mischwasserhauptsammlers DN 1300 aus dem nördlichen Rennbahngelände in die Trasse des künftigen Radschnellweges. Beabsichtigt ist der Neubau eines Mischwassersammlers der Nennweite DN 1600 zwischen der Industriestraße und der Hansastraße auf einer Länge von ca. 270 m. Im Rahmen des Neubaus erfolgt auch ein Neubau bzw. eine Übernahme sämtlicher Hausanschlussleitungen sowie die Erneuerung und der Umschluss aller Senkenleitungen. Im Zuge der Kanalbaumaßnahme erfolgt auch die Herstellung der neuen Böschung für den Radschnellweg auf einer Länge von ca. 400 m zwischen der Industriestraße und der Langemarckstraße.

Die Baustellenzufahrt für den Kanalbau erfolgt über das Rennbahngelände. Hier ist die Zufahrt über den Obertorweg auf das Rennbahngelände geplant. Hierzu wird eine temporäre Baustraße angelegt.

Zwingende Voraussetzung für eine Realisierung der Kanalbau-Maßnahme und somit auch für den Bau des RSW bis zur Landesgartenschau 2026 ist die Rodung des vorhandenen Baumbestandes und der Gehölze und Sträucher auf der Böschung des Rennbahngeländes entlang der Hammer Landstraße bis Ende Februar 2023 (s. Abbildung 4+5).

### Alternativenprüfung

Der bestehende MW-Kanal ist Teil der Daseinsvorsorge und stark erneuerungsbedürftig. Zur geplanten Verlegung des MW-Kanals in die Trasse des geplanten RSW besteht aus verkehrstechnischen sowie wirtschaftlichen Gesichtspunkten keine Alternative (z.B. Verlegung des Kanals in die Hammer Landstraße). Die Hammer Landstraße ist mit rund 15.100 KFZ-Bewegungen pro Tag eine essenzielle Verbindungsstraße zwischen dem östlichen Innenstadtbereich und den Bereichen Hammfeld, Hafen, Hafenring und der A57. Zudem ist sie die einzige Erschließungsstraße für die Industriestraße (Zufahrt Hafenbecken 1) und die Hansastraße (Zufahrt Hafenbecken 2) und den dort ansässigen Unternehmen (überwiegend Lebensmittelindustrie) sowie deren (Schiffs- und Lkw Be-/Entladeeinrichtungen). Für eine alternative Verlegung des MW-Kanals in die Hammer Landstraße wäre eine mehrmonatige Teil-/Vollsperrung der Hammer Landstraße erforderlich. Diese Sperrung würde u.a. zu Störungen in den Betriebsabläufen sowie zu Einschränkungen von Produktions- und Lieferprozessen führen, womit nachteilige Auswirkungen auf den Hafenbetrieb verbunden wären. Die Verlagerung und Anfüllung der Böschung entlang der Hammer Landstraße ist für den Bau des Radschnellweges erforderlich und würde auch ohne die Kanalbaumaßnahme erfolgen.

### **3. Beschreibung des Vorhabensbereichs und der Lebensraumfunktion**

#### Planungsrechtliche Vorgaben

Der Eingriffsbereich liegt im Außenbereich nach § 35 Baugesetzbuch (BauGB) und im Geltungsbereich des Landschaftsplans Nr. I des Rhein-Kreises-Neuss. Letzterer setzt hier das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Nördliche Rheinaue zwischen Grimlinghausen und Ölgangsinsel“ (LSG 6.2.2.4) mit dem Ziel der Erhaltung innerstädtischer Grünflächen für die Erholung und zur Erhaltung der stadtklimatischen Ausgleichsfunktionen fest. Die Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet soll künftig auch innerhalb der künftigen BP-Fläche des Radschnellweges erhalten bleiben bzw. nachrichtlich dargestellt werden.

Da die Vorhabenfläche für die vorgreifende Kanalbaumaßnahme sowie die Baustellen-einrichtungsfäche innerhalb des Landschaftsschutzgebietes liegen, sind für die Baumaßnahmen und die vorausgehende Rodung der Böschung zum Rennbahngelände, aber auch das künftige Bauvorhaben des Radschnellweges eine naturschutzrechtliche Befreiung nach § 67 Ab. 1 BNatSchG erforderlich.

#### Bestandssituation

Zur Ermittlung der Bestandssituation wurde am 28.09.2022 eine Ortsbegehung zur Erfassung der Biotopstrukturen und des Arteninventars sowie zur Bewertung des örtlichen Landschaftsbildes durchgeführt.

Abbildung 3 zeigt den an der Hammer Straße vorhandenen Fußgängerweg und die angrenzende Böschung mit Baumreihe und Unterwuchs sowie den Intensivrasen (Geläuf) unterhalb der Böschung.



**Abbildung 3: Fußgängerweg der Hammer Straße mit Zaunabgrenzung und Baumreihe, Unterwuchs und Geläuf**

– Blick von Westen nach Osten

Abbildung 4 zeigt die Böschung des Rennbahngeländes unterhalb der Hammer Straße mit Straßenbegleitgrün und das Geläuf mit Intensivrasen angrenzend zur Böschung.



**Abbildung 4: Geläuf – Grasrennbahn mit Böschung und Bestandsbäumen samt lockerem Unterwuchs**

– Blick von Westen nach Osten

Abbildung 5 zeigt den östlich im Vorhabenbereich gelegenen Teil des Geläufs mit der angrenzenden Böschung, die sich hier im östlichen Teil und Kurvenbereich des Geläufs etwas aufweitet und durch dichten Brombeerbewuchs gekennzeichnet ist.



**Abbildung 5: Geläuf – östlicher Teil der Grasrennbahn mit Bestandsbäumen auf der Böschung und dichtem Unterwuchs aus Brombeeren**

– Blick von Westen nach Osten

Abbildung 6 zeigt ebenfalls den Kurvenbereich des Geläufs im östlichen Teil der Vorhabenfläche, jedoch in Richtung Hammer Landstraße betrachtet. Erkennbar ist der dichte Brombeerunterwuchs auf der Gehölzfläche sowie die Baumreihe entlang der Hammer Landstraße und einzelne Gehölze des östlich angrenzenden Gehölzstreifens.



**Abbildung 6: Geläuf – östlicher Teil der Grasrennbahn mit Bestandsbäumen auf der Böschung sowie im östlich angrenzenden Gehölzstreifen sowie dichtem Unterwuchs aus Brombeeren auf der Böschung**

– Blick von Südosten nach Nordwesten

### Lebensraumfunktion

Die im Bereich der geplanten Trasse des Schnellradwegs vorhandenen Bestandsbäume und -gebüsche (vgl. Abbildung 7) bieten potenzielle Nistmöglichkeiten für Vogelarten der Gehölzlebensräume, Parkanlagen und Siedlungsbrachen.



