

Aachen, den 17.06.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zu folgender Sitzung des Naturschutzbeirates der unteren Naturschutzbehörde bei der Städteregion Aachen ein:

**Datum:** Dienstag, den 02.07.2019  
**Beginn:** 15:00 Uhr  
**Ort:** Sitzungssaal im Rathaus Baesweiler-Setterich, An der Burg 3,  
52499 Baesweiler

Hinweis:

Vor der Sitzung findet ab 13:00 Uhr in Baesweiler eine Besichtigung von Ausgleichsmaßnahmen, an denen der Beirat beteiligt war, statt, zu der alle interessierten Beiratsmitglieder ebenfalls eingeladen sind. Die genaue Örtlichkeit sowie der Treffpunkt werden gesondert mitgeteilt.

Tagesordnung:

A)	Öffentliche Sitzung	Sitzungsvorlagen-Nr.
1	Fragestunde für Einwohner	-
2	Machbarkeitsstudie für das Projekt „Regio Tram“ - Projektvorstellung	2019/10
3	Gefahrenbeseitigungsmaßnahmen an 16 ehem. Westwallbunkern - Information	2019/11
4	Anfragen und Mitteilungen	-

Mit freundlichen Grüßen

gez. Tiepelt  
Vorsitzender

Zur Post gegeben – spätestens – am 21.06.2019

**Mitteilungsvorlage**

vom 19.06.2019

öffentliche Sitzung

**Machbarkeitsstudie für das Projekt „Regio Tram“  
– Projektvorstellung**

**Beratungsreihenfolge**

Sitzungsdatum	Gremium
02.07.2019	Naturschutzbeirat

Das Projekt „Regio Tram“ sieht eine schienengebundene Verbindung der Stadt Aachen mit den regionsangehörigen Kommunen Würselen, Alsdorf, Herzogenrath und Baesweiler im Aachener Nordkreis auf der Basis einer Tram-Lösung als einen ergänzenden Baustein des seit vielen Jahren erfolgreichen eu*regio*bahn-Netzes vor.

Dabei ist die Nutzung bestehender bzw. noch vorhandener Gleisinfrastruktur auf mehreren Abschnitten möglich. Darüber hinaus sind viele Flächen noch als gewidmete Eisenbahninfrastruktur ausgewiesen, so dass eine Realisierung mit verhältnismäßigem Aufwand erfolgen kann.

Der geplante Streckenverlauf beginnt am Bushof der Stadt Aachen und führt über eine gemeinsame ÖPNV-Trasse Bahn/Bus über Aachen Nord bzw. Haaren nach Würselen bis Merzbrück. Ab Merzbrück führt die Strecke über die bestehende Ringbahn alternierend nach Stolberg und Alsdorf. Von Alsdorf wird die Verbindung nach Baesweiler über die noch verfügbare Trasse der Carl-Alexander-Bahn geführt (siehe Anlage 1). Mögliche Trassenvarianten sind noch in Abstimmung zwischen den Städten Alsdorf und Baesweiler.

Durch die Regio-Tram kann eine der stärksten Verkehrsachsen mit 70.000 Pendlerbewegungen aus dem Aachener Nordraum in die Stadt Aachen und umgekehrt mit einem hochmodernen neuen Verkehrsmittel bedient werden. Ein innovatives Fahrzeugkonzept unter Nutzung von Energiespeichern mit welchem oberleitungsfreie Abschnitte (z.B. sensible Innenstadtbereiche) im Akkubetrieb überbrückt werden können, ist immanenter Bestandteil der derzeitigen Planung.

Durch den innovativen technologischen Ansatz bildet das Projekt einen wichtigen Beitrag für die Aachener Modellregion „Elektromobilität“: Neben der elektrischen Eisenbahn und der zukünftigen Elektrifizierung der eu*regio*bahn würde die Modellregion Elektromobilität durch das elektrische Tram-System um eine zusätzliche Komponente erweitert.

Durch die hohen technologischen Anforderungen an die Tram-Fahrzeuge besteht die Chance, ein Pilotprojekt für den Forschungs- und Hochschulstandort Aachen entstehen zu lassen. Dabei kann die technische Fahrzeugausgestaltung durch eine Kooperation zwischen Hochschulen und ansässigen Technologieunternehmen, die über die entsprechende Expertise im Bereich zukunftsorientierter Antriebstechnologien sowie Schienenfahrzeugbau verfügen, entwickelt werden.

Mit einer emissionsfreien, elektrisch betriebenen Tram-Lösung würde ein wesentlicher Beitrag zur Luftreinhaltung erreicht, indem deutliche Verkehrsverlagerungen vom MIV auf den schienengebundenen ÖPNV initiiert werden können. In den betroffenen Kommunen und insbesondere in der Stadt Aachen würden durch das Projekt effektive Reduzierungen der Umweltbelastungen zu erwarten sein.

