

### **TOP 3.a Verkehrssicherung Pappeln „Niederkasseler Deich“**

Ende 2018 sind auf dem Niederkasseler Deich 34 Pappeln aus Verkehrssicherungsgründen gefällt worden. Die letzten Begehungen haben gezeigt, dass weitere 34 Pappeln im Herbst 2019 gefällt werden müssen.

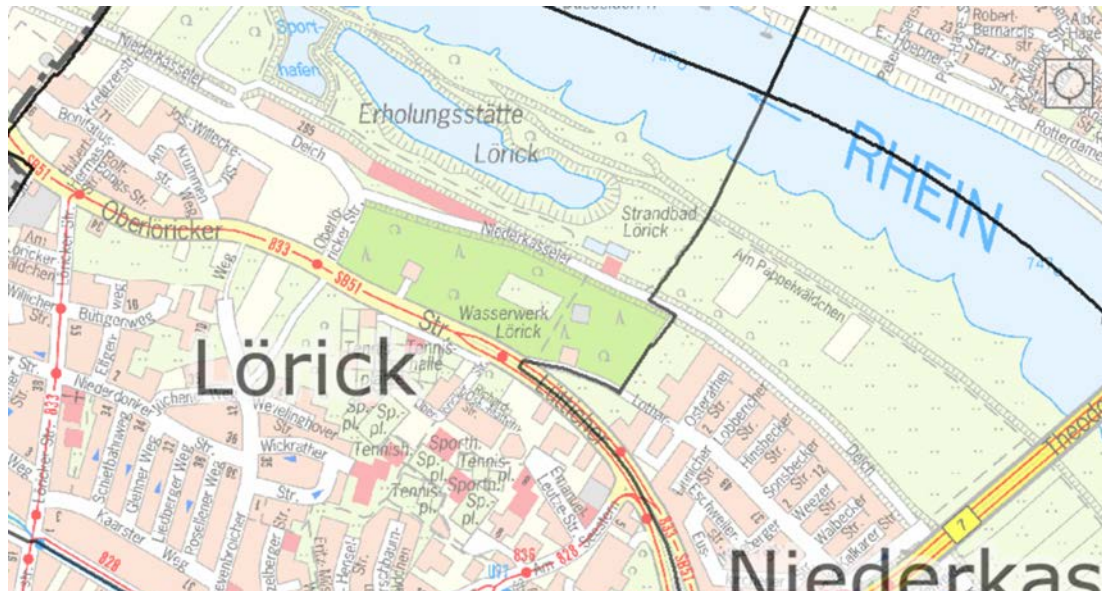
Die Pappeln waren nach den durch den Sturm „Ela“ in 2014 erlittenen Schäden stark zurückgeschnitten worden, um diese wieder in einen verkehrssicheren Zustand zu versetzen und sie noch eine Zeit lang erhalten zu können. Wegen der mit dem notwendigen Rückschnitt verbundenen großen Schnittflächen an Starkästen sind diese teilweise zurückgetrocknet. Die Bäume sind nach dem starken Rückschnitt wieder ausgetrieben. Viele Austriebe sind sogenannte Klebäste, die schlecht verankert sind, besonders an der Grenze zu den abgestorbenen Starkastenden, aber auch an anderen Stellen in der Krone. Bei den Klebästen besteht die Gefahr, dass die Last nach dem Blattaustrieb, besonders nach Regen, so groß wird, dass sie ausbrechen und Personen auf dem Deichkronenweg gefährden.

Die Pappeln stehen im Landschaftsschutzgebiet. Fällungen bedürfen der naturschutzrechtlichen Befreiung. Gefällte Bäume sind laut Landschaftsplan zu ersetzen. Die jetzt zu fällenden 34 Pappeln auf dem Niederkasseler Deich sind zugleich Reste einer Allee und unterliegen dem gesetzlichen Alleenschutz des Landesnaturschutzgesetzes. Fällungen aus Verkehrssicherungsgründen sind zulässig, wenn die Verkehrssicherheit nicht durch andere Maßnahmen hergestellt werden kann. Bei Fällungen sind Ersatzpflanzungen in der Allee vorzunehmen. Das Unterbleiben der Ersatzpflanzung oder der Ersatzpflanzung an anderer Stelle bedarf ebenfalls der naturschutzrechtlichen Befreiung.

Die Untere Naturschutzbehörde beabsichtigt, gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) unter folgenden Nebenbestimmungen die notwendigen Befreiungen zu erteilen.