**Abbildung 7: Geläuf – Grasrennbahn mit Blick auf Bestandsbäume als potenzielles Habitat für planungsrelevante Arten**

– Blick von Osten nach Westen

Bei der Begehung konnten entsprechende Habitatstrukturen in Form von Nestern und Baumhöhlen festgestellt werden. Abbildung 8 zeigt Vogelnester, die auf einigen größeren Bestandsbäumen erfasst wurden. Die Vogelnester konnten sogenannten Allerweltsarten wie Amsel, Krähe, Taube und Elster zugeordnet werden.



**Abbildung 8: Altnester in Bestandsbäumen**

An einigen älteren Bäumen wurden zudem Spalten und Höhlen erfasst, die ggf. als Unterschlupf oder Bruthöhlen genutzt werden könnten. Die Mehrheit der betreffenden Bäume liegt allerdings außerhalb des Vorhabenbereichs. Innerhalb der geplanten Rodungsfläche befindet sich lediglich eine einzelne ältere Kastanie, die über entsprechende Habitatstrukturen verfügt (Baumkataster Nr. 309366). Wie Abbildung 9 zeigt, befindet sich im Bereich eines abgeschnittenen Astes heute ein größeres Astloch im Stamm der Kastanie, die potenziell als Habitat nutzbar wäre. Kotspuren oder sonstige Hinweise auf eine Nutzung konnten aber nicht festgestellt werden. Dies gilt auch für die potenziellen Habitatbäume außerhalb der Vorhabenfläche, was darauf schließen lässt, dass die im Bereich der Vorhabenfläche generell vorhandenen Strukturen eher ungeeignet sind oder im erweiterten Umfeld besser geeignete Alternativhabitate vorhanden sind.



**Abbildung 9: Potenzielles Quartier für Fledermäuse und Vögel (Astloch)**

Zur Eingrenzung des örtlichen Lebensraumpotenzials planungsrelevanter Arten wurden zudem bekannte Vorkommen der Messtischblätter 4706 und 4806 ausgewertet<sup>1</sup>.

Besonders im östlich gelegenen Bereich des Unterwuchses der Bäume an der Hammer Landstraße (im Übergangsbereich zur Langemarckstraße) ist die Böschung besonders dicht mit Brombeeren bewachsen (vgl. Abbildungen 5 und 6 - rechts im Bild). Hier bietet sich ein besonderes Potenzial für Heckenbrüter. Auch die Ligusterhecke (Heckentrennung zwischen Gras- und Sandrennbahn) eignet sich potenziell für solche Vogelarten.

Aufgrund der strukturarmen Habitatausstattung im unmittelbaren Umfeld und der Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm sowie einem regelmäßigen Fußgängeraufkommen (teilw. mit Hunden), insb. im Bereich der Grasrennbahn, können essentielle Habitatstrukturen planungsrelevanter und störungsempfindlicher Vogelarten wie beispielsweise die Gehölzbrüter Bluthänfling und Girlitz oder die Gebüschbrüter Nachtigall und Turteltaube mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Auch ein Vorkommen der im Bereich des nordöstlich gelegenen Hammfeldes durch vorangegangene Kartierungen nachgewiesenen Arten Star und Feldsperling kann aufgrund fehlender Habitatstrukturen in ausreichendem Umfang mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

Eine temporäre Nutzung durch planungsrelevante Greifvögel (insb. Mäusebussard, Habicht, Sperber), die das Rennbahngelände zur Jagd nutzen, ist grundsätzlich denkbar, es wurden jedoch keine relevanten Strukturen (z. B. Horste) gefunden, die auf eine Nutzung hindeuten. Beeinträchtigungen von planungsrelevanten Gebäudebrütern wie Turmfalke, Schleiereule oder Rauchschnalbe und Offenlandvogelarten wie Feldlerche, Rebhuhn oder Kiebitz sind ebenfalls auszuschließen.

Auf der südlichen Seite der Pferderennbahn liegen zwei kleine Stillgewässer/Tümpel. Ein Vorkommen von Amphibien kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Der zu bebauende Bereich liegt jedoch ca. 400 m nördlich der Tümpel und das Straßenbegleitgrün bietet keine geeigneten Habitatstrukturen für die Überwinterung von Amphibien. Ein Vorkommen im Eingriffsbereich der Böschung kann daher mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

Auch eine artenschutzrechtliche Betroffenheit von Fledermäusen, wie beispielsweise die im Messtischblatt des LANUV gelisteten Waldarten Kleinabendsegler und Rauhaufledermaus, die ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten u.a. in Baumhöhlen und Baumspalten beziehen, kann mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Zwar wurde an dem Baum Nr. 309366 (Kastanie mit Astloch) eine potenzielle Eignung als Höhlenquartier festgestellt, jedoch konnten keine Kotspuren oder sonstige Hinweise auf eine Nutzung nachgewiesen werden. Denkbar wäre allenfalls eine temporäre Nutzung als Tagesquartier zur Sommerzeit. Durch eine Rodung zur Winterzeit kann eine Beeinträchtigung daher grundsätzlich ausgeschlossen werden. Um einen Tötungstatbestand dennoch vollständig vermeiden zu können, ist eine zusätzliche Begehung im Vorfeld der Rodung durchzuführen und die Astloch anschließend zu verschließen.

Insgesamt eignet sich das vorhandene Straßenbegleitgrün als Leitstruktur für den Fledermausflug. Diese Leitstruktur wird allerdings nach Beendigung der gesamten Baumaßnahme (Anlage des Schnellradwegs) durch die umfangreiche Neuanpflanzung von wegebegleitenden Gehölzen wiederhergestellt und daher mittelfristig in ihrer Funktion erhalten bleiben. Das Rennbahngelände bietet zudem ausreichend vergleichbare Lebensraumstrukturen.

Haselmäuse kommen bevorzugt an struktur- und artenreichen, sonnenexponierten Waldrändern vor. Somit kann eine Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Haselmaus ebenfalls mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Auch können weitere

<sup>1</sup> <https://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/de/arten/blatt>

planungsrelevante Säugetierarten wie Wildkatze, Biber und Fischotter aufgrund fehlender Habitatstrukturen ausgeschlossen werden.

Dies gilt auch für Reptilien, die strukturreiche, sonnenexponierte Flächen, wie beispielsweise Brachen, Grünland und Gleisanlagen besiedeln. Auch wenn die vorhandene Sandrennbahn theoretisch als Habitat für einige Reptilienarten geeignet wäre, unterliegt diese einer regelmäßigen Nutzung bzw. Störung und weist keinerlei zusätzliche Unterschlupfmöglichkeiten, wie Steinhäufen oder Totholz auf. Zudem befindet sie sich außerhalb des unmittelbaren Eingriffsbereichs, sodass eine Beeinträchtigung ausgeschlossen wird.

Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Libellen, können aufgrund fehlender Habitatstrukturen innerhalb des Eingriffsbereiches ebenfalls ausgeschlossen werden.

Allgemein gilt daher für das Planvorhaben:

- Eine Beeinträchtigung oder ein Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Tierarten im Sinne des § 44 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BNatSchG kann entlang des geplanten Eingriffsbereichs der Kanalbaumaßnahme mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.
- Eine Tötung oder erhebliche Störung planungsrelevanter Tierarten im Sinne § 44 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 BNatSchG kann durch die geplante Terminierung des Eingriffes auf die Winterzeit mit Abschluss bis Ende Februar 2023 mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.
- Auch ein Vorkommen der sechs derzeit in NRW planungsrelevanten Pflanzenarten (insb. seltene Farn-, Blütenpflanzen und Flechten) kann für den Eingriffsbereich und dessen Umgebung mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Weder im direkten Straßenbegleitgrün samt Böschungsbereich, noch in der angrenzenden Rasenfläche, konnten ökologisch hochwertige Strukturen festgestellt werden, so dass eine Verbotstatbestand im Sinne des § 44 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG auszuschließen ist.

#### **4. Eingriffe in Natur und Landschaft / Landschaftsschutzgebiet**

Die mit dem geplanten Bau des RSW verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden grundsätzlich im Rahmen des Bauleitplanverfahrens (Umweltbericht, Landschaftsplanerischen Fachbeitrag, Artenschutzprüfung) ermittelt, bewertet und dem entsprechend gebotenen Kompensationserfordernis zugeführt. Da die Kanalbau-Maßnahme jedoch vorgehend dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplan Nr. 505 - Hammfeld, Radschnellweg erfolgen muss, ist für die aufgrund der Kanalverlegung geplanten Rodungsarbeiten im Böschungsbereich des Rennbahngeländes eine naturschutzrechtliche Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG erforderlich, weil das Rennbahngelände (LaGa) Bestandteil des im Landschaftsplan festgesetzten Landschaftsschutzgebiets „Nördliche Rheinaue zwischen Grimlinghausen und Ölgangsinsel“ ist. Hier gilt zudem das Entwicklungsziel K1: Erhaltung innerstädtischer Grünflächen für die Erholung und zur Erhaltung der stadtklimatischen Ausgleichsfunktion.

Hinsichtlich der zu erwartenden Eingriffe in das Schutzgut Boden ist festzuhalten, dass der RSW auf Niveau der Hammer Landstraße verlaufen soll. Die Hammer Landstraße sowie Großteile des angrenzenden Hafengebietes wurden bereits frühzeitig zum Hochwasserschutz um bis zu 5 m angefüllt. Das tiefliegende Rennbahngelände wurde bereits vor über 100 Jahren in Teilen angefüllt und eingeebnet. Der geplante Kanalbau sowie der Bau des RSW (u.a. Anschüttung neue Böschung) erfolgt daher in bereits stark anthropogen überformten Bodenbereichen.

Zum jetzigen Zeitpunkt der LaGa können u.a. aufgrund des noch nicht entschiedenen Ideen- und Realisierungswettbewerbs für das LaGa-Gelände (erst Anfang März 2023) noch nicht alle Fragen zu etwaigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geklärt werden. Die vorgezogenen Untersuchungen und Eingriffsbewertungen sollen daher auch der Dokumentation dienen, so dass ggf. noch offene naturschutzrechtliche Aspekte im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsschritte für die LaGa transparent und rechtssicher abgearbeitet werden.

Für die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung hat im Vorfeld mit der Unteren Naturschutzbehörde eine Abstimmung bzgl. der zu verwendenden Biotoptypen und deren Wertigkeiten stattgefunden.

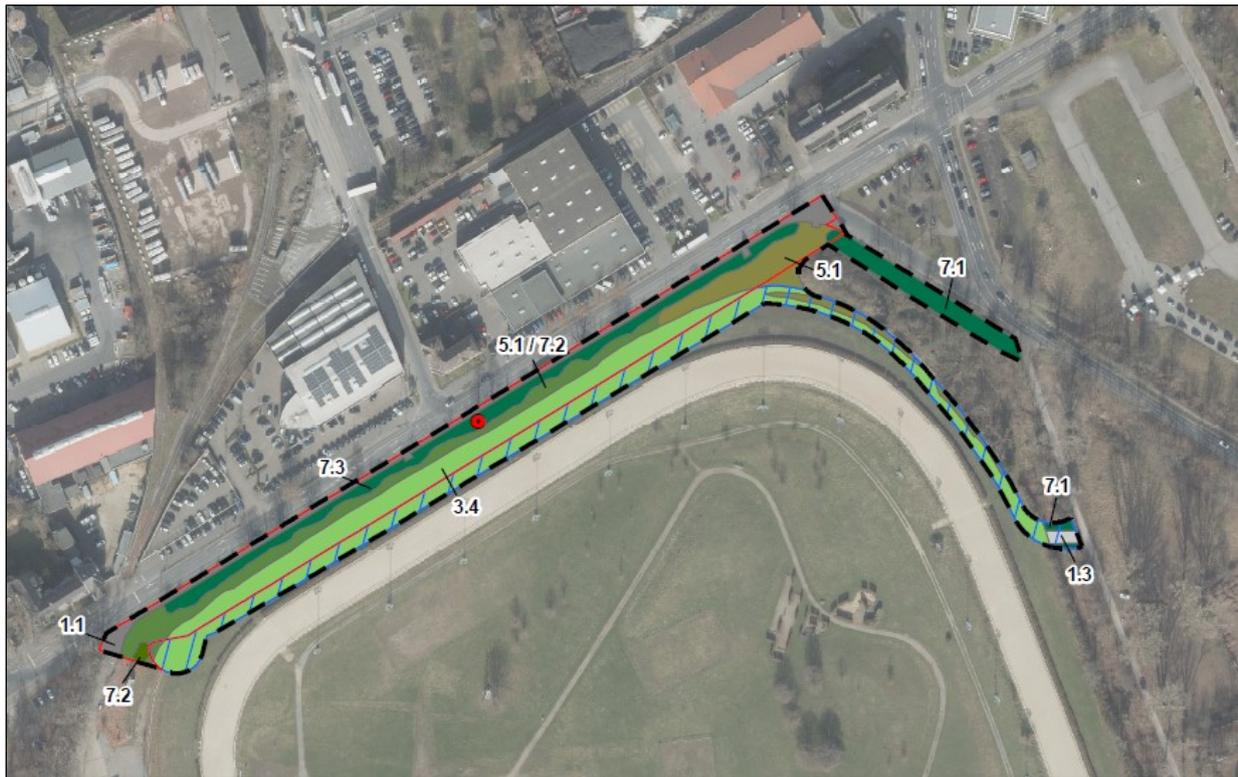
##### Bestands- und Konfliktanalyse

Von der Planung gehen Wirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild aus, die einen Eingriff im Sinne des § 14 (1) BNatSchG verursachen und somit Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen hervorrufen.