Denn das Straßennetz im Nordkreis ist weitgehend ausgelastet. Die Kapazitäten des Busnetzes sind erschöpft. Ebenso bestehen Qualitätsprobleme im ÖPNV durch den Mischverkehr mit dem MIV. Dabei sind keine signifikanten Leistungserweiterungen und Qualitätsverbesserungen (Reisezeiten, Pünktlichkeit) im Busnetz mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand realisierbar.

Mit der Regio Tram ist eine deutliche Qualitätsverbesserung (Klima, Pünktlichkeit und Reisezeitverkürzung) durch eine weitestgehend MIV-unabhängige Führung erreichbar. Der Komfortgewinn durch die Tram lässt eine hohe Nachfrageverlagerung vom MIV auf die Regio Tram erwarten.

Bereits politisch fraktionsübergreifend einstimmig gefasste Beschlüsse zur weiteren Entwicklung des Konzeptes Regio Tram, sowohl in der Städteregion Aachen als auch

in der Stadt Aachen, zeugen von der starken Zustimmung und Rückendeckung für die Projektidee Regio Tram in der Region.

Zielsetzung der Region ist somit eine möglichst zeitnahe Weiterentwicklung des Projektes Regio Tram, um so einen wirkungsvollen Beitrag zur Luftreinhaltung und zur Mobilitätswende zu realisieren. Hierzu ist als nächster Schritt die kurzfristige Erstellung einer Machbarkeitsstudie beabsichtigt.

## **Planungsstand**

Kurzfristig soll eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des Konzeptes Regio Tram erstellt werden. Die weiteren planungsrechtlichen Schritte und erforderlichen Genehmigungsverfahren sind demnach noch nicht eingeleitet. Die Festlegung der endgültigen Trassen erfolgt im weiteren Verfahren.

Aus naturschutz- und artenschutzrechtlicher Sicht sind insbesondere der geschützte Landschaftsbestandteil 2.4-31 „Bahndämme zwischen Alsdorf Busch und der Bergehalde Carl-Alexander“, das Naturdenkmal 2.3-16 „Bergsenkungsgewässer mit Korbweidenkultur“ und das Naturschutzgebiet 2.1-4 „Wurmtal südlich Herzogenrath einschließlich Meisbach“ zu berücksichtigen. Alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung dieser Schutzgebiete oder ihrer Bestandteile führen können, sind nach dem Bundesnaturschutzgesetz verboten. Außerdem sind von dem Projekt weitere Landschaftsschutzgebiete betroffen (siehe Anlage 2). In den aufgeführten Schutzgebieten sind für die Städteregion teilweise einzigartige Brutvorkommen seltener geschützter Tierarten bekannt. Ein Fachgutachten zur Artenschutzprüfung ist erforderlich.