- Die Fällung ist außerhalb der Brutzeit, d.h. nur vom 01. Oktober bis 28 Februar vorzunehmen.
- Bis Ende 2020 ist auf dem Niederkasseler Deich eine Ersatzpflanzung vorzunehmen. Für die 34 Pappeln, die in 2018 gefällt worden sind und die 34 Pappeln, deren Fällung nun ansteht, ist eine Genehmigung bei der Bezirksregierung zu beantragen, die Ersatzpflanzung auf dem Niederkasseler Deich vornehmen zu können. Sofern die Bezirksregierung die Ersatzpflanzung aus Deichschutzgründen ablehnt, ist an anderer Stelle im baulichen Außenbereich des Stadtgebietes eine Allee zu pflanzen oder eine vorhandene Allee zu ergänzen.

Gemäß § 70 Abs. 2 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG NRW) wird das Vorhaben dem Beirat zur Beratung vorgelegt.



### **TOP 3.b naturnaher Umbau einer Teichanlage südlich „Gut Holt“**

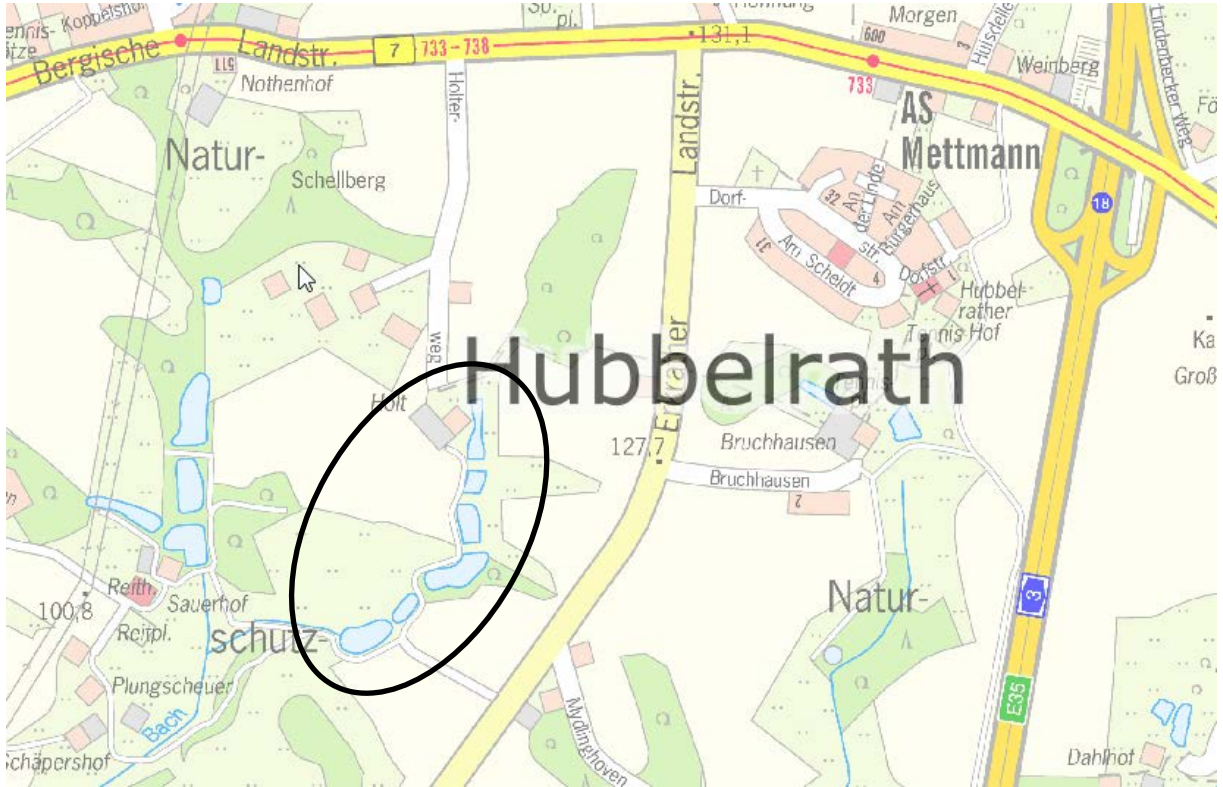
Südlich von Gut Holt liegt eine aus 7 Teichen bestehende Teichanlage. Die Teichanlage entstand in der 1950er Jahren und wurde früher zur Fischzucht genutzt. Ziel der Stadt ist es, die im Hauptschluss des Rotthäuser Baches liegenden Teiche aufzulösen und in dem Naturschutz- und FFH - Gebiet wieder ein den Kriterien der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) entsprechendes naturnahes und für Gewässerorganismen durchgängiges Gewässer zu schaffen. Zu diesem Zweck hat die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Düsseldorf mit dem Eigentümer einen langfristigen Pachtvertrag abgeschlossen, der auch einen Umbau der Teiche erlaubt.