Zum Zweck der Umweltvorsorge und aufgrund des sogenannten Vermeidungsgebotes gemäß § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs vorrangig zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder auf andere Weise zu kompensieren.

Die eingriffsrelevanten Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen sind im vorliegenden Fall insbesondere auf die Versiegelung von Flächen zurückzuführen. Die visuellen Wirkungen der geplanten Eingriffe reichen nicht maßgeblich über das eigentliche Plangebiet hinaus, und betreffen auch einen diesbezüglich bereits überformten und vorbelasteten Raum. Zudem findet in diesem Kontext eine Bündelung des Eingriffs im Bereich bereits vorhandener Verkehrsflächen statt, während im Gegenzug gemäß der Planung neue landschaftsbildprägende Strukturen in Form von umfassenden Pflanzmaßnahmen vorgesehen sind.

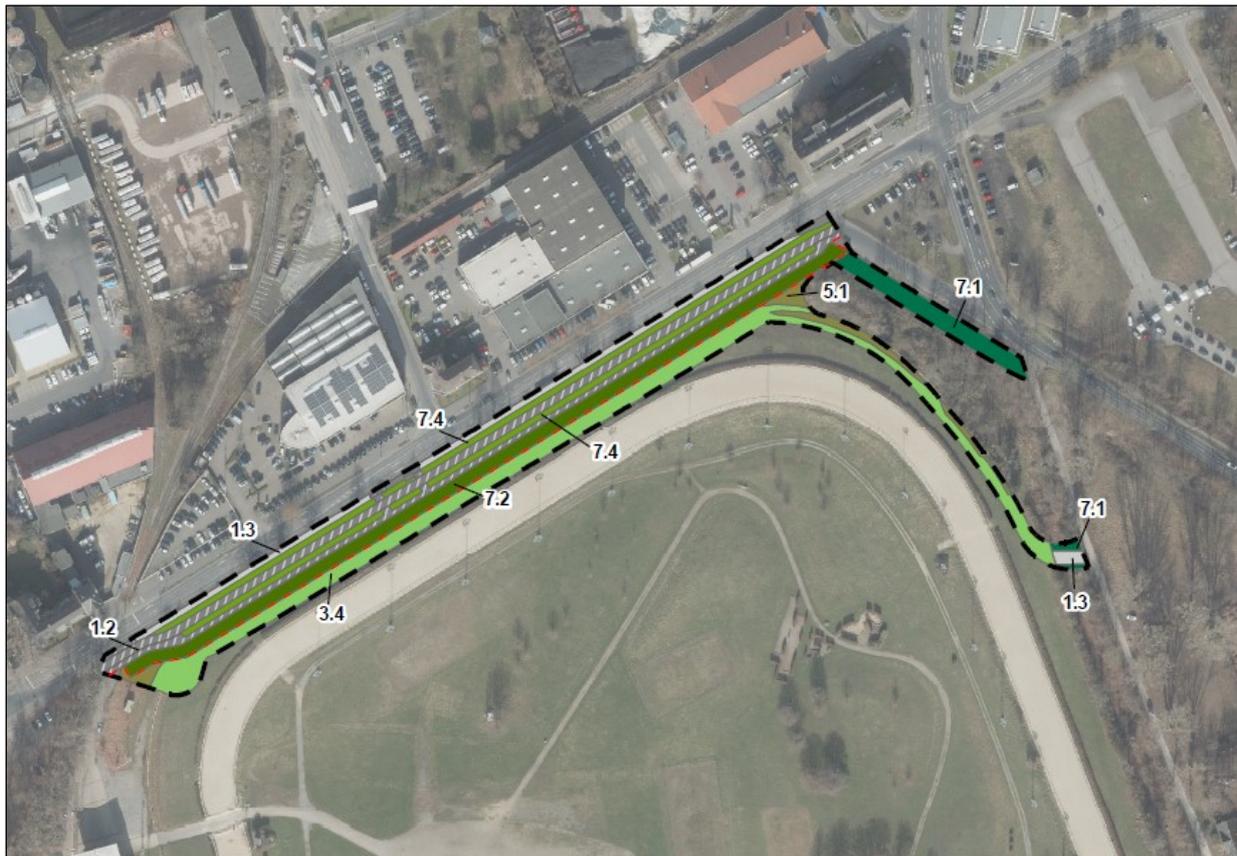
Für die Eingriffsregelung wurden als Bestandsgrundlage die zu betrachtenden Flächen gemäß ihrem Realzustand bzw. der vorliegenden Realnutzung erfasst. Dazu wurden die Biotoptypen nach dem vom LANUV herausgegebenen Schlüssel zur „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Bauleitplanung in NRW“ zu Grunde gelegt. Die Flächenabgrenzung erfolgte auf Grundlage des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs, der technischen Planung der Kanalverlegung, einer Luftbilddauswertung sowie der durchgeführten Begehungen vor Ort (Abbildung 10).



**Abbildung 10: Auszug aus dem Bestands- und Konfliktplan (Ausgangszustand)**

Auf der Grundlage des betroffenen Landschaftsraumes ist festzustellen, dass im Hinblick auf die Tier- und Pflanzenwelt sowie auch überschlägig für die abiotischen Faktoren (Boden, Wasser, Luft / Klima) und das Landschaftsbild unter Berücksichtigung üblicher Vermeidungsmaßnahmen voraussichtlich keine besonderen Wert- und Funktionselemente beeinträchtigt werden.

Im vorliegenden Fall wird daher vorausgesetzt, dass die zum Ausgleich der Beeinträchtigungen der Tier- und Pflanzenwelt gewählten Maßnahmen auch zur landschaftsgerechten und funktionalen Aufwertung der übrigen Faktoren von Natur und Landschaft in dem gebotenen Maße beitragen können. Die artenschutzrechtlichen Belange wurden gesondert berücksichtigt, ergaben jedoch nicht die Notwendigkeit eines speziellen Ausgleichs. Der planungsbedingte Zustand des Plangebietes kann Abbildung 11 entnommen werden.