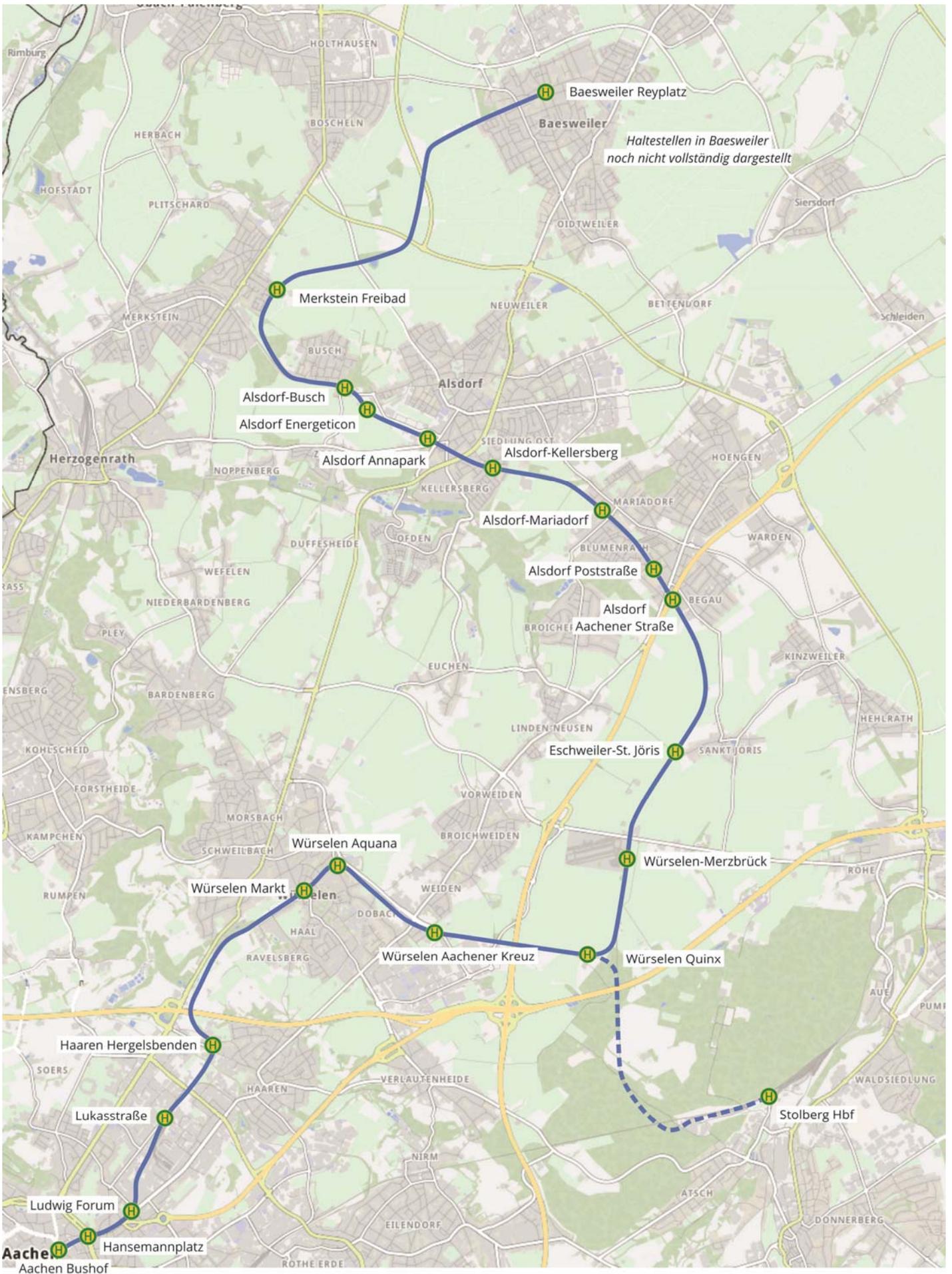
Der Naturschutzbeirat wird im weiteren Planungsverlauf beteiligt.

In der Sitzung des Naturschutzbeirates wird das Projekt „Regio Tram“ im Rahmen eines Vortrages vom Aachener Verkehrsverbund (AVV) vorgestellt.

Die Verwaltung bittet um Kenntnisnahme

Im Auftrag:  
gez. Pilgrim

Anlage 1  
zur Sitzungsvorlagen-Nr. 2019/10





**Mitteilungsvorlage**

vom 21.06.2019

öffentliche Sitzung

**Gefahrenbeseitigungsmaßnahmen an 16 ehem. Westwallbunkern**  
**– Information**

**Beratungsreihenfolge**

Sitzungsdatum	Gremium
02.07.2019	Naturschutzbeirat

**Sachlage:**

Bunker haben eine große artenschutzspezifische Bedeutung, insbesondere für Fledermäuse, Vögel, Kleinsäuger und z.B. die Wildkatze, die dort überwintern, ganzjährig leben und die baulichen Anlagen zur Reproduktion nutzen.

In den letzten Jahren wurden bereits in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Immobilienmanagement (BIMA), dem Umweltministerium NRW, der LANUV Recklinghausen, der Bezirksregierung Köln und der Biologischen Station der StädteRegion Aachen umfangreiche Ortsbegehungen durchgeführt und sogar ein Bunkermoratorium erreicht.

Bisher war gängige Praxis, die nicht verkehrssicheren Bunker zu zerstören und die Reste durch Übererdung der Nachwelt zu erhalten. Der Natur- und Artenschutz wurde nur in wenigen Fällen berücksichtigt.

Aufgrund des Moratoriums wurden sog. „Mantelbögen“ entwickelt, in die das Bundesamt für Immobilienmanagement, der Denkmalschutz und der Naturschutz auf Landes- und Kreisebene ihre Erkenntnisse eingetragen haben.

Um frühzeitig artenschutzrelevante Aspekte vor Ort festlegen zu können, wurde Frau Dr. Körber als Fledermausspezialistin vor einigen Jahren hinzu gezogen. Mit ihr konnten gemeinsam Lösungen festgelegt werden. Als Ergebnis bleibt festzustellen, dass aus Artenschutzgründen in keinem Fall eine vollständige Zertrümmerung erfolgen soll, da unter den zerstörten Bunkerdecken noch große Hohlräume und unzählige Betonspalten existieren, die zum Teil durch geeignete Maßnahmen als Lebensräume für gefährdete Tierarten hergerichtet bzw. optimiert werden können.