Der Bergisch Rheinische Wasserverband (BRW) hat im Jahre 2005 ein Konzept zur naturnahen Entwicklung von Fließgewässern (KNEF) für die Düsselzuläufe erarbeiten lassen, das auch den Rotthäuser Bach betrachtet. Darauf aufbauend hat der BRW 2009 ein Konzept zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit des Oberlaufes des Rotthäuser Baches erstellt, das in den folgenden Jahren in Teilen umgesetzt wurde. So wurden bei einigen Teichen die Wasserspiegel abgesenkt durch Schlitzung der Dämme und damit verbunden die Anlage von Gerinnen, welche die Teiche verbinden. In trocken gefallen Bereichen der Teiche hat sich daraufhin der Bach ein Bett geschaffen und auf den umliegenden Flächen haben sich Schilfbestände angesiedelt.

2018 hat die Stadt Düsseldorf eine Bestandserfassung beauftragt, die zum Ziel hatte, die wertgebenden Arten und Biotoptypen zu erfassen. Auf dieser Grundlage wurde zusammen mit der Unteren Wasserbehörde (UWB) und dem BRW das Konzept aus dem Jahre 2009 überarbeitet und an die Gegebenheiten, die sich zwischenzeitlich gebildet haben, angepasst. Das Augenmerk wurde darauf gelegt, Maßnahmen mit möglichst geringen Eingriffen zu entwickeln, deren Umsetzung die Durchgängigkeit des Rotthäuser Baches wieder herstellt aber die wertgebenden Biotoptypen möglichst nicht beeinträchtigt. So werden die Dämme nicht ganz zurück gebaut, sondern geschlitzt und die Teiche durch flache Rampen verbunden. Der Boden aus den Schlitzungen wird – soweit er wiederverwendbar ist – zur Modellierung des Gewässerentwicklungsraumes genutzt.

Die Stadt Düsseldorf hat des Weiteren einen landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) erstellt, der auch eine Artenschutz- und FFH-Verträglichkeitsvorprüfung umfasst. Der LBP hat zum Ergebnis, dass die Herstellung des ökologisch durchgängigen Bachabschnittes die mit dem Umbau verbundenen Eingriffe mehr als kompensiert.

Gemäß § 70 Abs. 2 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG NRW) wird das Vorhaben dem Beirat zur Beratung vorgelegt.



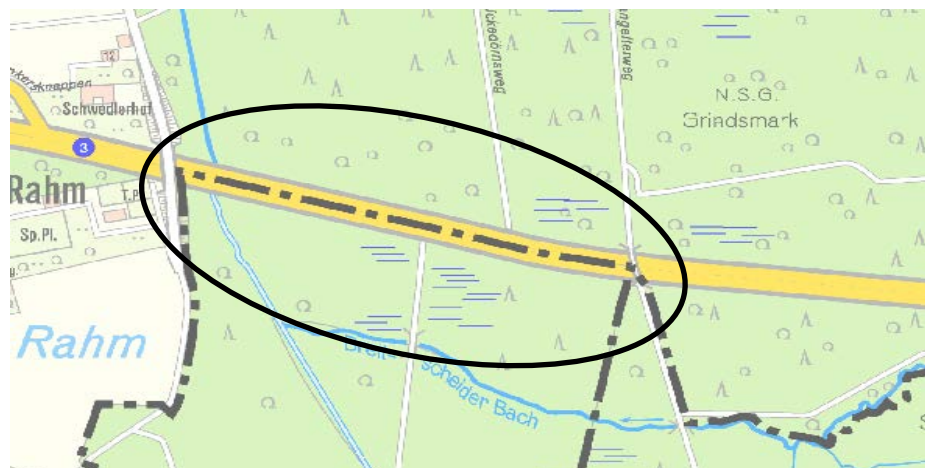
### **TOP 3.c A 524 Grundhafte Sanierung zwischen der AS Duisburg Rahm und dem Autobahndreieck Breitscheid**

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Autobahnniederlassung Krefeld), führt im Rahmen seiner rechtlichen Verpflichtung eine Unterhaltungsmaßnahme auf der A 524 zwischen der Anschlussstelle Duisburg Rahm und dem Autobahnkreuz Breitscheid durch. Dabei wird die Fahrbahndecke auf dem gesamten Abschnitt erneuert. In diesem Zuge müssen auch die Leitplanken getauscht und die Nothaltebuchten/Notrufsäulen auf Düsseldorfer Stadtgebiet barrierefrei ausgebildet werden. So können auch Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung Notrufe einfach und sicher absetzen. Für die Verbreiterung ist eine Neuversiegelung von 120 m<sup>2</sup> erforderlich. Die Neuversiegelung erfolgt innerhalb der Grenzen des LSG (LSG-Heltorfer Mark, Überanger Mark und Kalkumer Forst), aber im Straßenbaukörper der Autobahn.