**Abbildung 11: Auszug aus dem Maßnahmenplan (Zielzustand)**

### Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Die nach § 15 Abs. 1 BNatSchG bestehende Verpflichtung des Verursachers von Eingriffen „vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen“, bezieht alle planerischen und technischen Möglichkeiten ein, die ohne Infragestellung der Vorhabenziele umsetzbar sind. Hierzu zählen in den technischen Entwurf eingebundene bautechnische Vorkehrungen sowie Maßnahmen zur Vermeidung anlagenbedingter Beeinträchtigungen und zum Schutz vor bauzeitlichen Gefährdungen.

Nachfolgend werden zusammenfassend die notwendigen und bauzeitlich zu berücksichtigenden Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen aufgeführt.

#### *Tiere & Pflanzen / Artenschutz*

- Im Rahmen des Baubetriebes sind grundsätzlich die natur- und artenschutzrechtlichen Anforderungen nach §§ 39 und 44 des BNatSchG zu beachten.

- Um zu vermeiden, dass im Eingriffsbereich brütende Vogelarten gestört, verletzt oder getötet bzw. ihre Entwicklungsstadien beschädigt oder zerstört werden, haben die erforderlichen Arbeiten außerhalb der Hauptbrutzeit zu erfolgen, d.h. zwischen Anfang Oktober und Ende Februar.
- Zusätzlich ist im Vorfeld der Rodung des potenziellen Habitatbaums (Baumkataster Nr. 309366) eine Kontrolle auf etwaige Nutzung durch eine fachkundige Person durchzuführen und die vorhandene Asthöhle anschließend zu verschließen.
- Temporär für Baustellenzufahrt und Baustelleneinrichtungsfläche in Anspruch genommene Flächen sind gemäß ihrem Ausgangszustand in mindestens gleichwertiger Weise wiederherzustellen.
- Um optische und akustische Störwirkungen zu vermindern, sind während der Baumaßnahme Lärm und Beleuchtung auf das Minimum zu reduzieren. Für die Beleuchtung sind tierfreundliche Leuchtmittel mit einem möglichst geringen Ultraviolett- und Blauanteil zu verwenden. Darüber hinaus ist sowohl der Abstrahlwinkel als auch das Beleuchtungsniveau sowie Anzahl und Höhe der Leuchten zu optimieren. Eine unmittelbare Anstrahlung von Gehölzen ist zu vermeiden.

#### *Boden*

- Der Oberboden ist fachgerecht nach DIN 18915 und 18300 zu behandeln. Im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche und der temporären Baustellenzufahrt wird der Boden mit einer Trennlage (Geotextilvlies) und einer min. 20 cm Schotterschicht abgedeckt. Nach Beendigung der Bautätigkeit hat die Wiederherstellung der betroffenen Fläche in den Ausgangszustand zu erfolgen.

#### *Wasser*

- Beim baubedingten Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind besondere Schutz- und Sicherungsmaßnahmen zu treffen. Die Lagerung von Kraftstoffen und Ölen sowie das Betanken von Baufahrzeugen und Maschinen hat nur auf versiegelten Flächen oder sonstigen gegen Leckagen im Erdreich gesicherten Flächen zu erfolgen.

#### *Landschaftsbild*

- Zur Einbindung des Vorhabens in die Landschaft ist die Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen gemäß dem noch ausstehenden Ergebnis des Ideen- und Realisierungswettbewerbes (LaGa) den künftigen Festsetzungen des B-Planes vorzunehmen. Der aktuelle BP-Entwurf sieht hier bereits die Neupflanzung von rd. 100 heimischen Laubbäumen in Form einer dreireihigen Allee vor.
- Temporär für Baustellenzufahrt und Baustelleneinrichtungsfläche in Anspruch genommene Flächen sind gemäß ihrem Ausgangszustand in mindestens gleichwertiger Weise wiederherzustellen.

#### Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen

Die konkrete planerische Festsetzung der Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen für den Radschnellweg erfolgt im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 505 „Hammfeld Radschnellweg“. Im Zuge der Betrachtung der vorgezogenen Kanalbaumaßnahme kann jedoch die bereits vom Rat und den Fachausschüssen der Stadt Neuss beschlossene technische Planung des RSW zugrunde gelegt werden. Dabei sind insbesondere der große Umfang der künftig geplanten Eingrünungsmaßnahmen und die Anzahl der neu zu pflanzenden Bäume hervorzuheben (rd. 100 Baumpflanzungen).

Aus der technischen Planung und Vorhabenbeschreibung ergeben sich folgende Vorgaben für die Begrünung des RSW:

- Anlage eines 5,50 m breiten Grünstreifens zwischen der Fahrbahn „Hammer Landstraße“ und dem künftigen Schnellradweg. Hiervon
  - ein 3,00 m breiter Streifen als Schotterrasenfläche angrenzend
  - eine 2,50 m breite Pflanzfläche für eine Baumreihe (min. 32 Baumpflanzungen)
- Eine weitere 2,50 m breite Pflanzfläche für eine Baumreihe südlich angrenzend an den Radschnellweg (min. 34 Baumpflanzungen)
- Die Anlage einer neuen Böschung als Teil des LaGa-Geländes in südlicher Angrenzung an den RSW mit ökologisch hochwertiger Gestaltung durch Bäume und Sträucher. Diese wird im derzeit laufenden Wettbewerbsverfahren mitgestaltet, umfasst jedoch bereits absehbar die weitere Pflanzung von mindestens 34 Bäumen.

Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung – Ausgleichskonzept

Zur Herleitung des erforderlichen landschaftspflegerischen Maßnahmenumfangs durch den Eingriff in den Naturhaushalt wird eine Berechnung des Bestands- und Ausgleichswertes durchgeführt.

Für die Bilanzierung werden gemäß dem angewandten Verfahren „Numerische Bewertung von Biotoptypen in der Bauleitplanung in NRW (Stand 2008)“ der ökologische Gesamtwert aller derzeit im Plangebiet real vorkommenden Biotoptypen dem zu erwartenden Wert auf Basis der technischen Planung des Schnellradwegs gegenübergestellt (Tabelle 1).