Das BIMA hat der BLB NRW (Bau- und Liegenschaftsbetrieb/ServiceCenter BAA) den Auftrag erteilt, die Bunker verkehrssicher zu machen, insbesondere durch Einzäunung und Hangsicherungsnetzüberspannung.

Aktuell sind zwei Bunker im Bereich Monschau, drei Bunker im Bereich Stolberg-Zweifall, neun Bunker im Norden der StädteRegion Aachen (Wurmtal) und zwei Bunker in Eschweiler (nähe Stadtwald) seitens des BIMA vorgesehen, deren Verkehrssicherheit herzurichten.

Generell sind Einzäunungen die mildeste Form der Bunkersicherung. Hierbei werden alle Bunkerstrukturen erhalten und können zu einem späteren Zeitpunkt noch artenschutzspezifisch optimiert werden. Bei der Wahl der Zaunsysteme ist allerdings darauf zu achten, dass keine Tiere aus dem eingefriedeten Bereich ausgesperrt bzw. durch den Zaun gefährdet werden. Es hat sich bei dem Projekt „Katzensprung“ gezeigt, dass Knotengeflechtzäune wie sie um Neuanpflanzungen verwendet werden, weder kleintierdurchlässig sind, noch ein gefahrloses Überklettern ermöglichen. Hier sind bereits mehrfach z.B. Wildkatzen mit den Hinterläufen hängen geblieben und verendet. Daher werden in den vorliegenden Objekten punktgeschweißte Gittermatten, Doppel-Stabgittermatten oder Zäune mit Esskastanienholzstaketen zur Verwendung vorgeschrieben. Wichtig ist die Durchlässigkeit für Kleintiere, Fledermäuse und andere Wildtiere.

Aufgrund dieser Erkenntnisse hat die Verwaltung Auflagen zusammengestellt, die bei der Herstellung der Verkehrssicherheit der Bunker durch die BIMA zu beachten sind:

- Verwendung einer punktverschweißten Stahlgittermatte oder wahlweise Stabgitterzaun verzinkt bzw. Edelkastanienstaketenzaun (u.a. zum besonderen Schutz der Wildkatzen) vergl. Projekt Wildkatzensprung, BUND). Zaunabstand vom Boden 25 cm und alle 5 m einen Durchlass von 30 x 30 cm schaffen.
- Das Netz ist so zu platzieren, dass am Boden ca. 30x30 cm und im oberen Drittel mind. 15 x 30 cm große Schlitze offen bleiben, um Tieren wie Wildkatze und

Fledermäusen den Zugang zu den Bunkerinnenräumen zu ermöglichen.  
Maschenweiter mind. 25 cm.

- Vorschlag der alternativen Aufschichtung vom Wurzelstubben und Anlage einer Benjeshecke.
- Vorschlag alternativ: Verschluss der größeren Spülöffnungen durch Kalksteinbruchsteine > 30 cm Durchmesser.
- Festlegung von Durchführungszeiträumen z.B. wegen Fledermäusen im Zeitraum September.
- Müllbeseitigung.
- Vorbehalt weiterer Artenschutzmaßnahmen durch uNB formulieren.
- Ablehnung von Einfriedungen bei Bunkern, die der Städteregion Aachen gehören und durch alternative Maßnahmen des Artenschutzes gesichert bzw. optimiert werden können.

#### **Rechtslage:**

Die Bunker liegen überwiegend in Naturschutzgebieten der jeweiligen Landschaftspläne I-IV. Sie sind als bauliche Anlage Eigentum der Bundesrepublik Deutschland und das Grundstück, auf dem diese errichtet worden sind, gehört dem jeweiligen privaten oder öffentlichen Grundstückseigentümer. Für die Sicherung der Bunkeranlagen ist im Auftrage der BiMa der Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW in Düsseldorf tätig. Die artenschutzrechtliche Optimierung der gesicherten Bunker erfolgt durch die untere Naturschutzbehörde der Städteregion Aachen.

Die Erteilung einer Befreiung von den Verbotsvorschriften der Landschaftspläne nach § 67 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist für die Durchführung der v.g. Maßnahmen nicht erforderlich, da gem. 23 Abs. 3 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) Maßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht von den Verboten unberührt bleiben.

Dagegen sind die Zugriffsrechte nach § 44 BNatSchG weiterhin anwendbar.

**Personelle Auswirkungen:**

Keine.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Keine.

Die Verwaltung bittet um Kenntnisnahme.

Im Auftrag:  
gez. Pilgrim