Außerdem ist der Landesbetrieb gehalten die digitale Infrastruktur mit auszubauen. Hierfür werden auf der Südseite der Autobahn A 524 Leerrohre verlegt. Die Verlegung erfolgt im oberen Böschungs- und Bankettbereich, sodass die Auswirkungen möglichst minimiert wurden. Darüber hinaus wurden in kritischen Bereichen, so auch in Schutzgebieten, Spülbohrungen vorgesehen, um die Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu minimieren. So wurden auch das FFH- und Naturschutzgebiet Überanger Mark im Bereich der Dickelsbachunterführung unter der Autobahn mit einer Spülbohrung unterquert, um dort Erdmieten und Geräteverkehr zu vermeiden. In Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde wird für die Bohrung eine Mindestdiefe von 1,5 m unter Sohlniveau des Baches eingehalten.

Vorab werden Landschaftspflegerischer Fachbeitrag, Planmaterial mit Biotoptypen, eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung und ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vorgelegt. Die Maßnahme wird durch eine Umweltbaubegleitung begleitet, die den Bauablauf kontrolliert und anlassbezogen / in regelmäßigen Abständen Bericht erstattet.

Gemäß § 70 Abs. 2 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG NRW) wird das Vorhaben dem Beirat zur Beratung vorgelegt.



## **TOP 4.a Rhein-Ruhr-Express (RRX), PFA 3.0a Düsseldorf-Unterrath – Düsseldorf-Kalkum**

Anlass für die Vorstellung des Projektes Rhein-Ruhr-Express (RRX), Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3.0a ist die bevorstehende Offenlage der Planfeststellungsunterlagen vom 02.09.2019 bis zum 01.10.2019. Der PFA 3.0a ist der dritte von fünf Düsseldorfer Abschnitten des RRX, für die das Planfeststellungsverfahren bereits gestartet ist.

Der PFA 3.0a beginnt in Düsseldorf-Unterrath südlich der Straßenüberführung Kieshecker Weg. Er endet an der Gemarkungsgrenze zwischen Düsseldorf-Kalkum und Düsseldorf-Angermund.

Am Düsseldorfer Flughafen beginnt der Ausbau auf sechs Gleise. Die beiden neuen Gleise werden durch die freie Röhre im bestehenden Flugschutzbauwerk unter der südlichen Start- und Landebahn des Düsseldorfer Flughafens hindurchgeführt. Für die beiden neuen Gleise wird der bestehende Bahnsteig 3 an Gleis 6 zu einem Mittelbahnsteig umgebaut. An dem neuen Gleis 8 wird ein neuer Bahnsteig 4 als Außenbahnsteig errichtet. Dieser wird wie die übrigen Bahnsteige mittels eines Aufzugs und Fahrsteigen an die Verteilerebene und den Durchgang zum SkyTrain in Richtung Terminal angeschlossen. Im Bereich der Kalkumer Schlossallee steht ausreichend Platz zur Verfügung, um die beiden neuen Gleise unter dem bestehenden Brückenbauwerk zu errichten. Im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Kalkum ist der Neubau eines Kreuzungsbauwerkes geplant. Grund für dieses Bauwerk ist, dass die Züge in Düsseldorf und Duisburg jeweils unterschiedlich ein- und ausfahren (Linien- gegenüber Richtungsbetrieb) und deshalb einen Gleiswechsel vornehmen müssen. Ohne das Kreuzungsbauwerk müssten die Züge über mehrere Gleise hinweg das Gleis wechseln und würden sich dadurch gegenseitig behindern. Von hier aus wird der sechsgleisige Ausbau bis zur Gemarkungsgrenze Angermund auf der Westseite der bestehenden Bahnanlage fortgeführt.

Inhalt der Präsentation im Beirat der Unteren Naturschutzbehörde wird sein:

- Kurzvorstellung Ziele des Projekts RRX
- Vorstellung der geplanten baulichen Maßnahmen im PFA 3.0a
- Überblick über die umfangreichen Unterlagen der Umweltfachplanungen (Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutzfachbeitrag, Umweltverträglichkeitsprüfung)
- Überblick über die geplanten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- Weitere Planungsschritte/Ausblick
- Hinweise zum aktuellen Stand des Planfeststellungsverfahrens

Gemäß § 70 Abs. 2 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG NRW) wird das Vorhaben dem Beirat zur Beratung vorgelegt.