**Tabelle 1: Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung**

A. Ausgangszustand des Plangebietes gemäß Realzustand						
1	2	3	4	5	6	7
Code	Biotoptyp	Fläche	Grundwert Bestand	Korrekturwert	Gesamtwert	Einzelflächenwert
Biotoptypen	(gem. LANUV Biotoptypen für die Bauleitplanung in NRW)	(m <sup>2</sup> )	ökologische Werteinheiten		(Sp. 4 + Sp. 5)	(Sp. 3 x Sp. 6)
1.1	<b>Versiegelte Fläche</b> (Straße, Fußweg)	1.192	0	0	0	0
1.3	<b>Teilversiegelte Flächen</b>	82	1	0	1	82
3.4	<b>Intensivwiese, -weide, artenarm</b>	5.799	3	0	3	17.397
5.1	<b>Grünbrache, Siedlungsbrache (flächig bzw. streifig), starker Brombeerbewuchs</b> Gehölzanteil < 50%	1.338	4	-1	3	4.013
5.1 / 7.2	<b>Mischbiotop - Grünbrache, Siedlungsbrache (flächig bzw. streifig) / Gehölzstreifen, Gebüsch</b> lebensraumtypischer Gehölzanteil ≥ 50%	1.458	4	0	4	5.833
7.1	<b>Gehölzstreifen, Gebüsch</b> lebensraumtypischer Gehölzanteil < 50%	975	3	0	3	2.925
7.2	<b>Gehölzstreifen, Gebüsch</b> lebensraumtypischer Gehölzanteil ≥ 50%	60	5	0	5	300
7.3	<b>Baumgruppe, Einzelbaum</b> lebensraumtypischer Gehölzanteil < 50 %	1.745	3	0	3	5.235
<b>Gesamtfläche:</b>		<b>12.649</b>	<b>Gesamtflächenwert A:</b>		<b>35.785</b>	

Der Ausgangszustand der Vorhabenfläche wird flächenmäßig überwiegend durch das äußere Geläuf der Rennbahn (Grasrennbahn) und die Biotoptypen der angrenzenden Böschung zur Hammer Landstraße charakterisiert.

Das äußere Geläuf besteht aus einer intensiv gemähten Wiese, die daher mit dem Biotoptyp 3.4 (Intensivwiese, artenarm - 3 Wertpunkte) bewertet wird. Teile des Geläufs im Osten der Vorhabenfläche sind – aufgrund der Nutzungsaufgabe – im Randbereich zu den östlich angrenzenden Gehölzflächen brachgefallen und haben ruderale Strukturen ausgebildet, die mit dem Biotoptyp 5.1 (Grünbrache / Siedlungsbrache, Gehölzanteil < 50% - 4 Wertpunkte) bewertet werden. Aufgrund des starken Brombeerbewuchses und des ebenfalls starken Brennesselvorkommens, wird eine Abwertung um einen Wertpunkt (3 Wertpunkte) vorgenommen. Gleiches gilt für die nahe gelegenen Böschungflächen der Rennbahnkurve im

östlichen Teil der Vorhabenfläche. Der hier vorhandene Unterwuchs der Bäume besteht vorwiegend aus einem stark zugewachsenen Brombeerdickicht, das ebenfalls mit dem Biotoptyp 5.1 (Grünbrache / Siedlungsbrache, Gehölzanteil < 50% - 4 Wertpunkte) bewertet wird und aufgrund des starken Brombeerbewuchses eine Abwertung um einen Wertpunkt erfährt.

Die restlichen Flächen der Rennbahnböschung sind durch stärker ausgeprägte Gehölzstrukturen gekennzeichnet. Im oberen Bereich der Böschung, nahe der Hammer Landstraße bzw. des angrenzend verlaufenden Gehwegs, befindet sich eine Baumreihe, die sich vollständig von Westen nach Osten entlang der Vorhabenfläche zieht. Diese besteht zu über 80 % aus Rosskastanien und damit standort- / lebensraumtypischen Bäumen. Entsprechend wird hier der Biotoptyp 7.3 (Baumreihe / Allee - 3 Wertpunkte) zugrunde gelegt. Der Fortsatz dieser Baumreihe, der von der Hammer Landstraße in Richtung Südosten entlang der Langemarckstraße abknickt und aufgrund der Festsetzung im künftigen Bebauungsplan Nr. 505 zum Teil innerhalb der Vorhabenfläche liegt, ist durch eine deutliche Aufweitung der Gehölzstrukturen geprägt, sodass hier von einem Gehölzstreifen gesprochen werden kann. Dieser wird entsprechend mit dem Biotoptyp 7.1 (Gehölzstreifen / Gebüsch mit lebensraumtypischen Gehölzanteilen < 50% - 3 Wertpunkte) bewertet.

Während die Böschung im östlichen Kurvenbereich der Rennbahn durch eine starke Dominanz des Unterwuchses in Form des Brombeerdickichts charakterisiert ist, wird der größere Teil des Unterwuchses der vorhandenen Baumreihe auf der Böschung durch ein Mischbiotop aus Grün- / Siedlungsbrache mit teilweise vorhandenen Dominanzvorkommen der Brombeere und Sträuchern / Gebüsch geprägt. Dieses Mischbiotop wird entsprechend als eine Mischung der Biotoptypen 5.1 (Grünbrache / Siedlungsbrache, Gehölzanteil < 50% - 4 Wertpunkte) und 7.2 (Gehölzstreifen / Gebüsch mit lebensraumtypischen Gehölzanteilen  $\geq$  50% - 5 Wertpunkte) bewertet. Aufgrund der teilweisen Dominanzvorkommen von Brombeere in den Brachbereichen, findet hier erneut eine Abwertung von einem Wertpunkt Anwendung. Insgesamt wird das Mischbiotop daher mit 4 Wertpunkten bewertet. Innerhalb dieser Unterwuchsfläche auf der Rennbahnböschung befindet sich im äußerst westlichen Teil des Vorhabenbereichs zudem eine kleine Gehölz- / Baumgruppe, die mit dem Biotopwert 7.3 (Baumgruppe / Einzelgehölz mit lebensraumtypischen Gehölzanteilen < 50 % - 3 Wertpunkte) bewertet wird.

Die bereits versiegelten Flächen der Hammer Landstraße und des angrenzenden Gehwegs, werden aufgrund ihrer fehlenden Biotopfunktion mit dem Biotoptyp 1.1 (versiegelte Fläche – 0 Wertpunkte) bewertet. Lediglich die vorhandene Zufahrt zum Rennbahngelände im äußersten Südosten des Vorhabenbereichs wird mit dem Biotoptyp 1.3 (teilversiegelte oder unversiegelte Betriebsfläche – 1 Wertpunkt) bewertet, da diese lediglich geschottert ist und, aufgrund der Habitatfunktion des Schotters für einige Tier- und Pflanzenarten sowie einer weiterhin möglichen Versickerung von Niederschlag eine, gewisse Biotopfunktion erfüllt.

Die Anzahl der Bäume im Bereich der Böschung, die auch im Rahmen des Vorhabens beansprucht werden, beläuft sich auf 32.

B. Zielzustand des Plangebietes gemäß Planung des Radschnellweges						
1	2	3	4	5	6	7
Code	Biototyp	Fläche	Grundwert Bestand	Korrektur- wert	Gesamt- wert	Einzel- flächenwert
Biototypen	(gem. LANUV Biototypen für die Bauleitplanung in NRW)	(m²)	ökologische Werteinheiten		(Sp. 4 + Sp. 5)	(Sp. 3 x Sp. 6)
<b>Neuanlage</b>						
1.1	<b>Versiegelte Fläche</b> (Straße, Fußweg)	187	0	0	0	0
1.2	<b>Versiegelte Fläche</b> (mit nachgeschalteter Versickerung)	2.675	0,5	0	0,5	1.338
7.2	<b>Gehölzstreifen, Gebüsch</b> lebensraumtypischer Gehölzanteil $\geq$ 50%	2.291	5	0	5	11.454
7.4	<b>Baumreihe, Baumgruppe, Einzelbaum</b> lebensraumtypischer Gehölzanteil $\geq$ 50 %	1.699	5	0	5	8.493
<b>Erhalt/Wiederherstellung</b>						
1.3	<b>Teilversiegelte Flächen</b>	1.013	1	0	1	1.013
3.4	<b>Intensivwiese, -weide, artenarm</b>	3.288	3	0	3	9.863
5.1	<b>Grünbrache (flächig bzw. streifig), starker Brombeerbewuchs</b> lebensraumtypischer Gehölzanteil $\geq$ 50%	553	4	-1	3	1.659
7.1	<b>Hecke, Wallhecke, Gehölzstreifen, Gebüsch</b> mit lebensraumtypischer Gehölzanteil $<$ 50%	944	3	0	3	2.831
<b>Gesamtfläche:</b>		<b>12.649</b>	<b>Gesamtflächenwert B:</b>		<b>36.651</b>	

Dem Zielzustand der Vorhabenfläche wurde die konkret durch den Rat und die Fachausschüsse der Stadt Neuss beschlossene technische Planung des Radschnellweges im Bereich der Rennbahn und der Hammer Landstraße zugrunde gelegt. Hierzu zählt vor allem die Überplanung und Umverlegung der vorhandenen Böschung. Im Rahmen der geplanten Kanalbaumaßnahme, die zeitlich der Herstellung des Schnellradwegs vorgezogen wird, ist zudem die Anlage einer temporären Baustellenzufahrt sowie einer Baustelleneinrichtungsfläche zu betrachten. Ebenfalls Teil der Vorhabenfläche ist ein östlich entlang der Langemarckstraße gelegener Gehölzstreifen, der mit in den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 505 einbezogen wird.

Aufgrund des temporären Charakters der Baustelleneinrichtungsfläche und der Baustellenzufahrt, ist mit einer Wiederherstellung der ursprünglichen Biototypen bzw. mit einer höherwertigen Ausprägung der Flächen mit Umsetzung der LaGa-Planung zu rechnen. Dies betrifft hauptsächlich die Intensivwiese des Geläufs (Biototyp 3.4), die nach Beendigung der Baumaßnahmen wiederhergestellt wird. In den Randbereichen der Böschung bleiben vereinzelt Biotope (Grün- / Siedlungsbrache – Biototyp 5.1) erhalten, da diese weder durch die Planung des Radschnellweges noch durch die Anlage der temporären Baustellenzufahrt und der Baustelleneinrichtungsfläche beansprucht werden oder gar im Bebauungsplan Nr. 505 zum Erhalt vorgesehen sind.

Letzteres gilt auch für den Biototyp 7.1 im äußersten östlichen Teil der Vorhabenfläche. Der dortige Gehölzstreifen wird durch den Bebauungsplan zum Erhalt festgesetzt und damit auch künftig in seiner jetzigen Form erhalten bleiben. Im Bereich der geplanten Baustellenzufahrt

etwas weiter im Süden, werden die bestehenden Biotoptypen erhalten oder wiederhergestellt. Die geschotterte Zufahrt zum Rennbahngelände (Biotoptyp 1.3) kann auch im Rahmen der Baustellenzufahrt weiter genutzt werden. Die angrenzenden Gehölzflächen mit dem Biotoptyp 7.1 werden je nach Ausgestaltung der Baustellenzufahrt ggf. in Teilen ebenfalls beansprucht, in Folge der Baumaßnahmen aber wiederhergestellt. Etwaige Gehölzverluste werden mindestens im Verhältnis 1:1 ersetzt.

Die von den Kanalbaumaßnahmen und der Planung des Radschnellweges beanspruchten Bereiche der Böschung und des angrenzenden Gehweg- und Straßenkörpers werden hingegen vollständig umgestaltet. Unmittelbar an die Straßenfläche der Hammer Landstraße angrenzend wird zunächst ein 5,50 m breiter Grünstreifen angelegt, der den Radschnellweg von der Fahrbahn trennt. Fahrbahnseitig wird dieser als 3,00 m breite Schotterrasenfläche gestaltet, die für die Kirmes temporär nutzbar bleiben soll. Die Schotterrasenfläche wird mit dem Biotoptyp 1.3 (teilversiegelte oder unversiegelte Betriebsflächen - 1 Wertpunkt) bewertet und lediglich an einer Stelle durch eine vollständig versiegelte Fläche mit dem Biotoptyp 1.1 (versiegelte Fläche - Biotopwert 0) unterbrochen, da an dieser Stelle eine Bushaltestelle geplant ist. Die restlichen 2,50 m des Grünstreifens sind als Pflanzfläche für eine Baumreihe mit mindestens 32 Winterlinden geplant. Diese wird anhand ihrer Grundfläche in der Bilanzierung mit dem Biotoptyp 7.4 (Baumreihe / Allee mit lebensraumtypischen Baumarten  $\geq 50\%$  - Biotopwert 5) bewertet.

Anschließend an den Grünstreifen ist der eigentliche Radschnellweg mit einer Breite von 4,00 m geplant. Da die Fläche des Radschnellwegs so geplant wurde, dass sie – im Gegensatz zum heute bestehenden Gehweg – in die angrenzenden Grünflächen entwässern kann, wird diese mit dem Biotoptyp 1.2 (versiegelte Fläche mit nachgeschalteter Versickerung des Oberflächenwassers - Biotopwert 0,5) in der Bilanzierung berücksichtigt.

Auf der südlichen Seite des Radwegs schließt sich erneut eine 2,50 m breite Pflanzfläche für eine Baumreihe an. Diese besteht erneut aus heimischen Winterlinden und umfasst mindestens 34 Bäume (Biotoptyp 7.4 - Baumreihe / Allee mit lebensraumtypischen Baumarten  $\geq 50\%$  - Biotopwert 5). Hierdurch wird eine beschattete Allee für den Radschnellweg geschaffen.

Hieran anschließend wird der künftige Gehweg in einer Breite von 2,50 m angelegt, der ebenfalls in die angrenzenden Grünflächen entwässern kann und entsprechend auch mit dem Biotoptyp 1.2 (versiegelte Fläche mit nachgeschalteter Versickerung des Oberflächenwassers - Biotopwert 0,5) bewertet wird.

Den Abschluss der geplanten Flächen des Radschnellwegs bildet die im Verhältnis 1:2 anzulegende Böschung in Richtung Rennbahngelände. Diese soll im Rahmen des derzeit laufenden Wettbewerbsverfahrens zur Landesgartenschau durch Baum- und Strauchpflanzungen strukturreich, attraktiv und ökologisch hochwertig gestaltet werden, sodass hier noch keine abschließende Planung vorliegt. Dennoch ist auch hier eine Pflanzung von mindestens 34 heimischen Bäumen vorgesehen, die im Bebauungsplan Nr. 505 im Rahmen einer hier geplanten öffentlichen Grünfläche festgesetzt werden. Als Biotoptyp für die Böschung wird daher generell ein Gehölzstreifen mit dem Code 7.2 (Gehölzstreifen / Gebüsch mit lebensraumtypischen Gehölzanteilen  $\geq 50\%$  - 5 Wertpunkte) angesetzt.

C. Bilanz: (Gesamtflächenwert B - Gesamtflächenwert A)	Gesamt- flächen- wert B	Gesamt- flächen- wert A	Bilanz
	36.651	35.785	866

\* LANUV (2008): Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Bauleitplanung. Recklinghausen, 2008.

\*\* Aufgrund der Überführung von Planungsdaten in ein Geographisches Informationssystem und des hierbei zugrunde gelegten projizierten Referenzsystems (ETRS 1989/UTM) können sich gegenüber den Flächenangaben aus dem Liegenschaftskataster oder aus vorgenommenen Vermessungen geringfügige Abweichungen ergeben (Weitere Informationen hierzu: [https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/publikationen/abteilung07/pub\\_geobasis\\_etr89.pdf](https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/publikationen/abteilung07/pub_geobasis_etr89.pdf))

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass mit der Umsetzung der Planung des Radschnellweges eine Verbesserung der ökologischen Situation auf der Vorhabenfläche erreicht werden kann. Anhand der bilanzierten Biotopwerte ergibt sich ein **Überschuss von 866 ökologischen Wertpunkten**. Insgesamt werden teils brachliegende und durch nicht heimische und / oder standortuntypische Gehölzarten geprägte Flächen in ökologisch hochwertigere und zielgerichtete Pflanzflächen überführt, die mit heimischen Gehölzarten und vielfältigeren, an die städtebaulichen Erfordernisse angepassten Strukturen gestaltet werden. Der Inanspruchnahme von 32 überwiegend lebensraumuntypischen Bäumen steht eine Neupflanzung von mindestens 100 heimischen und standortgerechten Bäumen gegenüber.

## 5. Fazit

Konkrete Hinweise oder Nachweise von planungsrelevanten Pflanzenarten sowie von Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Tierarten konnten im Rahmen der Flächenbegehung nicht erbracht werden und sind aufgrund der angetroffenen Habitatstrukturen auch mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auszuschließen. Eine Tötung oder erhebliche Störung der Population planungsrelevanter Tierarten kann durch die geplante Terminierung des Eingriffes auf die Winterzeit sowie eine zusätzliche Kontrolle des vorhandenen potenziellen Habitatbaums ausgeschlossen werden.

- Unter den vorgenannten Voraussetzungen sind auf Grundlage einer überschlägigen Einschätzung keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG zu erwarten.

In Bezug auf den naturschutzrechtlichen Eingriff durch die dem Bebauungsplanverfahren zur Errichtung des Radschnellwegs vorgezogene Kanalbaumaßnahme, lässt sich ebenfalls keine maßgebliche Betroffenheit von Natur und Landschaft ableiten. Im Gegenteil wird durch die Planung ein ökologischer Überschuss von 866 Wertpunkten im Rahmen der Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung erzielt.

Die bauzeitlich in Anspruch genommenen Biotoptypen werden nach Beendigung der Maßnahme wiederhergestellt. Darüber hinaus können weite Teile der sonstigen Vorhabenfläche in ihrem derzeitigen Zustand lediglich als Grünbrache bewertet werden, sodass eine grünordnerische Neustrukturierung der Flächen samt Aufwertung zielführend erscheint.

Entlang der geplanten Trasse des Radschnellwegs sowie der neu zu gestaltenden Böschungfläche erfolgen umfangreiche Neupflanzungen mit heimischen Gehölz- und Straucharten. So ist die Neupflanzung von rd. 100 heimischen Bäumen im Bereich des RSW entlang des heutigen Rennbahngeländes geplant. Weitere Details zur Bepflanzung der Böschungfläche sowie des weiteren LaGa-Geländes ergeben sich erst mit der Entscheidung und Umsetzung des Realisierungswettbewerbes ab März 2023. Es kann jedoch angesichts der Wettbewerbsvorgaben (u.a. 1/3 des LaGa-Geländes sind naturnah, extensiv zu gestalten) davon ausgegangen werden, dass gegenüber dem derzeitigen Zustand der Eingriffsfläche eine deutliche ökologische Aufwertung stattfinden wird.

Quantitativ lässt sich festhalten, dass dem Eingriff in den überwiegend standortuntypischen / fremdländischen Gehölzbestand (32 Bäume) die Neupflanzung von rd. 100 heimischen Bäumen (Winterlinden) gegenüberstehen. Dieses stellt ein 1:3 Ausgleich bei Baumpflanzungen dar (vgl. auch Kapitel 4 – Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung).

Auch das Entwicklungsziel K1: Erhaltung innerstädtischer Grünflächen für die Erholung und zur Erhaltung der stadtklimatischen Ausgleichsfunktion wird durch das Vorhaben nicht nennenswert beeinträchtigt, da der bauliche Eingriff lediglich im Randbereich der Grünfläche des Rennbahngeländes und zudem nur temporär erfolgt und durch die nachträgliche Wiederherstellung und Aufwertung der Grünstrukturen das Erhaltungsziel nicht in Frage gestellt wird.

Unter zusätzlicher Berücksichtigung der in Kapitel 4 beschriebenen Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen, kann eine nachhaltige Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes „Nördliche Rheinaue zwischen Grimlinghausen und Ölgangsinsel“ (LSG 6.2.2.4) somit ausgeschlossen werden.

Aufgestellt:  
Erfstadt, den 11.10.2022  
SMEETS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN