



Planfeststellungsbeschluss

für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord, BAB 1 und BAB 57;
einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und
Anlagen Dritter auf dem Gebiet der Stadt Köln

vom 07 Januar 2019

Az.: 25.3.3.2 - 1/17



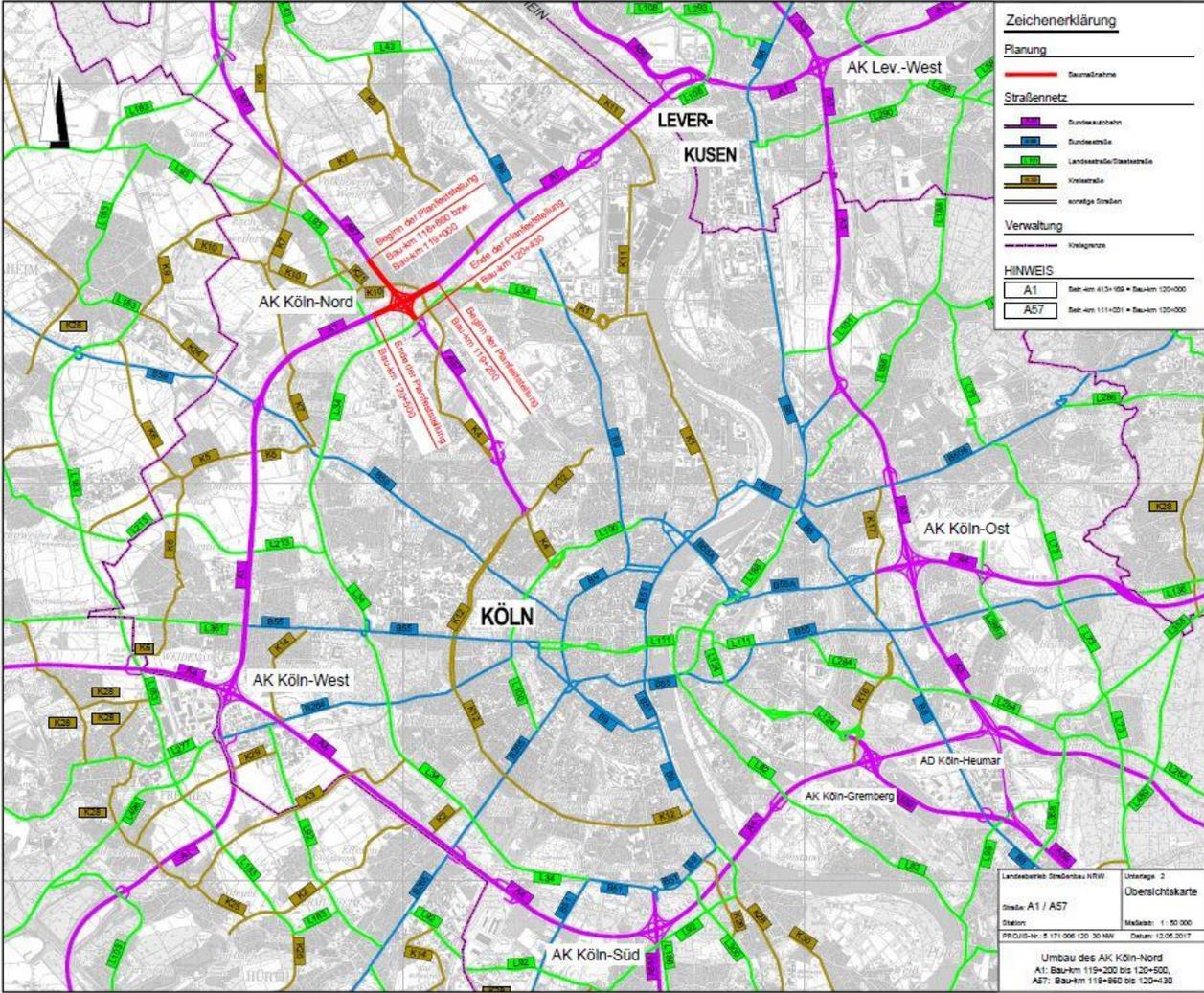
Köln, den 07.01.2019

Planfeststellungsbeschluss

für den

Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord; BAB 1: von Bau-km 119+200 bis Bau-km 120+500; BAB 57: von Bau-km 118+860 bis Bau-km 120+430; einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter auf dem Gebiet der Stadt Köln

Übersichtsplan



Inhaltsverzeichnis

A)	Entscheidung	1
1.	Feststellung des Plans.....	1
2.	Festgestellte Planunterlagen.....	1
3.	Ausnahmen, Befreiungen, Erlaubnisse und Genehmigungen.....	6
3.1	Wasserrechtliche Regelung	6
3.2	Landschaftsschutzgebiete.....	7
3.3	Naturschutzgebiete und Biotope	8
4.	Entscheidungen	8
4.1	Entschädigungsanspruch.....	8
4.1.1	Lärmschutz	8
4.1.1.1	Aktive Lärmschutzmaßnahmen.....	9
4.1.1.2	Passive Lärmschutzmaßnahmen.....	11
4.1.1.2.1	BAB A 1 Lindweiler	11
4.1.1.2.2	BAB A 1 Abschnitt Longerich	23
4.1.1.2.3	BAB A 1 Abschnitt Pesch.....	27
4.1.1.2.4	BAB A 1 Abschnitt West außerhalb	38
4.1.1.2.5	BAB A 57 Abschnitt Lindweiler.....	39
4.1.1.2.6	BAB A 57 Abschnitt Pesch.....	49
4.1.1.2.7	BAB A 57 Abschnitt Süd außerhalb	58
4.1.2	Inanspruchnahme von Grundstücken	58
4.1.3	Ertragsminderungen	59
4.1.4	Mehrwege	59
4.1.5	Zufahrten.....	59
4.1.6	Restflächen	60
4.2	Einwendungen und Stellungnahmen	60
4.2.1	Verfahrenseinwendungen	60
4.2.2	Berücksichtigte / gegenstandslose Einwendungen	60
4.2.3	Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen	60
4.2.4	Spezielle Einwendungen und Forderungen	61
5.	Entscheidungsvorbehalt.....	61
6.	Nebenbestimmungen	61
6.1	Auflagen.....	61
6.1.1	Allgemeine Auflagen	61
6.1.1.1.	Zusagen	61
6.1.1.2.	Änderung der Planunterlagen	62
6.1.1.3.	Unterrichtungs- / Abstimmungspflichten.....	62
6.1.1.4.	Kampfmittelüberprüfung.....	65
6.1.2	Wasserwirtschaft.....	65
6.1.2.1.	Allgemeines	65
6.1.2.2.	Wasserschutzgebiete.....	67
6.1.3	Hochspannungsfreileitungen.....	67
6.1.3.1	110-kV-Hochspannungsfreileitung Brauweiler-Reisholz, Bl. 0012, Maste 29 bis 30 sowie Maste 30 bis 31, Regelungsverzeichnis Nr. (4.1.2D), der innogy Netze GmbH.....	68
6.1.3.2	220-kV-Hochspannungsfreileitung Brauweiler – Opladen (Ronsdorf), Bl.2305, Maste 29 bis 41, / Bl. 4560, (Regelungsverzeichnis Nr. 4.1.3D), der innogy Netze GmbH.....	69
6.1.3.3	110-kV-Hochspannungsfreileitung Pkt. Baadenberg-Fühlingen, Bl. 1290, Maste 11 bis 12 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.1.5D) der Rheinischen Netzgesellschaft mbH	69
6.1.3.4	220- / 380-kV-Hochspannungsfreileitung Rommerskirchen – Opladen, Bl. 4560 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.1.4):.....	70

6.1.3.5	Auflagen im Schutzstreifenbereich der Hochspannungsfreileitungen der Amprion GmbH:	70
6.1.3.6	Auflagen im Schutzstreifenbereich der Hochspannungsfreileitungen der innogy Netze Deutschland GmbH sowie der Rheinischen Netzgesellschaft mbH:	71
6.1.4	Maßnahmen an Leitungen	73
6.1.4.1	Gasfernleitung Nr. 2/21, DN 200, Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.1D, der Thyssengas GmbH sowie der Open Grid Europe GmbH.....	73
6.1.4.2	Gasfernleitung Nr. 200 012 000, DN 350, (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.2) der Thyssengas GmbH :	75
6.1.4.3	Stickstoff-Rohrfernleitung FL 0137, DN 150, PN 64, (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.3) der Praxair Deutschland GmbH	78
6.1.4.4	Gasleitung DN 250 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.4), der GVG mbH Rhein-Erft	80
6.1.4.5	Gasfernleitung DN 300 Nr. 018 018 000 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.5) der Thyssengas GmbH	80
6.1.4.6	Gasfernleitung Nr. 38 Propylen DN 150 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.6D) der Westgas GmbH	83
6.1.4.7	Gasfernleitung 30 F, Ethylen, DN 250 (Regelungsverzeichnis 4.2.7) der ARG mbH & Co KG	85
6.1.4.8	Gasfernleitung DN 500 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.8) der RheinEnergie AG.....	86
6.1.4.9	Gasfernleitung Nr. 2/46, DN 500, in SR DN 700 mit Betriebskabel (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.9D) der Thyssengas GmbH sowie der Open Grid Europe GmbH	86
6.1.4.10	Gasfernleitung Nr. 2, DN 500, in SR DN 700 mit Betriebskabel (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.10D) der Thyssengas GmbH sowie der Open Grid Europe GmbH	88
6.1.4.11	Fernwärme DN 200, R/V KMR/Lögstör 2012x (Regelungsverzeichnis Nr. 4.3.1) der RheinEnergie AG.....	90
6.1.4.12	Fernwärme DN 350, R/V KMR/P-I-V 1984 (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.3.2) der RheinEnergie AG	91
6.1.4.13	Mineralölferrleitung 28“ / DN 700 (Regelungsverzeichnis-Nr.: 4.4.1) der Nord-West Oelleitung GmbH	91
6.1.4.14	Mineralölferrleitung DN 450, Pipelineabschnitt: Geyen – Köln-Niehl, (Regelungsverzeichnis Nr. 4.4.2) der Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft mbH	94
6.1.4.15	Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis Nr. 4.5.1) der Berufsfeuerwehr Köln	96
6.1.4.16	Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr.: 4.5.2) der euNetworks GmbH.....	97
6.1.4.17	Kabeltrasse mit zwei Streckenfernmeldekanlen (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.3) der Deutschen Bahn AG	97
6.1.4.18	Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.4) der Deutschen Telekom Technik GmbH	98
6.1.4.19	Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.5) der Deutschen Telekom Technik GmbH	98
6.1.4.20	Kabeltrasse mit zwei Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.6) der Deutschen Telekom Technik GmbH	99
6.1.4.21	Telekommunikationskabel/ LWL-Anlagen (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.7) der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH.....	99
6.1.4.22	Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.8) der NGN Fiber Network KG.....	100

6.1.4.23	Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.9) der NetCologne Gesellschaft für Telekommunikation mbH.....	100
6.1.4.24	Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.10) der Unitymedia NRW GmbH	101
6.1.4.25	Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.11) der Unitymedia NRW GmbH	101
6.1.4.26	Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.12) der Unitymedia NRW GmbH	102
6.1.4.27	Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.13) der Unitymedia NRW GmbH	102
6.1.4.28	Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.14) der Deutschen Telekom Technik GmbH	103
6.1.4.29	Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.15) der Unitymedia NRW	103
6.1.4.30	Schmutzwasserkanal DN 300 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.6.1) der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR.....	103
6.1.4.31	Straßenentwässerung DN 300 B (Regelungsverzeichnis Nr. 4.7.1) der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR.....	104
6.1.4.32	Straßenentwässerung DN 300 B (Regelungsverzeichnis Nr. 4.7.2) der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR.....	104
6.1.4.33	Straßenentwässerung DN 300 B (Regelungsverzeichnis Nr. 4.7.3) der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR.....	105
6.1.4.34	Wasserversorgungsleitung DN 200 GGG (Regelungsverzeichnis Nr. 4.8.1) der RheinEnergie AG	105
6.1.4.35	Wasserversorgungsleitung DN 200 GGG (Regelungsverzeichnis Nr. 4.8.2) der RheinEnergie AG	106
6.1.4.36	Wasserversorgungsleitung DN 1100 St, in SR DN 1500 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.8.3) der RheinEnergie AG	106
6.1.4.37	Wasserversorgungsleitung W 600 St/Sw, in SR DN 900 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.8.4) der RheinEnergie AG	107
6.1.4.38	Grundwassermessstelle Nr. 689 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.9.1) der RheinEnergie AG	107
6.1.4.39	Grundwassermessstelle Nr. 596 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.9.2) der RheinEnergie AG	107
6.1.4.40	Stromkabel (Regelungsverzeichnis Nr. 4.1.6 bis 4.1.13 und Nr.4.1.16) der RheinEnergie AG	108
6.1.4.41	Stromkabel NKBA 3x95 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.1.15) der RheinEnergie AG	108
6.1.5	Verwendung von Recycling-Baustoffen	109
6.1.6	Altlasten, Abfallwirtschaft und Bodenschutz.....	110
6.1.7	Bauimmissionen.....	111
6.1.8	Bodenschutz	112
6.1.9	Natur- und Landschaftsschutz	113
6.1.9.1	Eingriffe in naturnahe Bestände.....	113
6.1.9.2	Abstimmung.....	113
6.1.9.3	Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen.....	116
6.1.9.4	Erhaltung der Pflanzenbestände.....	116
6.1.9.5	Ersatzpflanzungen und Ansaaten	117
6.1.9.6	Wiederherstellungsmaßnahmen	117
6.1.9.7	Berücksichtigung von Vorgaben	117
6.1.9.8	Ausgleichsflächenkataster	118
6.1.9.9	Baubedingte Auswirkungen	118
6.1.10	Artenschutzrechtliche Maßnahmen.....	118
6.1.11	Landwirtschaft.....	119

6.1.11.1	Ordnungsgemäße Anbindung	119
6.1.11.2	Förderung von freiwilligem privatrechtlichen Flächentausch.....	120
6.1.11.3	Vermeidung nachteiliger Auswirkungen	120
6.1.11.4	Drainagen	120
6.1.11.5	Beanspruchte Flächen	120
6.1.12	Denkmalschutz	121
6.1.13	Sonstige Nebenbestimmungen	123
6.1.13.1	Aktualisierung der Planunterlagen	123
6.1.13.2	Schutz von Versorgungsleitungen	123
6.2	Hinweise	124
6.2.1	Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche	124
6.2.2	Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses	125
6.2.3	Hinweis auf die Auslegung des Planes	126
B)	Begründung.....	127
1.	Das Vorhaben	127
2.	Vorgängige Verfahren	128
2.1	Bedarfsplan des Bundes	128
2.2	Landesentwicklungsplan	128
2.3	Regionalplan	128
2.4	Landschaftsplan	129
2.5	Flächennutzungsplan	129
2.6	Vorgezogene Baumaßnahmen	130
3.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	130
3.1	Einleitung und Durchführung des Verfahrens	130
3.2	Umfang der auszulegenden Planunterlagen	131
3.3	Planänderungen.....	132
3.4	Erörterungstermin	133
4.	Verfahrensrechtliche Bewertung	133
4.1	Notwendigkeit der Planfeststellung	133
4.2	Zuständigkeit der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde.....	134
4.3	Umfang der Planfeststellung.....	134
4.3.1	Konzentrationswirkung.....	134
4.3.2	Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen.....	135
4.3.3	Nachträglich eingebrachte Unterlagen	136
4.3.4	Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen	136
4.4	Linienführung	136
4.5	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	137
4.5.1	Untersuchung der Varianten	138
4.5.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	138
4.5.2.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes.....	139
4.5.2.2	Mensch	142
4.5.2.3	Tiere und Pflanzen.....	143
4.5.2.4	Landschaft / Erholung	145
4.5.2.5	Boden.....	146
4.5.2.6	Wasser.....	148
4.5.2.7	Klima /Luft.....	151
4.5.2.8	Kultur- und sonstige Sachgüter	152
4.5.3	Bewertung der Umweltauswirkungen.....	153
4.5.3.1	Mensch	153
4.5.3.2	Tiere, Pflanzen und Landschaft	154
4.5.3.3	Boden.....	155
4.5.3.4	Wasser.....	157
4.5.3.5	Klima / Luft.....	158
4.5.3.6	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	160

4.5.3.7	Wechselwirkungen	161
5.	Materiell-rechtliche Bewertung	162
5.1	Planrechtfertigung	162
5.2	Planungsleitsätze	164
5.3	Abwägung	164
5.3.1	Grundsätzliches zur Abwägung	164
5.3.2	Verkehrliche Belange	165
5.3.2.1	Funktionale Bedeutung der Straße im Planungsraum	165
5.3.2.2	Derzeitiges Straßennetz und verkehrliche Situation	167
5.3.2.3	Planungsziel	168
5.3.2.4	Verkehrsprognose	168
5.3.2.5	Ausbaustandard	169
5.3.2.6	Planungsvarianten	172
5.3.2.6.1	Einleitung und Bewertungsmaßstäbe	172
5.3.2.6.2	Beschreibung der Varianten	173
5.3.2.6.3	Variantenvergleich	178
5.3.2.6.4	Gewählte Linie	184
5.3.3	Immissionsschutz	185
5.3.3.1	Lärmschutz	186
5.3.3.1.1	Schädliche Umweltauswirkungen	186
5.3.3.1.2	Immissionsgrenzwerte	187
5.3.3.1.3	Lärmberechnung	188
5.3.3.2	Schadstoffbelastung	192
5.3.3.3	Erschütterungen	194
5.3.3.4	Bauimmissionen	194
5.3.4	Gewässer- und Grundwasserschutz	195
5.3.4.1	Einleitungserlaubnis	198
5.3.4.2	Überwachung der verwendeten Baustoffe	198
5.3.4.3	Wasserschutzgebiete	199
5.3.5	Bodenschutz	199
5.3.6	Naturschutz und Landschaftspflege	199
5.3.6.1	Rechtsgrundlagen	199
5.3.6.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	200
5.3.6.3	Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen	201
5.3.6.3.1	Vermeidungs- / Minimierungsmaßnahmen:	202
5.3.6.3.2	Schutzmaßnahmen	203
5.3.6.4	Beschreibung der Beeinträchtigungen	203
5.3.6.5	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	204
5.3.6.6	Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	207
5.3.6.7	FFH-Richtlinie/Vogelschutz-Richtlinie - Gebietsschutz	209
5.3.6.8	FFH-Richtlinie/Vogelschutzrichtlinie - Artenschutz	210
5.3.6.9	Rechtliche Grundlage	210
5.3.6.10	Entscheidungsgrundlage	212
5.3.6.10.1	Arten nach FFH-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie	214
5.3.6.10.2	Streng geschützte Arten	214
5.3.6.10.3	Besonders geschützte Arten	221
5.3.6.10.4	Zusammenfassende Wertung	223
5.3.7	Landschaftsschutz-/Naturschutzgebiete	223
5.3.8	Naturdenkmäler	225
5.3.9	Bodendenkmäler und Baudenkmäler	225
5.3.10	Land- und Forstwirtschaft	227
5.3.10.1	Allgemeines	227
5.3.10.2	Grunderwerb	227

5.3.10.3	Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung angrenzender Grundstücke.....	228
5.3.10.4	Existenzgefährdung	228
5.3.11	Kommunale Belange.....	229
5.3.12	Private Belange.....	229
5.3.12.1	Gesundheit.....	229
5.3.12.2	Eigentumsgarantie	230
5.3.12.3	Ersatzlandgestellung.....	233
5.3.12.4	Übernahmeanträge für Restflächen	234
5.3.12.5	Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen	234
5.3.12.6	Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren	235
5.4	Zulässigkeit der Entscheidungsvorbehalte.....	236
6.	Abschließende Bewertung	237
7.	Rechtsbehelfsbelehrung	238

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
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)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz) in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
BV-Nr.	Nummer des Bauwerksverzeichnisses
BWaldG	Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft
DIN	Deutsche Industrie Norm
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
DV FStrG	Verordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -Entschädigungsgesetz)

EKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237) geändert worden ist
FStrG (alt)	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung vor dem 28. Juni 2007
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBL	Gemeinsames Ministerialblatt
GV-Nr.	Nummer des Grunderwerbsverzeichnisses
GV.NRW.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen
HNL-S 99	Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau - Ausgabe 1999- Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 9/1999 vom 3.2.1999 des BMVBW –S 13/14.87.02-01/5 Va 99
Hess.VGH	Hessischer Verwaltungsgerichtshof
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturenschutzgesetz)
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
MAmS	Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen - Ausgabe 2000- ARS Nr. 2/2000 des BMVBW vom 31. Januar 2000 -S 13/14.87.02-02/1 Va 00
MBI.NRW.	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MBV	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nord-

	rhein-Westfalen (jetzt Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen)
MULNV	Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (jetzt Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen)
MUVS	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung – Ausgabe 2001 - ARS des BMVBW vom 27. Sept. 2001 -S 13/14.87.02-04/39 Va 01-
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (jetzt
MVEL	Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Natur und Recht
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RAS-LP 2	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung; ARS Nr. 39/1993 des Bundesministers für Verkehr vom 30. Nov. 1993 – StB 11/14.87.02-06/117 Va 93 – (VkBl. 1994, S. 439), geändert durch ARS Nr. 11/2001 des BMVBW vom 2. Okt. 2001 – S 13/14.87.02-06/47 Va 01 -
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen – Ausgabe 1999 –; ARS Nr. 20/1999 des BMVBW vom 20. Sept. 1999 – S 13/14.87.02-08/84 Va 99 – (VkBl. 1999, S 694)
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996; ARS Nr. 28/1996 des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. August 1996 – StB 13/38.50.05/65 Va 96 – (VkBl. 1996, S. 481)
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten, Ausgabe 2002; ARS Nr. 14/2002 des BMVBW vom 24. Juli 2002 – S 26/38.67.03/6 F 2002

RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990; ARS Nr. 8/1990 des Bundesministers für Verkehr vom 10. April 1990 – StB 11/14.86.22-01/25 Va 90 – (VkBl. 1990 S. 258) und Nr. 14/1991 vom 25. April 1991 – StB 11/26/14.86.22-01/27 – Va 91 – (VkBl. 1991 S. 480)
RLuS 2012	Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
ROG	Raumordnungsgesetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TA Luft	Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft)
Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz	Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz)
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien) -VLärmSchR 97-; ARS Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 2. Juni 1997 -StB 15/40.80.13-65/11 Va 97 (VkBl. 1997 S. 434)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)

A) Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord; BAB 1: von Bau-km 119+200 bis Bau-km 120+500; BAB 57: von Bau-km 118+860 bis Bau-km 120+430; einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter auf dem Gebiet der Stadt Köln wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt:

Die Feststellung des vom Landesbetrieb Straßenbau NRW – Regionalniederlassung Rhein-Berg, Projektgruppe „Kölner Autobahnring“ - (Straßenbauverwaltung / Vorhabenträger / Träger der Straßenbaulast) aufgestellten Plans erfolgt gemäß § 17 FStrG in Verbindung mit §§ 72 ff. VwVfG.NRW.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
Planunterlagen, die vom 30.08.2017 bis 29.09.2017 offengelegt wurden			
1. Ordner			
1		Erläuterungsbericht	-
2	1	Übersichtskarte	1:50000
3	1	Übersichtslageplan	1:5000
4		Übersichtshöhenplan	
	1	Übersichtshöhenplan 1 BAB 1	1:2500/250
	2	Übersichtshöhenplan 2 BAB 57	1:2500/250
5		Regelungsverzeichnis	
6		Straßenquerschnitt	
	1	Straßenquerschnitt 1 BAB 1, km 119+500	1:50
	2	Straßenquerschnitt 2, BAB 1, km 120+500	1:50
	3	Straßenquerschnitt 3, BAB 1, km 119+350	1:50
	4	Straßenquerschnitt 4, BAB 1, km 120+000	1:50
	5	Straßenquerschnitt 5, BAB 57, km 119+300	1:50
	6	Straßenquerschnitt 6, BAB 57, km 119+830	1:50
	7	Straßenquerschnitt 7, BAB 57, km 118+560	1:50
	8	Straßenquerschnitt 8 AK Köln-Nord, Rampe K-Eu, km 0+380	1:50
	9	Straßenquerschnitt 9 AK Köln-Nord, Rampe Ne-Do, km 0+740	1:50
	10	Straßenquerschnitt 10 AK Köln-Nord, Rampe Eu-Ne, km 0+350	1:50
	11	Straßenquerschnitt 11 AK Köln-Nord, Rampe K-Do, km 0+225	1:50
7		Lagepläne	

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
	1	Lageplan 1	1:1000
	2	Lageplan 2	1:1000
	3	Lageplan 3	1:1000
	4	Lageplan 4	1:1000
	5	Lageplan 5	1:1000
2. Ordner			
8		Höhenpläne	
	1	Höhenplan BAB 1, RF Dortmund, km 119+200 – 119+590	1:1000/100
	2	Höhenplan BAB 1, RF Dortmund, km 119+590 – 120+500	1:1000/100
	3	Höhenplan BAB 1, RF Euskirchen, km 119+200 – 119+590	1:1000/100
	4	Höhenplan BAB 1, RF Euskirchen, km 119+590 – 120+500	1:1000/100
	5	Höhenplan BAB 57, RF Neuss, km 118+400 – 118+860	1:1000/100
	6	Höhenplan BAB 57, RF Neuss, km 118+860 – 119+560	1:1000/100
	7	Höhenplan BAB 57, RF Neuss, km 119+560 – 120+430	1:1000/100
	8	Höhenplan BAB 57, RF Köln, km 118+400 – 119+000	1:1000/100
	9	Höhenplan BAB 57, RF Köln, km 119+000 – 119+500	1:1000/100
	10	Höhenplan BAB 57, RF Köln, km 119+500 – 120+430	1:1000/100
	11	Höhenplan Rampe Neuss – Euskirchen, km 0+500 – 0+781	1:1000/100
	12	Höhenplan Rampe Euskirchen – Neuss, km 0+040 – 0+835	1:1000/100
	13	Höhenplan Rampe Köln-Dortmund, km 0+170 – 0+525	1:1000/100
	14	Höhenplan Rampe Dortmund – Neuss, km 0+497 – 1+200	1:1000/100
	15	Höhenplan Rampe Köln – Euskirchen, km 0+000 – 0+882	1:1000/100
	16	Höhenplan Rampe Neuss-Köln, km 0+175 – 0+477	1:1000/100
	17	Höhenplan Rampe Neuss – Dortmund, km 0+476 – 0+840	1:1000/100
	18	Höhenplan Rampe Dortmund – Köln, km 0+149 – 1+260	1:1000/100
	19	Höhenplan Rampe Euskirchen – Köln, km 0+060 – 0+400	1:1000/100
	20	Höhenplan Ausfahrt 2 BAB 57, Rampe K-EU, km 0+235 – 0+379	1:1000/100
9	1	Grunderwerbsverzeichnis	
10		Grunderwerbspläne	
	1	Grunderwerbsplan 1	1:1000
	2	Grunderwerbsplan 2	1:1000
	3	Grunderwerbsplan 3	1:1000
	4	Grunderwerbsplan 4	1:1000
	5	Grunderwerbsplan 5	1:1000
3. Ordner			
11		Immissionstechnische Untersuchungen	
11.0		Erläuterungsbericht schalltechnische Untersuchung	
11.1		Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung	
11.2		Übersichtslagepläne	
	1	Übersichtslageplan 1 Nullfall ohne Umbau mit Gebäude	1:3000

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
		und Gebietsnutzung	
	2	Übersichtslageplan 2 Prognosefall mit Umbau BAB 1	1:3000
	3	Übersichtslageplan 3 Prognosefall mit Umbau BAB 57	1:3000
	4	Übersichtslageplan 4 Prognosefall mit Umbau BAB 1 / 57 mit resultierendem LS	1:3000
11.3		Lagepläne der Lärmschutzmaßnahmen und Betroffenheiten	
11.3.1		Lagepläne der Immissionsorte – BAB 1 Untersuchungsabschnitte	
	1	Lageplan 1 BAB 1 Lindweiler	1:1500
	2	Lageplan 2 BAB 1 Longerich	1:1500
	3	Lageplan 3 BAB 1 Ossendorf	1:1500
	4	Lageplan 4 BAB 1 Pesch	1:1500
	5	Lageplan 5 BAB 1 Ost außerhalb der Planfeststellungsgrenzen	1:1500
	6	Lageplan 6 BAB 1 West außerhalb der Planfeststellungsgrenzen	1:1500
11.3.2		Lagepläne der Immissionsorte – BAB 57 Untersuchungsabschnitte	
	1	Lageplan 1 BAB 57 Lindweiler	1:1500
	2	Lageplan 2 BAB 57 Longerich	1:1500
	3	Lageplan 3 BAB 57 Pesch	1:1500
	4	Lageplan 4 BAB 57 Nord außerhalb der Planfeststellungsgrenzen	1:1500
	5	Lageplan 5 BAB 57 Süd außerhalb der Planfeststellungsgrenzen	1:1500
11.4		Zusammenfassung der Luftschadstoffuntersuchung	
4. Ordner			
12		Umweltfachliche Untersuchungen	
12.0		Landschaftspflegerischer Begleitplan	
12.1		Bestandspläne und Konfliktpläne	
	1	Bestandsplan und Konfliktplan 1	1:1000
	2	Bestandsplan und Konfliktplan 2	1:1000
	3	Bestandsplan und Konfliktplan 3	1:1000
	4	Bestandsplan und Konfliktplan 4	1:1000
	5	Bestandsplan und Konfliktplan 5	1:1000
12.2		Maßnahmenpläne	
	1	Maßnahmenplan 1	1:1000
	2	Maßnahmenplan 2	1:1000
	3	Maßnahmenplan 3	1:1000
	4	Maßnahmenplan 4	1:1000
	5	Maßnahmenplan 5	1:1000
12.3		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	
12.4		Ergänzende Angaben zu den Schutzgütern	
12.5		Bestand: Ergänzende Angaben zu den Schutzgütern	1:5000
12.6		Auswirkungen: Ergänzende Angaben zu den Schutzgütern	1:5000
5. Ordner			
13		Wassertechnische Untersuchungen	
13.1		Erläuterungsbericht der Wassertechnischen Untersu-	

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
		chung	
13.2		Übersichtslagepläne der Entwässerung Einzugsgebiete	
	1	Übersichtslageplan 1 der Entwässerung Einzugsgebiete	1:2500
	2	Übersichtslageplan 2 der Entwässerung Einzugsgebiete	1:2500
13.3		Lagepläne der Entwässerung	
	1	Lageplan 1 der Entwässerung	1:1000
	2	Lageplan 2 der Entwässerung	1:1000
	3	Lageplan 3 der Entwässerung	1:1000
	4	Lageplan 4 der Entwässerung	1:1000
	5	Lageplan 5 der Entwässerung	1:1000
13.4		Lagepläne der Versickerungsbecken	
	1	Lageplan Versickerbecken 1	1:250
	2	Lageplan Versickerbecken 4	1:250
	3	Lageplan Versickerbecken 3	1:250
13.5		Schnitte der Versickerungsbecken	
	1	Versickerbecken 1, Schnitt A-A	1:100
	2	Versickerbecken 1, Schnitt B-B	1:100
	3	Versickerbecken 4, Schnitt A-A	1:100
	4	Versickerbecken 4, Schnitt B-B	1:100
	5	Versickerbecken 3, Schnitte	1:100
13.6		Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie	
14		Lagepläne Leitungsbestand	
	1	Lageplan 1 Leitungsbestand	1:1000
	2	Lageplan 2 Leitungsbestand	1:1000
	3	Lageplan 3 Leitungsbestand	1:1000
	4	Lageplan 4 Leitungsbestand	1:1000
	5	Lageplan 5 Leitungsbestand	1:1000
Planunterlagen, die am 25.07.2018 vorgelegt wurden (1. Deckblatt)			
1. Ordner			
1	1D	Erläuterungsbericht	
3	1D	Übersichtslageplan	1:5000
4	2D	Übersichtshöhenplan 2D BAB 57	1:2500/250
5	5D	Regelungsverzeichnis	
7		Lagepläne	
	1D	Lageplan 1D	1:1000
	2D	Lageplan 2D	1:1000
	4D	Lageplan 4D	1:1000
	5D	Lageplan 5D	1:1000
8		Höhenpläne	
	5D	Höhenplan 5D BAB 57, RF Neuss, km 118+400 - 118+860	1:1000/100
	8D	Höhenplan 8D BAB 57, RF Köln, km 118+400 – 119+000	1:1000/100
9	9D	Grunderwerbsverzeichnis	
10		Grunderwerbspläne	
	1D	Grunderwerbsplan 1D	1:1000
	2D	Grunderwerbsplan 2D	1:1000

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
	4D	Grunderwerbsplan 4D	1:1000
	5D	Grunderwerbsplan 5D	1:1000
	6D	Grunderwerbsplan 6D	1:1000
11		Immissionstechnische Untersuchungen	
11.0D		Erläuterungsbericht schalltechnische Untersuchung	
11.1D		Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung	
11.2		Übersichtslagepläne	
	2D	Übersichtslageplan 2D Prognosefall mit Umbau BAB 1	1:3000
	3D	Übersichtslageplan 3D Prognosefall mit Umbau BAB 57	1:3000
	4D	Übersichtslageplan 4D Prognosefall mit Umbau BAB 1 / 57	1:3000
11.3		Lagepläne der Lärmschutzmaßnahmen und Betroffenheiten	
11.3.1		Lagepläne der Immissionsorte – BAB 1 Untersuchungsabschnitte	
	1D	Lageplan 1D BAB 1 Lindweiler	1:1500
	4D	Lageplan 4D BAB 1 Pesch	1:1500
11.3.2		Lagepläne der Immissionsorte – BAB 57 Untersuchungsabschnitte	
	1D	Lageplan 1D BAB 57 Lindweiler	1:1500
	3D	Lageplan 3D BAB 57 Pesch	1:1500
	4D	Lageplan 4D BAB 57 Nord außerhalb	1:1500
2. Ordner			
12		Umweltfachliche Untersuchungen	
12.0D		Landschaftspflegerischer Begleitplan	
12.1		Bestands- und Konfliktpläne	
	1D	Bestands- und Konfliktplan 1D	1:1000
	2D	Bestands- und Konfliktplan 2D	1:1000
	3D	Bestands- und Konfliktplan 3D	1:1000
	4D	Bestands- und Konfliktplan 4D	1:1000
	5D	Bestands- und Konfliktplan 5D	1:1000
12.2		Maßnahmenpläne	
	1D	Maßnahmenplan 1D	1:1000
	2D	Maßnahmenplan 2D	1:1000
	3D	Maßnahmenplan 3D	1:1000
	4D	Maßnahmenplan 4D	1:1000
	5D	Maßnahmenplan 5D	1:1000
	6D	Maßnahmenplan 6D	1:1000
	7D	Forstrechtlicher Eingriffs- und Ausgleichsplan	1:5000
12.3D		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	
12.7D		UVP-Bericht	
12.8		UVP-Pläne	
	1D	Bestand und Auswirkungen 1D	1:5000
	2D	Bestand und Auswirkungen 2D	1:5000
	3D	Bestand und Auswirkungen 3D	1:5000
3. Ordner			
13		Wassertechnische Untersuchung	

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
13.1D		Erläuterungsbericht der Wassertechnischen Untersuchung	
13.2		Übersichtslagepläne der Entwässerung Einzugsgebiete	
	1D	Übersichtslageplan 1D der Entwässerung Einzugsgebiete	1:2500
13.3		Lagepläne der Entwässerung	
	1D	Lageplan 1D der Entwässerung	1:1000
	2D	Lageplan 2D der Entwässerung	1:1000
	4D	Lageplan 4D der Entwässerung	1:1000
	5D	Lageplan 5D der Entwässerung	1:1000
13.6D		Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie	
14		Lagepläne Leitungsbestand	
	1D	Leitungsbestand 1D	1:1000
	2D	Leitungsbestand 2D	1:1000
	3D	Leitungsbestand 3D	1:1000
	4D	Leitungsbestand 4D	1:1000
	5D	Leitungsbestand 5D	1:1000

3. Ausnahmen, Befreiungen, Erlaubnisse und Genehmigungen

3.1 Wasserrechtliche Regelung

Dem Vorhabenträger wird erlaubt, das von den befestigten Straßenflächen abfließende und gesammelte Niederschlagswasser durch die in den wasserrechtlichen Unterlagen dargestellten Entwässerungssysteme dem Grundwasser zuzuführen.

Die Regelung stützt sich auf die §§ 8, 9, 10, 19 und 57 WHG in Verbindung mit §§ 24 ff. LWG.

Die Erlaubnis wird unbefristet erteilt. Auf die Möglichkeit nachträglicher Inhalts- und Nebenbestimmungen gemäß § 13 WHG sowie die Widerruflichkeit gemäß § 18 Abs. 1 WHG wird hingewiesen.

Eine Untersuchung des eingeleiteten Wassers gemäß § 60 Abs. 1 LWG ist nicht erforderlich, da eine erhebliche Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes nicht zu erwarten ist und die sich aus den Anforderungen nach § 57 Abs. 1 WHG ergebenden Grenzen eingehalten werden. Die aufgeführten Auflagen (Teil A Ziffer 6.1. dieses Beschlusses) sind zu beachten.

Die Erlaubnis wird für folgende Einleitstellen auf dem Gebiet der Stadt Köln erteilt:

- Einleitungsstelle E 1 (VSB 1) Bau-km 120+500 BAB 1
- Einleitungsstelle E 3 (VSB 3) Bau-km 119+920 BAB 1
- Einleitungsstelle E 5 (VSB 5) Bau-km 119+060 BAB 57

Wasserschutzgebiete:

Gemäß § 3 Abs. 1 der Ordnungsbehördlichen Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für die Gewässer im Einzugsgebiet der Wassergewinnungsanlagen Weiler und Worringen/Langel der Gas-, Elektrizitäts- und Wasserwerke Köln AG (Wasserschutzgebietsverordnung Weiler) vom 21.10.1991 wird das Vorhaben genehmigt.

3.2 Landschaftsschutzgebiete

Im Untersuchungsgebiet befinden sich folgende Landschaftsschutzgebiete:

- LSG 2: „Pletschbachtal und Waldbereiche um das Wasserwerk Weiler“
- LSG 5: „Freiraum und Grünverbindungen um Blumenberg, Chorweiler und Seeberg bis Esch“
- LSG 7: „Erholungsgebiet Stöckheimer Hof und Freiraum Esch/Auweiler“
- LSG 8: „Äußerer Grüngürtel am Bergheimer Hof und Grünverbindungen zum Rhein und zum Inneren Grüngürtel“
- LSG 11: „Äußerer Grüngürtel Nüssenberger Busch bis Müngersdorf“

In südlicher Richtung außerhalb des Planfeststellungsabschnittes befindet sich das Landschaftsschutzgebiet L 10 LSG „Erholungsgebiet Bürgerpark Nord und angrenzende Grünverbindungen“

Innerhalb des Untersuchungsraumes sowie in dessen näheren Umfeld befinden sich folgende Geschützte Landschaftsbestandteile vor:

- LB 6.24: „Lindweiler Hof“
- LB 6.28: „Senkenbereiche Am Ruppenbüschensweg, Pesch“
- LB 6.32 „Kleingewässer nordwestlich Johannisstraße, Pesch“

Von den Verboten der Festsetzung der oben genannten Landschaftsschutzgebiete sowie der Geschützten Landschaftsbestandteile wird gemäß § 67 Abs.1 Ziffer 1 BNatSchG aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art eine Befreiung erteilt.

3.3 Naturschutzgebiete und Biotope

Innerhalb des Untersuchungsraumes sowie in dessen näheren Umfeld befinden sich keine gesetzlich geschützten Naturschutzgebiete und Biotope oder Natura 2000-Gebiete.

Schutzwürdige Biotope gem. Biotopkataster NRW im Untersuchungsraum:

- Nüssenberger Busch zwischen A 1 und Militärringstraße
- Lindweiler Hof nördlich Pescher Weg, Köln-Lindweiler

4. Entscheidungen

4.1 Entschädigungsanspruch

4.1.1 Lärmschutz

Von der Straßenbauverwaltung ist für die vorliegende Baumaßnahme unter Beachtung der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingeführten „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90“, Ausgabe 1990 eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt worden. Entsprechend den Ergebnissen dieser Untersuchung und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage (vgl. 16. BImSchV) werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaßnahmen an der Straße (Lärmschutzwälle/ -wände, lärmindernder Straßenoberflächenbelag) bzw. an baulichen Anlagen (z.B. Lärmschutzfenster) angeordnet. Die Wahl der Lärmschutzmaßnahmen wird

von der Straßenbauverwaltung unter Beachtung bautechnischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte und nach Abwägung mit sonstigen Belangen getroffen (Vgl. Abschnitt A, Nr. 6.1.7). Dem aktiven (straßenseitigen) Lärmschutz wird hierbei der Vorrang eingeräumt. Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz) dem Grunde nach. Ebenfalls nach § 42 BImSchG geschützt sind auch bauliche Anlagen im Außenwohnbereich. Können die Lärmimmissionen weder durch aktive noch durch passive Maßnahmen ausreichend abgeschirmt werden, so sind die verbleibenden Beeinträchtigungen in Geld auszugleichen.

Ermittlung und Umfang der Entschädigung richten sich nach den Regelungen der VLärmSchR 97 in Verbindung mit der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Der Rahmen der Umsetzung der passiven Maßnahmen und der anfallenden Entschädigungszahlungen werden in einer Vereinbarung zwischen Eigentümer und dem Träger der Straßenbaulast konkretisiert und nach Umsetzung der baulichen Maßnahmen geprüft und entschädigt. Dem Träger der Straßenbaulast wird aufgegeben, die betroffenen Eigentümer auf die Möglichkeit, Entschädigungsansprüche geltend zu machen, hinzuweisen. Für den Fall, dass zwischen dem Träger der Straßenbaulast und einem betroffenen Eigentümer keine Einigung über die Höhe der Entschädigung wegen unzumutbarer Lärmbelästigungen erzielt wird, setzt die Bezirksregierung Köln die Entschädigung fest (§ 19a FStrG in Verbindung mit § 41 EEG NRW).

4.1.1.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Der Träger der Straßenbaulast hat die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Lärmschutzanlagen (Lärmschutzwälle, -wände) zu errichten und zu unterhalten. Insbesondere ist bei der Ausgestaltung der Anlagen auf eine sorgfältige Anpassung an das Umfeld zu achten. Im Bereich der kreuzenden Hochspannungsfreileitungen ist darauf zu achten, dass die Lärmschutzwände als glatte, nicht begehbare Wände ausgeführt werden. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die eingebrachte Lärmpegelminderung (Fahrbahnoberflächen mit einer lärmindernden Wirkung) durch geeignete Maßnahmen (Austausch bei nachlassender Wirkung) dauerhaft sicherzustellen.

Bei der Wahl der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurden berücksichtigt:

- Möglichkeit des Erreichens eines Vollschutzes
- Bautechnisch und städtebaulich vertretbare Wandhöhen
- Einhaltung der Taggrenzwerte an Gebäuden und Außenwohnbereichen
- Wirtschaftlichkeit (Effizienz und Effektivität)
- Verhältnismäßigkeit der Lärmschutzmaßnahmen zum angestrebten Schutzzweck

Der Träger der Straßenbaulast hat auf den Hauptachsen der A 1, der A 57 sowie den stark befahrenen Parallelfahrbahnen einen Straßenoberflächenbelag aufzubringen, der sicherstellt, dass die in den lärmtechnischen Berechnungen angegebenen Korrekturwerte erzielt werden. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die sich aus der Ausführung der Fahrbahnoberflächen mit einem lärmmindernden Belag ergebende Lärmpegelminderung dauerhaft sicherzustellen; dazu hat er insbesondere den Fahrbahnbelag bei nachlassender Wirkung zu erneuern. Soweit dies nicht gewährleistet werden kann, ist die Einhaltung der Pegelwerte bzw. der Immissionsgrenzwerte durch zusätzliche Maßnahmen sicherzustellen; ggf. ist für die Festlegung dieser Maßnahmen ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Auf das Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr von 22. April 1996 – StB 11/14.86.22-11/21 Va 96 – wird ergänzend hingewiesen.

Da die Wirkung von lärmmindernden Belägen mit der Zeit abnimmt ist der Vorhabenträger verpflichtet, die eingebrachte Lärmpegelminderung (Fahrbahnoberflächen mit einer lärmmindernden Wirkung) zu überprüfen (Monitoring) und durch geeignete Maßnahmen (Austausch bei nachlassender Wirkung) dauerhaft sicherzustellen.

Das Stadtplanungsamt der Stadt Köln ist im Rahmen der Ausführungsplanung im Hinblick auf die stadtraumverträgliche Gestaltung der Lärmschutzwände zu beteiligen.

Eine Einhaltung der Tag- und Nachtgrenzwerte in allen Geschossen ist mit den geplanten Lärmschutzanlagen nicht möglich.

4.1.1.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke bzw. Wohnungseinheiten sind vom Träger der Straßenbaulast darauf hinzuweisen, dass sie, soweit auch nach Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte für die jeweils maßgebende Schutzkategorie nach der 16. BImSchV überschritten werden, gegen die Bundesrepublik Deutschland dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen haben, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der VLärmSchR 97 in Verbindung mit der 24. BImSchV. Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung sind Prognosewerte für das Jahr 2025 heranzuziehen.

Ansprüche dem Grunde nach haben die Eigentümer der Grundstücke bzw. die Eigentümer der Wohneinheiten:

4.1.1.2.1 BAB A 1 Lindweiler

Objekt	Hausfront	Geschoss
Langenbacher Str. 04	SO	2.E
Ransbacher Weg 09	SO	3.E
	SW	3.E
	SO	3.E
Marienberger Weg 19, A1	SW	5.E
Langenbacher Str. 05	SO	2.E
Langenbacher Str. 03	SO	2.E
	SO	3.E
Langenbacher Str. 01	SO	2.E
	SO	3.E
Ranbacher Weg 02	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	4.E
Ranbacher Weg 04	SO	3.E
	SO	4.E
Ranbacher Weg 06	SO	3.E
	SO	4.E
Ranbacher Weg 08	SO	3.E
	SO	4.E
Marienberger Weg 17b	SO	2.E
	SO	3.E
Marienberger Weg 17	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	4.E
	SO	5.E
Marienberger Weg 17a	SO	3.E
	SO	4.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	SW	2.E
	SW	3.E
	SW	4.E
Krombachweg 54	SO	2.E
Krombachweg 56	SO	2.E
Kirburger Weg 31	SO	2.E
Kirburger Weg 33	SO	3.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 37	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 35	SO	3.E
	SW	3.E
	NW	3.E
	SW	3.E
	NO	3.E
Kirburger Weg 08	SO	2.E
	SW	2.E
Kirburger Weg 10	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 12	SO	2.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 14	SO	2.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 16	SO	2.E
Kirburger Weg 18	SO	3.E
Kirburger Weg 20	SO	3.E
Kirburger Weg 22	SO	3.E
Ransbacher Weg 10	SO	3.E
	SW	3.E
Ransbacher Weg 12	SO	2.E
Kirburger Weg 27	SO	2.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 25	SW	2.E
	SO	2.E
	SO	2.E
Kirburger Weg 23	SW	2.E
Kirburger Weg 23	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 21	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 19	NO	3.E
	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	SW	3.E
Büdiger Weg 09	NW	3.E
Büdiger Weg 07	SW	2.E
	SW	3.E
Büdiger Weg 05	SW	2.E
	SW	3.E
Büdiger Weg 03	SW	2.E
Büdiger Weg 01	SO	2.E
	SW	2.E
Büdiger Weg 11	SO	2.E
	SW	2.E
Büdiger Weg 23	SO	3.E
Büdiger Weg 21	SW	2.E
	SW	3.E
Büdiger Weg 19	SW	2.E
Büdiger Weg 17	SW	2.E
Büdiger Weg 15	SO	2.E
	SW	2.E
Büdiger Weg 27	SO	2.E
Marienberger Weg 15a	SW	3.E
Marienberger Weg 26	SO	3.E
	SW	3.E
Marienberger Weg 24	SW	3.E
	SO	3.E
Krombachweg 34	SO	2.E
Krombachweg 36	SO	2.E
Krombachweg 38	SO	2.E
Krombachweg 40	SO	2.E
Krombachweg 42	SO	2.E
Krombachweg 44	SO	2.E
Kirburger Weg 07f	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 11	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 17	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Büdiger Weg 02	SO	2.E
Büdiger Weg 04	SO	2.E
Büdiger Weg 04	SO	3.E
Büdiger Weg 06	SO	2.E
	SO	3.E
Büdiger Weg 08	SO	2.E
	SO	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Büdiger Weg 10	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	3.E
Büdiger Weg 12	SO	2.E
	SO	3.E
Büdiger Weg 14	SO	2.E
	SO	3.E
Büdiger Weg 16	SO	2.E
	SW	2.E
Büdiger Weg 18	SO	2.E
	SW	2.E
Büdiger Weg 20	SO	2.E
Büdiger Weg 22	SO	2.E
	SO	3.E
Büdiger Weg 24	SO	2.E
Büdiger Weg 26	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Marienberger Weg 15	SW	2.E
	SW	3.E
	SW	4.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	4.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SW	4.E
Marienberger Weg 15, Anbau1	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	1.E
	SO	3.E
Marienberger Weg 15, Anbau2	SW	2.E
	SW	3.E
Marienberger Weg 22	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	3.E
Krombachweg 07	SO	2.E
Krombachweg 18	SO	2.E
Krombachweg 20	SO	2.E
Krombachweg 22	SO	2.E
Krombachweg 22a	SO	2.E
Krombachweg 24	SO	2.E
Krombachweg 26	SO	2.E
Krombachweg 28	SO	2.E
Krombachweg 30	SO	2.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 07d	SW	2.E
	SW	3.E
	NO	3.E
	SO	3.E
	SO	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Kirburger Weg 07b	SO	3.E
	NO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 09	SW	2.E
Kirburger Weg 09a	NO	3.E
	SW	2.E
Kirburger Weg 09a	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 05	NO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 15	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Kirburger Weg 13	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 04	SO	2.E
	SW	1.E
	SW	2.E
Kirburger Weg 02	SO	1.E
	SO	2.E
	SW	1.E
	SW	2.E
Kirburger Weg 02, Bal- kone		(5,2 m)
Bellinger Weg 09	SW	3.E
	NO	3.E
Bellinger Weg 07	NO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Bellinger Weg 05	NO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Bellinger Weg 03	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Bellinger Weg 01	NO	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	1.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	SW	2.E 3.E
Bellinger Weg 13	SO	1.E
Bellinger Weg 21	SO SW SW	3.E 2.E 3.E
Bellinger Weg 19	SW SW SW	1.E 2.E 3.E
Bellinger Weg 17	SW SW SW	1.E 2.E 3.E
Bellinger Weg 15	SO SO SW SW SW	2.E 3.E 1.E 2.E 3.E
Marienberger Weg 13	SW SW SW	1.E 2.E 3.E
Marienberger Weg 11	SW SW SW	1.E 2.E 3.E
Marienberger Weg 09	SW SW SO SO	2.E 3.E 2.E 3.E
Marienberger Weg 20	SO	2.E
Nisterberger Weg 01	SO	2.E
Krombachweg 01	SO	2.E
Nisterberger Weg 03	SO	2.E
Nisterberger Weg 05	SO	2.E
Nisterberger Weg 07	SO	2.E
Krombachweg 02	SO	2.E
Krombachweg 04	SO	2.E
Krombachweg 06	SO	2.E
Krombachweg 08	SO SO	1.E 2.E
Krombachweg 10	SO	2.E
Krombachweg 12	SO	2.E
Krombachweg 12a	SO	2.E
Krombachweg 16	SO SO	3.E 3.E
Krombachweg 14	SO	2.E
Krombachweg 14, An- bau	SO	2.E
Nisterberger Weg 09	SO	2.E
Pescher Weg 64	SO	1.E
Kirburger Weg 07a	NO	2.E
Kirburger Weg 07	NO NO SO SO	2.E 3.E 1.E 2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	SO	3.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 03a	NO	2.E
Kirburger Weg 03	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	1.E
	NO	2.E
	NO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 01a	NO	1.E
	NO	2.E
Kirburger Weg 01	NO	1.E
	NO	2.E
	NO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Bellinger Weg 02	NO	2.E
	NO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Bellinger Weg 02, Bal- kone		(2,4 m) (5,2 m)
Bellinger Weg 04	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
Bellinger Weg 04	SW	3.E
Bellinger Weg 04, Bal- kone		(2,4 m) (5,2 m)
Bellinger Weg 06	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Bellinger Weg 06, Bal- kone		(2,4 m) (5,2 m)
Bellinger Weg 08	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Bellinger Weg 08, Bal- kone		(5,2 m)
Bellinger Weg 10	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Bellinger Weg 10, Bal- kone		(2,4 m) (5,2 m)
Bellinger Weg 12	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Bellinger Weg 14	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Bellinger Weg 14, Bal- kon		(5,2 m)
Marienberger Weg 03	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	4.E
	SO	5.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	4.E
	SO	5.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SW	4.E
	SW	5.E
Marienberger Weg 03, Balkone		(10,8 m) (13,6 m) (13,6 m) (8,0 m) (10,8 m) (13,6 m) (10,8 m) (13,6 m)
Nisterberger Weg 02	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Nisterberger Weg 04	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Nisterberger Weg 06	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Nisterberger Weg 08	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	SW	3.E
Nisterberger Weg 10	SO	1.E
	SO	2.E
	SW	2.E
Nisterberger Weg 12	SW	2.E
	SO	1.E
	SO	2.E
Nisterberger Weg 14	SO	1.E
	SO	2.E
Nisterberger Weg 16	SO	1.E
	SO	2.E
Nisterberger Weg 18	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	3.E
Nisterberger Weg 20	SO	1.E
	SO	2.E
Nisterberger Weg 22	SO	1.E
	SO	2.E
Marienberger Weg 01	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	4.E
	SO	5.E
	SW	1.E
Marienberger Weg 01	SW	2.E
	SW	3.E
	SW	4.E
	SW	5.E
	SW	5.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	4.E
SO	5.E	
Marienberger Weg 01, Balkone		(2,4 m)
		(5,2 m)
		(8,0 m)
		(10,8 m)
		(13,6 m)
		(2,4 m)
		(5,2 m)
		(8,0 m)
		(10,8 m)
		(13,6 m)
		(2,4 m)
		(5,2 m)
		(8,0 m)
		(10,8 m)
		(13,6 m)
Alpenroder Weg 02	SW	1.E
	SW	2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	SW	3.E
	SO	1.E
Alpenroder Weg 02	SO	2.E
	SO	3.E
Alpenroder Weg 02a	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Alpenroder Weg 02b	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Alpenroder Weg 02c	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Alpenroder Weg 02d	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Alpenroder Weg 02e	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Alpenroder Weg 01	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 03	SO	2.E
	SO	3.E
Alpenroder Weg 05	SO	2.E
	SO	3.E
Alpenroder Weg 07	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Alpenroder Weg 09	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Alpenroder Weg 11	SO	1.E
Alpenroder Weg 11	SO	2.E
	SO	3.E
Alpenroder Weg 13	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Alpenroder Weg 15	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 17	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 19	SW	2.E
Alpenroder Weg 21	SW	2.E
Alpenroder Weg 23	SW	2.E
Alpenroder Weg 25	SW	2.E
Alpenroder Weg 27	SW	2.E
	SO	2.E
Marienberger Weg 02	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	1.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	SO	2.E
	SO	3.E
Marienberger Weg 02, Terrasse		(2,4 m)
Marienberger Weg 04	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Marienberger Weg 04, Terrasse		(2,4 m)
Marienberger Weg 06	NW	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Marienberger Weg 06, Terrasse		(2,4 m)
Marienberger Weg 08	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Marienberger Weg 08	NW	3.E
Marienberger Weg 08, Terrasse		(2,4 m)
Marienberger Weg 10	NW	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Marienberger Weg 10, Terrasse		(2,4 m)
Marienberger Weg 12	NW	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	3.E
Alpenroder Weg 04	SW	2.E
	SW	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Alpenroder Weg 06	NO	2.E
	NO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 08	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Alpenroder Weg 10	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	NO	3.E
Alpenroder Weg 12	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	1.E
Alpenroder Weg 12	SW	2.E
	SW	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Alpenroder Weg 14	NO	2.E
	NO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 16	NO	2.E
	SW	1.E
	SW	2.E
Alpenroder Weg 18	SW	1.E
	SW	2.E
Alpenroder Weg 20	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 22	NO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 24	NO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 26	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	NO	3.E
Alpenroder Weg 28	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	1.E
Alpenroder Weg 28	SO	2.E
	SO	3.E
Alpenroder Weg 30	SW	3.E
Alpenroder Weg 32	SW	3.E
Alpenroder Weg 34	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 36	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Pescher Weg 14	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	W	1.E
	W	2.E
	W	3.E
	O	1.E
	O	2.E
O	3.E	
Pescher Weg 14, Anbau	S	1.E
	S	2.E
	W	2.E
Pingenweg 01	SW	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	SO	3.E
	NO	1.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Pingenweg 03	SO	3.E
Morkener Str. 13	S	2.E
	S	3.E

4.1.1.2.2 BAB A 1 Abschnitt Longerich

Objekt	Hausfront	Geschoss
Lindweilerweg 156	SW	2.E
	SW	3.E
	SW	4.E
	SW	5.E
	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
	NW	4.E
	NW	5.E
	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
	NW	4.E
	NW	5.E
	NW	1.E
	NW	2.E
Lindweilerweg 154	SW	5.E
	NW	3.E
	NW	4.E
	NW	5.E
Neuenbaumer Str. 01a	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
	NW	4.E
	NW	5.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SW	4.E
	SW	5.E
	NW	1.E
NW	2.E	
Neuenbaumer Str. 01a	NW	3.E
	NW	4.E
	NW	5.E
	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
	NW	4.E
NW	5.E	
Neuenbaumer Str. 01	SW	1.E
	SW	2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	NW	1.E
	NW	2.E
Neuenbaumer Str. 03	NW	1.E
	NW	2.E
	SW	1.E
	SW	2.E
Neuenbaumer Str. 05	NW	1.E
	NW	2.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	NW	1.E
	NW	2.E
	SW	1.E
	SW	2.E
Neuenbaumer Str. 07	SW	2.E
	NW	1.E
	NW	2.E
Neuenbaumer Str. 07, Anbau	NW	1.E
Neuenbaumer Str. 09	NO	2.E
	NW	1.E
	NW	2.E
	SW	2.E
	SW	2.E
	NW	2.E
Neuenbaumer Str. 11	SW	2.E
	NW	1.E
	NW	2.E
Neuenbaumer Str. 11, Anbau	NW	1.E
Neuenbaumer Str. 13	NW	2.E
	SW	2.E
Neuenbaumer Str. 15	NW	1.E
	NW	2.E
	SW	2.E
Neuenbaumer Str. 17	SW	2.E
	NW	1.E
	NW	2.E
Im Lindweilerfeld 23	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Im Lindweilerfeld 23, Anbau 1	NW	1.E
Lindweilerweg 152	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
	SW	3.E
Lindweilerweg 146	NW	2.E
	NW	3.E
Lindweilerweg 142	NW	2.E
	NW	3.E
Lindweilerweg 142, Anbau	SW	1.E
Lindweilerweg 140	NW	3.E
Lindweilerweg 138	NW	3.E
Norbisrather Str. 11	NW	2.E
Nobisrather Str. 03	NW	2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Norbisrather Str. 01	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Longericher Haupt- straße 128	NW	2.E
	NW	3.E
Longericher Haupt- straße 130	NW	2.E
	NW	3.E
Longericher Haupt- straße 132	SW	3.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Neuenbaumer Str. 04	SW	2.E
	SW	3.E
	NW	2.E
	NW	3.E
	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Norbisrather Str. 10	SW	2.E
	NW	2.E
Norbisrather Str. 08	SW	3.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Norbisrather Str. 06	NW	3.E
	SW	3.E
Norbisrather Str. 04	NW	2.E
	NW	3.E
Norbisrather Str. 02	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Longericher Haupt- straße 122	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Neuenbaumer Str. 06	NW	1.E
	NW	2.E
	SW	2.E
Ückerather Str. 09	SW	1.E
	SW	2.E
Ückerather Str. 09	NW	2.E
2088 Ückerather Str. 07	NO	3.E
	NW	2.E
	NW	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Ückerather Str. 05b	SW	3.E
Ückerather Str. 05a	NO	3.E
	SW	3.E
Ückerather Str. 05	SW	2.E
	SW	3.E
	NO	3.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Ückerather Str. 03	SW	3.E
	NO	3.E
Ückerather Str. 01	NW	2.E
	NW	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Longericher Haupt- straße 116	NW	2.E
	NW	3.E
Longericher Haupt- straße 118	NW	2.E
	NW	3.E
Longericher Haupt- straße 120	NW	2.E
	NW	3.E
Neuenbaumer Str. 08	SW	2.E
	SW	3.E
	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Ückerather Str. 10	SW	2.E
	SW	3.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Ückerather Str. 08	SW	2.E
Ückerather Str. 08	SW	3.E
	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Ückerather Str. 06	NW	2.E
Ückerather Str. 04	SW	3.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Ückerather Str. 02	SW	3.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Longericher Haupt- straße 108	NW	3.E
Longericher Haupt- straße 106	NW	2.E
	NW	3.E
Longericher Haupt- straße 104	NW	3.E
Im Lindweilerfeld 19	SW	2.E
	NW	1.E
	NW	2.E
Im Lindweilerfeld 17	SW	2.E
	SW	3.E
	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Im Lindweilerfeld 17, Anbau	SW	1.E
	SW	2.E
Im Lindweilerfeld 15a	SW	3.E
Im Lindweilerfeld 15	SW	3.E
Im Lindweilerfeld 13	SW	2.E
	SW	3.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Im Lindweilerfeld 09	SW	2.E
Im Lindweilerfeld 07	SW	2.E
	NW	2.E
Im Lindweilerfeld 05	SW	3.E
	NW	3.E
Lindweilerweg 126	NW	2.E
	NW	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Longericher Hauptstraße 121	NW	3.E
Longericher Hauptstraße 119	NW	3.E
Longericher Hauptstraße 117	NW	3.E
Longericher Hauptstraße 115	NW	3.E
Longericher Hauptstraße 113	NW	3.E
Longericher Hauptstraße 111	NW	3.E
Longericher Hauptstraße 109	NW	3.E
Longericher Hauptstraße 107	NW	3.E
Longericher Hauptstraße 105	NW	3.E
Longericher Hauptstr. 95	NW	3.E
Longericher Hauptstraße 91a	NW	2.E
Longericher Hauptstraße 91	NW	2.E
Lützlongericher Str. 02	NW	3.E
	NW	3.E
Lindweilerweg 124	NW	3.E
Lützlongericher Str. 04	NW	3.E
Kiesweg 08	NW	1.E
Im Lindweilerfeld 12	NO	2.E
	NW	2.E
Im Lindweilerfeld 10	NW	2.E
Im Lindweilerfeld 04	NW	2.E
Longericher Hauptstr. 100	NW	2.E
Volkhovener Weg 13	O	1.E
	O	2.E
	N	1.E
	N	2.E
Volkhovener Weg 11	O	3.E
	N	1.E
	N	2.E
	N	3.E
Volkhovener Weg 11, Anbau	N	2.E

4.1.1.2.3 BAB A 1 Abschnitt Pesch

Objekt	Hausfront	Geschoss
Irisweg 03	O	4.E
	S	4.E
Fuchsienweg 04, Hinterhaus	SW	2.E
	NO	2.E
Fuchsienweg 02	SO	1.E
	SO	2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Pescher Weg 01	NO	1.E
	SO	1.E
Irisweg 05	O	4.E
Irisweg 09	O	8.E
	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	S	4.E
	S	5.E
	S	6.E
	S	7.E
	S	8.E
	O	2.E
	O	3.E
	O	4.E
	O	5.E
	O	6.E
O	7.E	
	8.E	
Irisweg 09, Balkone		(13,6 m) (16,4 m) (19,2 m) (22,0 m) (13,6 m) (16,4 m) (19,2 m) (22,0 m)
Irisweg 11	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	S	4.E
Irisweg 24	S	2.E
	S	3.E
	S	4.E
Irisweg 26	S	2.E
	S	3.E
	S	4.E
Irisweg 28	S	2.E
Fliederweg 12	S	2.E
	S	3.E
Fliederweg 10	S	2.E
	S	3.E
Fliederweg 08	S	2.E
	S	3.E
	O	3.E
Fliederweg 06	S	2.E
	S	3.E
Fliederweg 04	S	2.E
	S	3.E
Fliederweg 02	S	3.E
Longericher Str. 45, Anbau	S	3.E
Marienstr. 79	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
	W	3.E
Marienstr. 77	W	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 75	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 75	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 73	O	3.E
Marienstr. 71	O	3.E
Marienstr. 69	O	3.E
Marienstr. 67	S	2.E
	S	3.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 65a	W	3.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 65	W	3.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 63	O	3.E
Marienstr. 61	O	3.E
Marienstr. 59	O	2.E
	O	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 57	O	3.E
	W	3.E
Marienstr. 55	O	3.E
Marienstr. 53	O	3.E
Marienstr. 51	S	2.E
	S	3.E
	O	3.E
Marienstr. 49	O	3.E
Marienstr. 47	O	3.E
Marienstr. 45	O	3.E
Marienstr. 43	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 43	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 41a	NO	3.E
	SO	3.E
Marienstr. 41	SO	3.E
	NO	3.E
Marienstr. 39	SO	3.E
	NO	3.E
Marienstr. 37	NO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Marienstr. 35	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Marienstr. 31	SO	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	NO	3.E
Marienstr. 29	NO	3.E
	SO	3.E
Marienstr. 27	NO	3.E
	SO	3.E
Marienstr. 25	NO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Marienstr. 23	SO	3.E
Marienstr. 21	SO	3.E
	NO	3.E
Marienstr. 19	NO	3.E
	SO	3.E
Marienstr. 17	NO	3.E
	SO	3.E
Marienstr. 15	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	3.E
Marienstr. 13	SO	3.E
Marienstr. 11	NO	3.E
	SO	3.E
Marienstr. 09	SO	3.E
	NO	3.E
Marienstr. 07	SO	3.E
	NO	3.E
Marienstr. 05	SO	3.E
	NO	3.E
Longericher Str. 42	S	3.E
Marienstr. 106	S	2.E
	S	3.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 104	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 102	S	3.E
Marienstr. 100	W	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 98	S	2.E
	S	3.E
	O	3.E
Marienstr. 96	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 48	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 50	O	2.E
	O	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 40	NO	2.E
	NO	3.E
Marienstr. 42	NO	2.E
Marienstr. 42	NO	3.E
Marienstr. 44	NO	3.E
Marienstr. 46	SO	2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Marienstr. 32	NO	3.E
Marienstr. 34	NO	2.E
	NO	3.E
Marienstr. 36	NO	2.E
	NO	3.E
Marienstr. 38	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Marienstr. 22	SO	3.E
	NO	3.E
Marienstr. 24	NO	3.E
Marienstr. 26	NO	3.E
Marienstr. 28	NO	3.E
Marienstr. 30	NO	2.E
	NO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Marienstr. 12	NO	3.E
Marienstr. 14	NO	3.E
Marienstr. 16	NO	3.E
Marienstr. 18	NO	3.E
Marienstr. 20	NO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Marienstr. 87	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 87	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 85	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 83	O	2.E
	O	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 81	W	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 118	O	2.E
	O	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 116	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 114	O	2.E
	O	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 112	W	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 110	S	2.E
	S	3.E
	N	3.E
	O	3.E
Marienstr. 108	N	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 52	O	2.E
Marienstr. 52	O	3.E
	W	3.E
Marienstr. 54	W	3.E
	O	2.E
	O	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 95	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	S	3.E
Marienstr. 93	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 91	O	2.E
	O	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 89	W	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 130	S	2.E
	S	3.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 128	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 126	S	2.E
	S	3.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 124	W	3.E
Marienstr. 124	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 122	S	2.E
	S	3.E
	N	3.E
	O	3.E
Marienstr. 120	W	3.E
	N	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 56	O	2.E
	O	3.E
	N	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Marienstr. 58	W	3.E
	O	2.E
	O	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 60	O	2.E
	O	3.E
	N	3.E
	W	3.E
Marienstr. 62	W	3.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 64	S	2.E
	S	3.E
	O	2.E
	O	3.E
	W	3.E
Ursulastr. 21	SW	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
	SO	2.E
Ursulastr. 21	SO	3.E
Ursulastr. 23	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Ursulastr. 25	NO	2.E
	NO	3.E
	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Ursulastr. 27	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Ursulastr. 29	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
	NW	3.E
Ursulastr. 24	NO	1.E
	NO	2.E
	NO	3.E
	NW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Ursulastr. 22	SO	2.E
	SO	3.E
Ursulastr. 20	NO	2.E
	NO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Ursulastr. 18	SW	3.E
	NO	2.E
Ursulastr. 18	NO	3.E
	SO	2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	SO	3.E
Ursulastr. 16	NO	2.E
	NO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Ursulastr. 14	NO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Ursulastr. 12	NO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Ursulastr. 10	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	3.E
	SW	3.E
Cordulastr. 01	SO	2.E
	SO	3.E
Cordulastr. 03	NO	2.E
	NO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Cordulastr. 05	NO	2.E
	NO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Cordulastr. 07	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Cordulastr. 08	O	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Cordulastr. 06	S	2.E
	S	3.E
	O	2.E
	O	3.E
Cordulastr. 04	S	3.E
	O	3.E
	W	3.E
Cordulastr. 02	O	3.E
	S	2.E
	S	3.E
	W	3.E
Ursulastr. 08	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	3.E
Ursulastr. 06	SO	2.E
	SO	3.E
Marienstr. 94	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 94, Anbau	NO	1.E
	NO	2.E
	NO	3.E
	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Marienstr. 92	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 90	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 88	N	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 88, Anbau	W	1.E
	S	1.E
	O	1.E
Marienstr. 86	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	N	3.E
Marienstr. 84	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	N	3.E
	W	3.E
Marienstr. 82	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
	N	3.E
Marienstr. 80	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	W	3.E
	N	3.E
Marienstr. 78	N	3.E
	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 76	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 74	N	3.E
	W	3.E
	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 72	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
	N	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Marienstr. 70	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	N	3.E
Marienstr. 68	N	3.E
	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 66	N	3.E
	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	W	3.E
Jakobusstr. 58	O	1.E
	O	2.E
	S	1.E
	S	2.E
Jakobusstr. 58, Terrasse		(2,4 m)
Jakobusstr. 56	S	1.E
Jakobusstr. 56	S	2.E
Jakobusstr. 56, Terrasse		(2,4 m)
Jakobusstr. 54	S	1.E
	S	2.E
	N	2.E
Jakobusstr. 52	O	1.E
	O	2.E
	S	1.E
	S	2.E
	W	2.E
Jakobusstr. 52, Terrasse		(2,4 m)
Jakobusstr. 50	S	1.E
	S	2.E
	N	2.E
	O	1.E
	O	2.E
Jakobusstr. 50, Terrasse		(2,4 m)
Jakobusstr. 48	O	1.E
	O	2.E
	N	2.E
	S	1.E
	S	2.E
Jakobusstr. 48, Terrasse		(2,4 m)
Jakobusstr. 46	N	2.E
	S	1.E
	S	2.E
Jakobusstr. 44	S	1.E
	S	2.E
	W	2.E
	N	2.E
	O	1.E
	O	2.E
Jakobusstr. 44, Terrasse		(2,4 m)
Jakobusstr. 42	S	1.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Jakobusstr. 42	S	2.E
	O	1.E
	O	2.E
	N	2.E
Jakobusstr. 42, Terrasse		(2,4 m)
Jakobusstr. 40	S	1.E
	S	2.E
	N	2.E
Jakobusstr. 38	S	1.E
	S	2.E
	O	1.E
	O	2.E
	N	2.E
Jakobusstr. 38, Terrasse		(2,4 m)
Jakobusstr. 36	S	1.E
	S	2.E
	O	1.E
	O	2.E
	N	2.E
	O	1.E
	O	2.E
	S	1.E
	S	2.E
Jakobusstr. 36, Anbau	S	1.E
Jakobusstr. 36, Büro	W	2.E
	N	2.E
	S	2.E
Jakobusstr. 34a	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	NW	2.E
	NW	3.E
	NO	1.E
	NO	2.E
Jakobusstr. 34a	NO	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Jakobusstr. 34a, AWB		(2,0 m)
Jakobusstr. 34a, Balkone		(2,4 m) (5,2 m)
Jakobusstr. 34	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	NW	3.E
	W	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	NW	2.E
	NW	3.E
	N	2.E
	N	3.E
	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
Jakobusstr. 34, Terrasse		(2,4 m)
Jakobusstr. 32	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Jakobusstr. 32, Balkone		(5,2 m)
Jakobusstr. 32, Balkone		(8,0 m) (2,4 m) (5,2 m) (8,0 m)
Jakobusstr. 30	SO	1.E
	SO	2.E
	NO	1.E
	NO	2.E
	SO	1.E
	SO	2.E
Jakobusstr. 28	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	1.E
	SO	2.E
Jakobusstr. 26	SO	2.E
	NO	1.E
	NO	2.E
Jakobusstr. 26, Anbau	SO	1.E
	NO	1.E
Jakobusstr. 24a	SO	1.E
	SO	2.E
	NO	2.E
Jakobusstr. 24	SO	1.E
	SO	2.E
Jakobusstr. 22	SO	1.E
	SO	2.E
	O	1.E
	O	2.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	NO	2.E

4.1.1.2.4 BAB A 1 Abschnitt West außerhalb

Objekt	Hausfront	Geschoss
Longericher Str. 37	S	3.E
Marienstr. 10	NO	3.E
	SO	3.E
Ursulastr. 04	SO	3.E
Ursulastr. 02	SO	3.E
Elisabethstr. 03	O	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	S	3.E
Elisabethstr. 05	S	3.E
Elisabethstr. 07	S	3.E
	O	3.E
Elisabethstr. 09	S	3.E
	O	3.E
Elisabethstr. 11	S	2.E
	S	3.E
	O	2.E
	O	3.E
Elisabethstr. 12	SO	3.E
Elisabethstr. 14	SO	3.E
Elisabethstr. 20	NO	3.E
	SO	3.E
Elisabethstr. 22	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Jakobusstr. 20	NO	1.E
	NO	2.E
	SO	2.E
Jakobusstr. 16	NO	3.E
Johannesstr. 31a	SO	3.E
Johannesstr. 26a	SO	3.E

4.1.1.2.5 BAB A 57 Abschnitt Lindweiler

Objekt	Hausfront	Geschoss
Kirburger Weg 135	SW	3.E
Kirburger Weg 115	SW	3.E
Kirburger Weg 113	SW	2.E
Kirburger Weg 87	SW	3.E
Kirburger Weg 85a	SW	3.E
Kirburger Weg 77a	SW	3.E
Kirburger Weg 77b	SW	1.E
	SW	2.E
Kirburger Weg 73	SW	1.E
	SW	2.E
Kirburger Weg 59	SW	3.E
Kirburger Weg 69	SW	2.E
Kirburger Weg 67	SW	2.E
Kirburger Weg 45	SW	2.E
Kirburger Weg 55	SO	2.E
Kirburger Weg 47	SW	2.E
Langenbacher Str. 10	SW	2.E
Langenbacher Str. 08	SW	3.E
Langenbacher Str. 08, Anbau	SO	2.E
	SW	2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Langenbacher Str. 04	SO	2.E
	SW	2.E
Langenbacher Str. 04, Anbau	SW	1.E
Marienberger Weg 19, A1	SW	5.E
Langenbacher Str. 05	SO	2.E
	SW	2.E
	SO	2.E
Langenbacher Str. 03	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Langenbacher Str. 01	SW	2.E
	SW	3.E
Langenbacher Str. 01	SO	3.E
Kirburger Weg 41	SW	2.E
Kirburger Weg 39	SW	3.E
Ranbacher Weg 02	SO	3.E
	SW	3.E
	SW	4.E
Marienberger Weg 17	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	3.E
	SO	4.E
Marienberger Weg 17a	SW	3.E
	SW	4.E
Kirburger Weg 29	SW	2.E
Kirburger Weg 31	SO	2.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	2.E
Kirburger Weg 33	SO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 37	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 35	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	NW	3.E
	SW	3.E
NO	3.E	
Kirburger Weg 08	SO	2.E
Kirburger Weg 08	SW	2.E
Kirburger Weg 10	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 12	SO	3.E
Kirburger Weg 14	SO	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Kirburger Weg 18	SO	3.E
Kirburger Weg 20	SO	3.E
Kirburger Weg 22	SO	3.E
Ransbacher Weg 10	SO	3.E
Kirburger Weg 27	NW	2.E
	NW	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 25	SW	1.E
	SW	2.E
	SO	2.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SO	2.E
Kirburger Weg 23	NW	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 21	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 19	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	3.E
	NW	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 06	SW	1.E
Büdiger Weg 09	SW	3.E
	NW	3.E
Büdiger Weg 07	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Büdiger Weg 05	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Büdiger Weg 03	SW	1.E
	SW	2.E
Büdiger Weg 01	SW	2.E
Büdiger Weg 11	SO	2.E
	SW	2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Büdiger Weg 21	SW	2.E
	SW	3.E
Büdiger Weg 19	SW	2.E
Büdiger Weg 17	SW	2.E
Büdiger Weg 15	SO	2.E
	SW	2.E
Büdiger Weg 27	SO	2.E
	SW	2.E
Marienberger Weg 15a	SW	3.E
Kirburger Weg 07g	SW	2.E
	NW	2.E
Kirburger Weg 07f	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 11a	SW	2.E
Kirburger Weg 11	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 17	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Büdiger Weg 02	SO	2.E
Büdiger Weg 04	SO	2.E
	SO	3.E
Büdiger Weg 06	SO	2.E
	SO	3.E
Büdiger Weg 08	SO	3.E
Büdiger Weg 10	SO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Büdiger Weg 12	SO	2.E
	SO	3.E
Büdiger Weg 14	SO	2.E
Büdiger Weg 14	SO	3.E
Büdiger Weg 16	SO	2.E
	SW	1.E
	SW	2.E
Büdiger Weg 18	SO	2.E
	SW	2.E
Büdiger Weg 22	SO	3.E
Büdiger Weg 26	SW	3.E
	SO	3.E
Marienberger Weg 15	SW	2.E
	SW	3.E
	SW	4.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	SO	4.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SW	4.E
Marienberger Weg 15, Anbau1	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Marienberger Weg 15, Anbau2	SW	3.E
Kirburger Weg 07e	SW	2.E
Kirburger Weg 07d	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	3.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 07c	SW	2.E
Kirburger Weg 07b	SO	3.E
	NO	3.E
	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 09	NW	2.E
	SW	1.E
	SW	2.E
Kirburger Weg 09a	NW	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	3.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 05a	SW	2.E
Kirburger Weg 05	NW	3.E
	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 15	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	3.E
	SO	3.E
Kirburger Weg 13a	SW	2.E
Kirburger Weg 13	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 04	SW	1.E
	SW	2.E
Kirburger Weg 02	SO	1.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	SO	2.E
	SW	1.E
	SW	2.E
Kirburger Weg 02, Bal- kone		(5,2 m)
Bellinger Weg 09	NW	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Bellinger Weg 07	NW	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Bellinger Weg 05	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Bellinger Weg 03	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Bellinger Weg 01	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Bellinger Weg 21	SW	2.E
	SW	3.E
Bellinger Weg 19	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Bellinger Weg 17	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Bellinger Weg 15	SO	2.E
Bellinger Weg 15	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Marienberger Weg 13	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Marienberger Weg 11	SW	2.E
	SW	3.E
Marienberger Weg 09	SW	2.E
	SW	3.E
Pescher Weg 64	SO	1.E
Pescher Weg 64, An- bau	SW	1.E
Kirburger Weg 07a	SW	2.E
Kirburger Weg 07	NO	2.E
	NO	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 03a	NW	2.E
	SW	2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Kirburger Weg 03	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 01	NO	3.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Kirburger Weg 01	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Bellinger Weg 02	NO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Bellinger Weg 02, Bal- kone		(5,2 m)
Bellinger Weg 04	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Bellinger Weg 04, Bal- kone		(5,2 m)
Bellinger Weg 06	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	3.E
Bellinger Weg 06, Bal- kone		(5,2 m)
Bellinger Weg 08	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Bellinger Weg 08, Bal- kone		(5,2 m)
Bellinger Weg 10	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Bellinger Weg 10, Bal- kone		(5,2 m)
Bellinger Weg 12	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Bellinger Weg 14	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	

Objekt	Hausfront	Geschoss
	SW	2.E 3.E
Bellinger Weg 14, Balkon		(5,2 m)
Marienberger Weg 03	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	4.E
	SO	5.E
	SO	5.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SW	4.E
	SW	5.E
Marienberger Weg 03, Balkone		(13,6 m) (8,0 m) (10,8 m) (13,6 m) (10,8 m) (13,6 m)
Nisterberger Weg 02	SO	3.E
	SW	3.E
Nisterberger Weg 04	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	2.E
Nisterberger Weg 04	SO	3.E
Nisterberger Weg 06	SO	3.E
	SW	3.E
Nisterberger Weg 08	SO	3.E
	SW	3.E
Marienberger Weg 01	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	4.E
	SO	5.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SW	4.E
	SW	5.E
	SW	5.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SO	4.E
	SO	5.E
Marienberger Weg 01, Balkone		(2,4 m) (5,2 m) (8,0 m) (10,8 m) (13,6 m) (8,0 m) (10,8 m) (13,6 m) (5,2 m) (8,0 m) (10,8 m) (13,6 m)

Objekt	Hausfront	Geschoss
		(2,4 m)
Marienberger Weg 01, Balkone		(5,2 m) (8,0 m) (10,8 m) (13,6 m)
Alpenroder Weg 02	SW SW SW SO SO SO	1.E 2.E 3.E 1.E 2.E 3.E
Alpenroder Weg 02a	SO SO SO	1.E 2.E 3.E
Alpenroder Weg 02b	SO SO	2.E 3.E
Alpenroder Weg 02c	SO SO	2.E 3.E
Alpenroder Weg 02d	SO SO	2.E 3.E
Alpenroder Weg 02e	SO SO	2.E 3.E
Alpenroder Weg 01	SO SW	3.E 3.E
Alpenroder Weg 03	SO	3.E
Alpenroder Weg 05	SO	3.E
Alpenroder Weg 07	SO	3.E
Alpenroder Weg 09	SO	3.E
Alpenroder Weg 11	SO	3.E
Alpenroder Weg 13	SO	3.E
Alpenroder Weg 15	SW	3.E
Alpenroder Weg 17	SW SW	2.E 3.E
Marienberger Weg 02	SW SW	1.E 2.E
Marienberger Weg 02	SW SO SO SO	3.E 1.E 2.E 3.E
Marienberger Weg 04	SO SO SO	1.E 2.E 3.E
Marienberger Weg 06	NW SO SO SO	3.E 1.E 2.E 3.E
Marienberger Weg 08	SO SO SO NW	1.E 2.E 3.E 3.E
Marienberger Weg 10	NW SO SO SO	3.E 1.E 2.E 3.E
Marienberger Weg 12	NW	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Alpenroder Weg 04	SW	3.E
Alpenroder Weg 06	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 08	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 10	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 12	SO	1.E
	SO	2.E
Alpenroder Weg 12	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 14	SW	3.E
Alpenroder Weg 16	SW	1.E
	SW	2.E
Alpenroder Weg 18	SW	1.E
	SW	2.E
Alpenroder Weg 20	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 22	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 24	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 26	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
Alpenroder Weg 28	SW	1.E
	SW	2.E
	SW	3.E
	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Alpenroder Weg 30	SW	3.E
Alpenroder Weg 32	SW	3.E
Alpenroder Weg 34	SW	3.E
Alpenroder Weg 36	SW	1.E
	SW	2.E
Alpenroder Weg 36	SW	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Pescher Weg 14	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	W	1.E
	W	2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	W	3.E
Pescher Weg 14, Anbau	S	1.E
	S	2.E
	W	2.E

4.1.1.2.6 BAB A 57 Abschnitt Pesch

Objekt	Hausfront	Geschoss
Behringweg 71	NO	2.E
	NO	3.E
Behringweg 69	NO	3.E
Behringweg 67	NO	3.E
Behringweg 65	NO	2.E
	NO	3.E
	NW	3.E
Behringweg 63	NO	2.E
	NO	3.E
Behringweg 61	NO	2.E
	NO	3.E
Behringweg 59	NO	3.E
Behringweg 57	NO	2.E
	NO	3.E
	NW	3.E
Behringweg 57, Durchfahrt	NO	2.E
	NO	3.E
Behringweg 55	NO	2.E
	NO	3.E
Behringweg 53	NO	3.E
Behringweg 51	NO	3.E
Behringweg 49	NO	2.E
	NO	3.E
	NW	3.E
Behringweg 47	NO	2.E
	NO	3.E
Behringweg 45	NO	2.E
	NO	3.E
Behringweg 43	NO	2.E
	NO	3.E
Behringweg 41	NO	3.E
Behringweg 39	NO	2.E
	NO	3.E
	NW	3.E
Behringweg 37	NO	2.E
	NO	3.E
Behringweg 35	NO	3.E
Behringweg 33	NO	2.E
	NO	3.E
	NW	3.E
Behringweg 31	NO	2.E
	NO	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Behringweg 29	NO	3.E
Behringweg 27	NO	2.E
	NO	3.E
	NW	3.E
Behringweg 25	NO	2.E
	NO	3.E
Behringweg 23	NO	3.E
Behringweg 21	NW	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Behringweg 19	NO	2.E
	NO	3.E
Semmelweisstr. 80b	NO	3.E
Semmelweisstr. 80a	NO	3.E
Semmelweisstr. 80	NO	3.E
Semmelweisstr. 78	NO	3.E
Semmelweisstr. 76	NO	3.E
Semmelweisstr. 74	NO	3.E
Semmelweisstr. 92	NO	3.E
	NW	3.E
Semmelweisstr. 90	NO	3.E
Semmelweisstr. 88	SW	3.E
	NO	3.E
Semmelweisstr. 86	SW	3.E
	NO	3.E
	NW	3.E
Semmelweisstr. 84	SW	3.E
Semmelweisstr. 82	SW	3.E
Semmelweisstr. 100	NO	3.E
	NW	3.E
Semmelweisstr. 98	SW	3.E
	NO	3.E
Semmelweisstr. 96	SW	3.E
	NO	3.E
Semmelweisstr. 94	NO	3.E
	SW	3.E
Semmelweisstr. 112	NO	2.E
	NO	3.E
	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Semmelweisstr. 110	NO	3.E
Semmelweisstr. 108	NO	3.E
Semmelweisstr. 106	NO	3.E
Semmelweisstr. 104	NO	3.E
Röntgenstr. 37	NO	1.E
	NO	2.E
	NO	3.E
	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Röntgenstr. 35	NO	1.E
	NO	2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	NO	3.E
Röntgenstr. 33	NO	2.E
	NO	3.E
Röntgenstr. 31	NW	1.E
	NW	2.E
	NW	3.E
	NO	3.E
Röntgenstr. 29	NO	3.E
Röntgenstr. 27	NO	3.E
Röntgenstr. 25	NO	2.E
	NO	3.E
	NW	2.E
	NW	3.E
Röntgenstr. 23	NO	3.E
Röntgenstr. 21	NO	3.E
Röntgenstr. 19	NW	3.E
	NO	3.E
Behringweg 17	NO	2.E
Behringweg 15	NO	2.E
Behringweg 09	NO	3.E
Behringweg 07	NO	3.E
Nelkenweg 08	S	2.E
	O	2.E
Konrad-Hausmann-Str. 09	SO	2.E
	NO	1.E
	NO	2.E
Konrad-Hausmann-Str. 34	O	3.E
Irisweg 03	O	2.E
	O	3.E
	O	4.E
	S	3.E
	S	4.E
Fuchsienweg 08	NO	1.E
Fuchsienweg 06	SO	1.E
Fuchsienweg 04, Hinterhaus	NO	1.E
	NO	2.E
Fuchsienweg 02	SW	2.E
	SO	1.E
	SO	2.E
Fuchsienweg 02, Anbau	SO	1.E
Pescher Weg 01	SO	1.E
Pescher Weg 01	NO	1.E
Irisweg 05	O	2.E
	O	3.E
	O	4.E
Irisweg 07	O	4.E
	O	5.E
Irisweg 09	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	S	4.E
	S	5.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	S	6.E
	S	7.E
	S	8.E
	O	2.E
	O	3.E
	O	4.E
	O	5.E
	O	6.E
	O	7.E
	O	8.E
	N	8.E
	O	7.E
	O	8.E
	N	7.E
	N	8.E
Irisweg 09, Balkone		(19,2 m) (22,0 m) (16,4 m) (19,2 m) (22,0 m)
Irisweg 11	S	2.E
	S	4.E
Irisweg 26	S	2.E
Fliederweg 08	O	3.E
Marienstr. 79	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 77	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 75	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 73	O	3.E
Marienstr. 71	O	3.E
Marienstr. 69	O	3.E
Marienstr. 67	S	2.E
	S	3.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 65a	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 65	O	3.E
Marienstr. 63	O	3.E
Marienstr. 61	O	3.E
Marienstr. 59	S	3.E
	O	3.E
Marienstr. 57	O	3.E
Marienstr. 55	O	3.E
Marienstr. 53	O	3.E
Marienstr. 51	S	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	O	3.E
Marienstr. 47	O	3.E
Marienstr. 45	O	3.E
Marienstr. 43	O	3.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 41a	SO	3.E
	NO	3.E
Marienstr. 41	NO	3.E
	SO	3.E
Marienstr. 39	NO	3.E
	SO	3.E
Marienstr. 37	NO	3.E
	SO	3.E
Marienstr. 35	SO	3.E
	NO	3.E
Marienstr. 31	SO	3.E
Marienstr. 29	SO	3.E
	NO	3.E
Marienstr. 27	SO	3.E
	NO	3.E
Marienstr. 25	SO	3.E
Marienstr. 17	SO	3.E
Marienstr. 15	SO	3.E
Marienstr. 106	O	3.E
	S	3.E
Marienstr. 104	S	3.E
Marienstr. 102	S	3.E
Marienstr. 100	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 98	S	2.E
	S	3.E
	O	3.E
Marienstr. 96	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 48	O	3.E
Marienstr. 50	O	2.E
Marienstr. 50	O	3.E
	S	3.E
Marienstr. 40	NO	3.E
Marienstr. 42	NO	3.E
Marienstr. 44	NO	3.E
Marienstr. 46	NO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Marienstr. 32	NO	3.E
Marienstr. 34	NO	3.E
Marienstr. 36	NO	3.E
Marienstr. 38	NO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Marienstr. 24	NO	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Marienstr. 28	NO	3.E
Marienstr. 30	SO	3.E
	NO	3.E
Marienstr. 20	SO	3.E
Marienstr. 87	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 85	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 83	O	2.E
	O	3.E
	S	3.E
Marienstr. 81	S	3.E
Marienstr. 118	S	2.E
	S	3.E
	O	3.E
Marienstr. 116	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 114	O	2.E
	O	3.E
	S	3.E
Marienstr. 112	S	2.E
	S	3.E
	W	3.E
Marienstr. 110	S	2.E
	S	3.E
	O	3.E
Marienstr. 108	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 52	O	2.E
	O	3.E
	N	3.E
Marienstr. 54	O	2.E
	O	3.E
	S	3.E
Marienstr. 95	S	3.E
	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 93	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 91	S	3.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 89	S	3.E
Marienstr. 130	S	3.E
	O	2.E
Marienstr. 130	O	3.E
Marienstr. 128	S	2.E
	S	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Marienstr. 126	O	2.E
	O	3.E
	S	3.E
Marienstr. 124	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 122	S	2.E
	S	3.E
	O	3.E
Marienstr. 120	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 56	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 58	O	2.E
	O	3.E
	S	3.E
Marienstr. 60	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 62	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 64	O	2.E
	O	3.E
	S	3.E
Ursulastr. 21	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Ursulastr. 23	NO	3.E
	SO	3.E
Ursulastr. 25	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Ursulastr. 27	NO	3.E
Ursulastr. 27	SO	3.E
Ursulastr. 29	SO	2.E
	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Ursulastr. 24	SO	3.E
	NO	1.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Ursulastr. 22	SO	3.E
Ursulastr. 20	SO	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Ursulastr. 18	NO	2.E
	NO	3.E
	SO	3.E
Ursulastr. 16	NO	2.E
	NO	3.E
	SO	3.E
Ursulastr. 14	NO	3.E
	SO	3.E
Ursulastr. 12	SO	3.E
	NO	3.E
Ursulastr. 10	SO	3.E
Cordulastr. 01	SO	3.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
Cordulastr. 03	NO	2.E
	NO	3.E
	SO	2.E
	SO	3.E
Cordulastr. 05	NO	2.E
	NO	3.E
Cordulastr. 07	SO	3.E
Cordulastr. 08	S	3.E
	O	3.E
Cordulastr. 06	O	3.E
Cordulastr. 04	S	3.E
Cordulastr. 02	S	3.E
Ursulastr. 08	NO	3.E
	SO	3.E
Ursulastr. 06	SO	3.E
Elisabethstr. 03	O	3.E
Marienstr. 94	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 94, Anbau	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	NO	1.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Marienstr. 92	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 90	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 88	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 88, Anbau	S	1.E
	O	1.E
Marienstr. 86	S	2.E
	S	3.E
	N	3.E
Marienstr. 84	S	1.E
	S	2.E
Marienstr. 84	S	3.E
	N	3.E
Marienstr. 82	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 80	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 78	S	1.E
	S	2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	S	3.E
	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 76	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 74	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 72	S	1.E
	S	2.E
	S	3.E
	O	2.E
	O	3.E
Marienstr. 70	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 68	S	2.E
	S	3.E
Marienstr. 66	S	2.E
	S	3.E
Jakobusstr. 58	S	1.E
	S	2.E
	O	1.E
	O	2.E
Jakobusstr. 56	S	1.E
	S	2.E
Jakobusstr. 54	S	1.E
	S	2.E
Jakobusstr. 52	O	1.E
	O	2.E
	S	1.E
	S	2.E
Jakobusstr. 50	O	1.E
	O	2.E
	N	2.E
	S	1.E
	S	2.E
Jakobusstr. 48	N	2.E
	O	1.E
	O	2.E
	S	1.E
	S	2.E
Jakobusstr. 46	N	2.E
	S	1.E
	S	2.E
Jakobusstr. 44	O	1.E
	O	2.E
	N	2.E
	S	1.E
	S	2.E
Jakobusstr. 42	N	2.E
	O	1.E
	O	2.E
	S	1.E
Jakobusstr. 42	S	2.E
Jakobusstr. 40	N	2.E

Objekt	Hausfront	Geschoss
	S	1.E
	S	2.E
Jakobusstr. 38	O	1.E
	O	2.E
	S	1.E
	S	2.E
Jakobusstr. 36	S	1.E
	S	2.E
	O	1.E
	O	2.E
	S	2.E
	O	1.E
	O	2.E
Jakobusstr. 36, Anbau	S	1.E
Jakobusstr. 34a	SO	1.E
	SO	2.E
	SO	3.E
	NW	3.E
	NO	2.E
	NO	3.E
Jakobusstr. 34	N	3.E
	SO	3.E
	O	1.E
	O	2.E
	O	3.E
	SO	3.E
Jakobusstr. 32	SO	3.E
	NO	3.E
Jakobusstr. 30	NO	1.E
	NO	2.E
Jakobusstr. 26	SO	2.E

4.1.1.2.7 BAB A 57 Abschnitt Süd außerhalb

Objekt	Hausfront	Geschoss
Lindweilerweg 156	NW	4.E
	NW	5.E
	SW	5.E
	NW	2.E
	NW	3.E
	NW	4.E
	NW	5.E
Lindweilerweg 152	NW	3.E
Lindweilerweg 142, Anbau	SW	1.E

4.1.2 Inanspruchnahme von Grundstücken

Die durch die Straßenbaumaßnahme betroffenen Grundstückseigentümer haben gegen den Vorhabenträger einen Anspruch

auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme von Grundflächen sowie für sonstige durch das Straßenbauvorhaben hervorgerufene unzumutbare Nachteile.

Soweit Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, können die jeweils betroffenen Eigentümer die Übernahme dieser Flächen durch den Vorhabenträger verlangen. Werden die Flächen vom Vorhabenträger nicht übernommen, sind diese Flächen mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast gegen eine entsprechende Entschädigung zu belasten.

4.1.3 Ertragsminderungen

Soweit durch das Straßenbauvorhaben selbst oder durch Kompensationsmaßnahmen Ertragsminderungen eintreten, wird festgestellt, dass den Betroffenen ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Teil A, Ziffer 6.2.1.).

4.1.4 Mehrwege

Sofern sich Wege für die betroffenen Land- / Forstwirte durch die neue Straße erheblich verlängern und damit die Rechte der Betroffenen nachteilig berührt werden, steht diesen ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach zu. Dies ist etwa der Fall, wenn zusätzliche Wegstrecken für den land- / forstwirtschaftlichen Betriebsablauf erheblich sind und dieser Nachteil dem Betroffenen billigerweise nicht zugemutet werden kann. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Teil A, Ziffer 6.2.1.).

4.1.5 Zufahrten

Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittene Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; gegebenenfalls sind provisorische Zufahrten einzurichten.

Soweit in einem anderen Verfahren (z.B. Flurbereinigungsverfahren) für das nachgeordnete Wegenetz andere geeignete Lösungen gefunden werden, die eine ordnungsgemäße Erschließung der Grundstücke sicherstellen, kann der Vorhabenträger

auf die Errichtung der dann entbehrlich werdenden Straßen- und Wegeteile nach diesem Beschluss verzichten.

4.1.6 Restflächen

Der Vorhabenträger hat sich im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zu bemühen, dass durch die Zuordnung etwaiger Restflächen an angrenzende Grundstücke eine sinnvolle Weiternutzung der Restflächen bzw. eine Verwendung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen ermöglicht wird.

4.2 Einwendungen und Stellungnahmen

4.2.1 Verfahrenseinwendungen

Einwendungen gegen die Durchführung des Anhörungsverfahrens wurden nicht erhoben.

4.2.2 Berücksichtigte / gegenstandslose Einwendungen

Die Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter werden, soweit sie durch

- die Planänderungen im 1. Deckblatt oder
- Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren oder
- Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss

berücksichtigt worden sind, für erledigt erklärt.

Soweit planbetroffene Grundstücke vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits an die Straßenbauverwaltung veräußert worden sind, sind nunmehr etwaige Einwendungen hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme gegenstandslos.

4.2.3 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen

Soweit im Verfahren Stellungnahmen grundsätzlicher Art gegen den Plan erhoben worden sind, insbesondere

- die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme in Frage gestellt werden,

- unzumutbare Lärm- und Schadstoffeinwirkungen befürchtet und weitergehender (aktiver und passiver) Lärmschutz gefordert werden,
- zusätzlicher Verkehr befürchtet wird,
- Nachteile für die Umwelt befürchtet werden,

werden die diesbezüglichen Einwendungen aus den sich aus Abschnitt B des Beschlusses ergebenden Gründen zurückgewiesen.

4.2.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen

Im Übrigen werden die von Behörden und den nach § 3 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes anerkannten Naturschutzvereinen erhobenen speziellen Forderungen und Einwendungen aus den in Abschnitt B dieses Beschlusses genannten Gründen zurückgewiesen.

5. Entscheidungsvorbehalt

Zu folgenden Punkten behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Entscheidung bzw. Ergänzungsentscheidung vor:

- Unterrichts-/ Abstimmungspflichten – vgl. Teil A, Ziffer 6.1.1.3.
- Wasserwirtschaft – vgl. Teil A, Ziffer 6.1.2.
- Denkmalschutz - vgl. Teil A, Ziffer 6.1.12.

Auf Teil B, Ziffer 5.4 wird verwiesen.

6. Nebenbestimmungen

6.1 Auflagen

6.1.1 Allgemeine Auflagen

6.1.1.1. Zusagen

Alle Zusagen des Vorhabenträgers, die sich aus dem Anhörungsverfahren (Abstimmungen, Stellungnahmen) ergeben, sind einzuhalten.

Im Anhörungsverfahren erfolgte Hinweise der Träger öffentlicher Belange sind zu beachten.

6.1.1.2. Änderung der Planunterlagen

Die Planunterlagen sind von der Straßenbauverwaltung entsprechend den sich aus diesem Beschluss ergebenden Ergänzungen, Änderungen, Auflagen und Verpflichtungen zu berichtigen. Hierzu zählen auch die Ergänzungen und Änderungen, die sich auf Grund der Stellungnahmen und Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren ergeben, soweit in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist.

Soweit durch diese Ergänzungen und Änderungen Rechte Dritter neu oder stärker als bisher beeinträchtigt werden, bedarf es zur Wirksamkeit dieser Ergänzungen oder Änderungen deren Zustimmung; andernfalls ist ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

6.1.1.3. Unterrichts- / Abstimmungspflichten

Erforderliche Anpassungsarbeiten an Anlagen Dritter (z. B. Umbau- und Sicherungsmaßnahmen) sind mit den v. b. Trägern abzustimmen. Sollte keine Einigung erzielt werden können oder genehmigungspflichtige Änderungen vorzunehmen sein, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor.

Neben diesen ausdrücklich benannten Stellen gelten für alle weiteren Stellen, die sich am Verfahren beteiligt haben, die Zusagen des Vorhabenträgers aus dem Anhörungsverfahren.

Insbesondere die gegenüber den Trägern von Versorgungs- und Telekommunikationsleitungen gemachten Zusagen hinsichtlich ihrer Leitungen sowie den dazugehörigen Schutzstreifen sind einzuhalten.

Die jeweiligen Schutzanweisungen der Leitungsbetreiber sind bei der Planung und Durchführung der Baumaßnahme einschließlich aller Nebenanlagen zu berücksichtigen.

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist den nachfolgenden Stellen zur Durchführung notwendiger Sicherheits- bzw. Anpassungsmaßnahmen an Leitungen und Anlagen der Versorgungsträger möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

- Stadtwerke Köln GmbH, Parkgürtel 26, 50823 Köln
- Amprion GmbH, Rheinlanddamm 24, 44139 Dortmund: Mitteilung mindestens 14 Tage vor Baubeginn
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung West, Venloer Straße 156, 50672 Köln
- Evonik Technology & Infrastructure GmbH, Paul-Baumann-Straße 1, 45772 Marl, mindestens 20 Werkzeuge vor Baubeginn
- GLH GmbH, Beta-Straße 1, 85774 Unterföhring: Mitteilung mindestens 10 Wochen vor Baubeginn
- GVG Rhein-Erft, Postfach 1222, 50329 Hürth
- InfraServ GmbH & Co. Knapsack KG, Chemiepark Knapsack, 50354 Hürth
- Praxair Deutschland GmbH, 50354 Hürth
- NetCologne GmbH, Am Coloneum 9, 50829 Köln
- NGN Fiber Network KG, Hauptstraße 15, 97633 Aubstadt: Mitteilung mindestens 12 Wochen vor Baubeginn
- Nord-West Oelleitung GmbH, Kolkerhofweg 120, 45478 Mülheim an der Ruhr
- PLEdoc GmbH, Postfach 120255, 45312 Essen
- Rheinische Netzgesellschaft mbH, Parkgürtel 26, 50823 Köln
- Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft m. b. H., Godorfer Hauptstraße 186, 50997 Köln
- Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR, Ostmerheimer Straße 555, 51109 Köln
- Thyssengas GmbH, Postfach 104042, 44040 Dortmund

- Open Grid Europe GmbH, 45141 Essen
- Unitymedia NRW GmbH, Postfach 102028, 34020 Kassel
- Westnetz GmbH, Florianstraße 15-21, 44139 Dortmund, Mitteilung mindestens 14 Tage vor Baubeginn an: WFM Büro Mitte/Süd, Herrn Dirk Falter, DRW-S-FL, Rauschermühle, 56648 Saffig

Darüber hinaus ist der Baubeginn den nachfolgenden Stellen zu Abstimmungszwecken frühzeitig bekannt zu machen:

- Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, mindestens 3 Wochen vor Baubeginn
- Landeskommando Hessen, Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9, 65189 Wiesbaden: Baubeginn und Bauende

Weitere erforderliche Abstimmungen:

- Berufsfeuerwehr Köln, Herr Peters, Scheibenstraße 13, 50737 Köln: Temporäre Sperrungen bzw. einer Nichtbefahrbarkeit von Straßenbereichen sind zeitnah mitzuteilen.
- Deutsche Bahn AG: Abstimmungsgespräche im Rahmen der Ausführungsplanung zu technischen Details, Kabeltrassen und den Rückbau des Überbaus
- Eisenbahn-Bundesamt: Abstimmungsgespräche bzgl. der Ergänzung der vorhandenen bzw. Aufstellung einer neuen Kreuzungsvereinbarung
- Höhere Naturschutzbehörde: Das Ausbuchungsprotokoll der Ökokontomaßnahmen ist der HNB spätestens 3 Monate nach Erhalt des Planfeststellungsbeschlusses vorzulegen
- Regionalforstamt und Untere Naturschutzbehörde: Abstimmung über die Standorte der 50 Flachkästen für Fledermäuse und der 10 Kästen für höhlenbrütende Vögel (vgl. A4 CEF) und ein Plan mit der Lage der aufgehäng-

ten Kästen ist mit Meldung des Vollzugs an die Höhere Naturschutzbehörde weiterzuleiten.

- Rhein-Sieg-Kreis, Amt für Umwelt- und Naturschutz, Kaiser-Wilhelm-Platz 1, 5372 Siegburg: Beantragung der Ausbuchung der Wertpunkte für das Ökokonto Camp Altenrath

Weiterhin sind alle zugesagten Abstimmungsgespräche zur Ausführungsplanung vom Vorhabenträger einzuhalten. Dies betrifft insbesondere die frühzeitige Abstimmung, Vorgehensweise und Detailplanung mit der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Köln, unter anderem auf Grund der noch zu erstellenden Beschilderungs- und Markierungspläne bzgl. der einstreifigen Verkehrsführung der Tangente Köln-Dortmund.

6.1.1.4. Kampfmittelüberprüfung

Spätestens drei Monate (bei Flächen größer 20.000 m² 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.

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.

6.1.2 Wasserwirtschaft

6.1.2.1. Allgemeines

Der Vorhabenträger hat der Oberen Wasserbehörde

- die festgestellten wasserbautechnischen Unterlagen,
- den Planfeststellungsbeschluss,
- einen Übersichtsplan einschließlich der Darstellung der zu entwässernden Flächen,
- einen Lageplan mit Kenntlichmachung der Lage der Einleitungsstellen,

- die Bezeichnung der Vorfluter sowie
- die jeweilige Einleitungsmenge einschließlich der Berechnungsgrundlage

zu übersenden.

In das Wasserbuch einzutragen sind die Einleitungen, wie sie sich aus dem wasserrechtlichen Antrag des Trägers der Straßenbaulast (Teil A, Ziffer 2, Unterlage 13 dieses Planfeststellungsbeschlusses) ergeben.

Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Insbesondere ist bei der Verwendung Wassergefährdender Stoffe (Treibstoffe, Öle und andere Wassergefährdende Stoffe) die Verunreinigung eines Gewässers zu vermeiden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten. Die Vorschriften des WHG und der „Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen Wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben“ (VAWSF) sind zu beachten.

Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Sofern eine Einleitung eine Gefahr für Dritte darstellen sollte, sind in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltungspflichtigen bzw. mit dem Gewässereigentümer / dem Eigentümer des angrenzenden Grundstückes im Bereich der Einleitungsstelle und im angrenzenden Gewässerabschnitt, in dem sich die Einleitung auswirkt, ggf. erforderliche Sicherungsvorkehrungen zu treffen. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Vorhabenträger zu beseitigen; nachträgliche Entscheidungen bleiben insoweit vorbehalten.

Besonderheiten bei der Durchführung der Baumaßnahme sind der oberen Wasserbehörde mitzuteilen.

Der von der Stadt Köln, Umwelt- und Verbraucherschutzamt, Abteilung „Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft“ herausgegebene Maßnahmenkatalog für Bauarbeiten in Wasserschutzgebieten mit anhängendem Alarmplan ist zu berücksichtigen. Der Katalog ist allen ausführenden Firmen zur Kenntnis zu geben und zu beachten.

Das in Baugruben / Rohrflächen zufließende Tagwasser darf erlaubnisfrei auf angrenzende Flächen oberflächlich versickert werden, wenn dies im Sinne der §§ 25 bzw. 46 WHG schadlos erfolgt. Durch den Baubetrieb verunreinigtes Tagwasser darf nicht oder nur nach Vorbehandlung eingeleitet werden.

Es dürfen nur chromarme Zemente in den Grundwasserschwankungsbereich eingebracht werden, deren Gehalt an wasserlöslichen Chrom (VI) 2 ppm (=0,0002%) nicht übersteigt. Die Sicherheitsdatenblätter sämtlicher in den Grundwasserschwankungsbereich einzubringenden Stoffe sind auf der Baustelle zur Einsichtnahme bereitzuhalten.

Die in § 3 Abs. 1 der WSZ-VO Weiler aufgeführten, genehmigungsbedürftigen Handlungen dürfen nur ausgeführt werden, wenn sie in den planfestgestellten Antragsunterlagen aufgeführt sind.

Die in § 3 Abs. 2 der WSZ-VO Weiler aufgeführten, verbotenen Handlungen dürfen nicht ausgeführt werden.

Die Nutzung der Grundwassermessstellen 596 und 689 durch die RheinEnergie AG ist auch während der Bauzeit zu gewährleisten.

6.1.2.2. Wasserschutzgebiete

Dem Träger der Straßenbaulast wird aufgegeben, die „Richtlinien über bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten“ (RiStWag 2002) zu beachten, soweit der Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord den Einzugsbereich des Wasserschutzgebietes III B Weiler berührt (gem. RdErl. d. Ministers für Bauen und Verkehr - u. d. Ministers für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz III.1 - 30-05/123/124 - v. 31.3.2010, MBl.NRW.2010 S.255).

6.1.3 Hochspannungsfreileitungen

Im Bereich der AS Köln-Chorweiler kreuzen drei Hochspannungsfreileitungstrassen die BAB 57. Dem Vorhabenträger wird auferlegt, folgende Höhen der geplanten Lärmschutzanlagen zur Einhaltung der erforderlichen vertikalen VDE-Sicherheitsabstände unter den kreuzenden Hochspannungsfreileitungen auf der A 57 nicht zu überschreiten. Die im Folgenden

genannten Abstände zur Freileitungsmittellinie gelten dabei rechtwinklig zu dieser Mittellinie.

- 6.1.3.1 110-kV-Hochspannungsfreileitung Brauweiler-Reisholz, Bl. 0012, Maste 29 bis 30 sowie Maste 30 bis 31, Regelungsverzeichnis Nr. (4.1.2D), der innogy Netze GmbH

Fahrtrichtung Köln:

Der geplante Lärmschutzwall entlang der BAB 57 wird im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitung mit einer Höhe von 3,00 m über Gradiante der Fahrbahn, d.h. mit einer maximalen Höhe von 53,00 m ü. NN errichtet.

Auf dem Lärmschutzwall wird in einem Bereich von insgesamt 25 Meter, also einem beidseitigen Abstand von 12,50 m zur Freileitungsmittellinie, eine Lärmschutzwand mit einer max. Höhe von 3,28 m errichtet, sodass die Lärmschutzanlagen als Wall-Wand Kombination eine maximale Höhe von 56,28 m über NN erhalten.

Im Anschluss daran beginnt die Verziehung der Höhe der Lärmschutzwand von 3,28 auf 6,00 m Höhe über dem 3 m hohen Erdwall. Ab einem beidseitigen Abstand von 17,50 m zur Freileitungsmittellinie wird eine Wandhöhe von 6,00 m erreicht. Die maximale Höhe von 59,28 m ü. NN für die Lärmschutzanlagen ist dabei im beidseitigen Abstand von 17,50 m zur Freileitungsmittellinie einzuhalten.

Fahrtrichtung Neuss:

Ab Freileitungsmittellinie bis zu einem seitlichen Abstand von 13,50 m wird in diesem Bereich eine Lärmschutzwand hinter der geplanten Muldenentwässerung angeordnet. Hierbei ist als Wandoberkannte die maximale Höhe von 53,28 m ü. NN einzuhalten.

Ab einen seitlichen Abstand von 19,50 m zur Freileitungsmittellinie wird im verbleibenden nördlichen Schutzstreifen ein 3 m hoher Wall gebaut, der eine maximale Höhe von 53,40 m ü. NN nicht überschreitet. Auf diesem Wall wird eine 5 m hohe Wand errichtet. Die maximale Gesamthöhe der Lärmschutz-Anlage von 60,28 m ü. NN ab einen seitlichen Abstand von 20 m zur örtlich vorhandenen Freileitungsmittellinie ist dabei einzuhalten.

Maste 30 bis 31 (parallel der BAB 57), Fahrtrichtung Neus:

Der im Schutzstreifen der o.g. Hochspannungsfreileitung zu errichtende Lärmschutzwall erhält eine Höhe von max. 3,00 m und wird in einem seitlichen Abstand von mindestens 15 m südlich zur örtlichen Leitungsmittellinie gebaut.

6.1.3.2 220-kV-Hochspannungsfreileitung Brauweiler – Opladen (Ronsdorf), Bl.2305, Maste 29 bis 41, / Bl. 4560, (Regelungsverzeichnis Nr. 4.1.3D), der innogy Netze GmbH

Unter der o.g. Hochspannungsfreileitung sind die zulässigen Lärmschutzhöhen sowie die seitlichen Abstände der benachbarten Hochspannungsfreileitungen Brauweiler-Reisholz und Baadenberg-Fühligen zwingend für beide Fahrtrichtungen der BAB 57 einzuhalten.

Fahrtrichtung Köln:

Im direkten Kreuzungsbereich mit der Hochspannungsfreileitung Brauweiler-Opladen erhält der Lärmschutzwand eine Höhe von 3,00 m über Gradiente der Fahrbahn und die Lärmschutzwand eine Höhe von max. 3,28 m, sodass eine max. Höhe der Lärmschutzanlagen von 56,28 m ü. NN eingehalten wird.

Ab einem seitlichen Abstand von 17,50 m zur Freileitungsmittellinie der benachbarten 110-kV Leitung Brauweiler-Reisholz wird auf dem 3 m hohen Erdwall eine 6,00 m hohe Wand mit einer Gesamthöhe von ca. 59,12 m. ü. NN errichtet. Die maximal zulässige Höhe der gesamten Lärmschutz-Anlage von 59,28 m ü. NN für den Bereich innerhalb des Schutzstreifens der benachbarten Hochspannungsfreileitungen Brauweiler-Reisholz wird somit auch unter der hier betrachteten Leitung Brauweiler-Opladen eingehalten.

Fahrtrichtung Neuss:

Unter Berücksichtigung der Zwangspunkte für die beiden benachbarten Leitungen wird eine ca. 7,21 m hohe Wand mit einer Höhe von 57,43 m über NN errichtet.

6.1.3.3 110-kV-Hochspannungsfreileitung Pkt. Baadenberg-Fühligen, Bl. 1290, Maste 11 bis 12 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.1.5D) der Rheinischen Netzgesellschaft mbH

Fahrtrichtung Köln:

Unter Einhaltung der max. zulässigen Wallhöhe von 53,43 m ü. NN für den Schutzstreifen der o.g. Hochspannungsfreileitung wird eine Lärmschutzwallhöhe von 3,00 m über Gradierte der Fahrbahn gebaut. Darauf wird eine 6 m hohe Lärmschutzwand errichtet unter Einhaltung der max. Höhe der gesamten Lärmschutz-Anlage von 59,43 m ü. NN.

Fahrtrichtung Neuss:

Im seitlichen Abstand von 7,00 m ab Freileitungsmittellinie erhält die Lärmschutzwand eine maximale Höhe von 56,43 m über NN.

Ab einem seitlichen Abstand von 13,50 m ab Freileitungsmittellinie im verbleibenden südlichen Schutzstreifen ein 3 m hoher Wall mit einer 7 m hohen Wand unter Einhaltung der maximalen Gesamthöhe von 60,43 m über NN.

6.1.3.4 220- / 380-kV-Hochspannungsfreileitung Rommerskirchen – Opladen, Bl. 4560 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.1.4):

Im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitung erhält die geplante Lärmschutzwand-Wandkombination einen 3 m hohen Wall mit einer max. 2 m hohen Wand, sodass eine maximale Gesamthöhe von 5 m über der Gradierte der Fahrbahn (entspricht dem jetzigen Fahrbahnniveau in diesem Bereich) eingehalten wird.

6.1.3.5 Auflagen im Schutzstreifenbereich der Hochspannungsfreileitungen der Amprion GmbH:

Dem Vorhabenträger wird auferlegt, im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitungen nur Anpflanzungen vorzunehmen, die eine max. Endwuchshöhe von 3 m erreichen. In den Randbereichen bzw. außerhalb der Leitungsschutzstreifen sollen Gehölze zur Anpflanzung kommen, die in den Endwuchshöhen gestaffelt sind. Sollten dennoch Anpflanzungen oder sonstiger Aufwuchs eine die Leitung gefährdende Höhe erreichen, ist der Rückschnitt durch den Grundstückseigentümer/ den Bauherrn auf seine Kosten durchzuführen bzw. zu veranlassen. Kommt der Grundstückseigentümer/ der Bauherr der vorgenannten Verpflichtung trotz schriftlicher Aufforderung und Setzen einer angemessenen Frist nicht nach, so ist die Amprion GmbH berechtigt, den erforderlichen Rückschnitt zu Lasten des Eigentümers/des Bauherrn durchführen zu lassen.

Die Leitungen und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten. Alle die Hochspannungsfreileitungen gefährdenden Maßnahmen sind untersagt.

Der Beginn der Bauarbeiten ist mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen der Amprion GmbH, Betrieb Mitte – Leitungen in 50129 Bergheim anzuzeigen, um einen Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren. Ohne vorherige Einweisung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden (DIN VDE 0105-100 und DGUV-V3). Die Regelungen des Merkheftes "Hinweis zum Schutz von Versorgungsleitungen" der Amprion GmbH sind strengstens einzuhalten. Dem Vorhabenträger wird auferlegt, über Bauverträge die bauausführenden Unternehmer entsprechend zu verpflichten.

Die max. Arbeits- und Gerätehöhe im Schutzstreifen der Freileitung ist mit dem Leitungsbetrieb der Amprion GmbH abzustimmen. Der Einsatz von Baugeräten ist im Bereich der spannungsführenden Leiterseile nur eingeschränkt möglich.

Damit die Sicherheit der Stromversorgung gewährleistet bleibt und außerdem jegliche Gefährdung auf der Baustelle im Bereich der Freileitung ausgeschlossen wird, muss sorgfältig darauf geachtet werden, dass immer ein ausreichender Abstand zu den Bauteilen der Freileitungen eingehalten wird. Dem Vorhabenträger wird auferlegt, über Bauverträge die bauausführenden Unternehmer entsprechend zu verpflichten.

6.1.3.6 Auflagen im Schutzstreifenbereich der Hochspannungsfreileitungen der innogy Netze Deutschland GmbH sowie der Rheinischen Netzgesellschaft mbH:

Dem Vorhabenträger wird auferlegt, die Lärmschutzwände als glatte, nicht begehbare Wände auszuführen.

Im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitungen der innogy Netze Deutschland GmbH sind nur Anpflanzungen vorzunehmen, die eine max. Endwuchshöhe von 3 m erreichen. In den Randbereichen bzw. außerhalb der Leitungsschutzstreifen sollen Gehölze zur Anpflanzung kommen, die in den Endwuchshöhen gestaffelt sind. Sollten dennoch Anpflanzungen oder sonstiger Aufwuchs eine die Leitung gefährdende Höhe erreichen, ist der Rückschnitt durch den Grundstückseigentümer/ den Bauherrn auf seine Kosten durchzuführen bzw. zu veranlassen.

Kommt der Grundstückseigentümer/ der Bauherr der vorgenannten Verpflichtung trotz schriftlicher Aufforderung und Setzen einer angemessenen Frist nicht nach, so ist die innogy Netze Deutschland GmbH berechtigt, den erforderlichen Rückschnitt zu Lasten des Eigentümers/des Bauherrn durchführen zu lassen.

Die Leitungen und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten. Alle die Hochspannungsfreileitungen gefährdenden Maßnahmen sind untersagt.

Da es sich bei dem Bereich der Leitungstrassen um ein Bergsenkungsgebiet handelt, ist vor Durchführung der Straßenbaumaßnahme ein Abgleich der vorhandenen Geländehöhen in m über NHN erforderlich.

Der Einsatz von Baugeräten im Bereich der Hochspannungsfreileitungen ist nur eingeschränkt möglich.

Bei einer eventuellen Verlegung von Rohrleitungen bzw. Kabeln im Schutzstreifenbereich der Hochspannungsfreileitungen ist Folgendes zu beachten:

Der Bau und der Betrieb der Rohrleitung erfolgt gemäß der Technischen Empfehlung Nr. 7 (TE 7) der Schiedsstelle für Beeinflussungsfragen – textgleich mit der AfK-Empfehlung Nr. 3 (Arbeitsgemeinschaft für Korrosionsfragen).

Bei Verlegung von Fernmelde- oder Informationskabeln sind die „DIN VDE 0228, Maßnahmen bei Beeinflussung von Fernmeldeanlagen durch Starkstromanlagen, Teil 1 und Teil 2“ sowie die „Technischen Empfehlungen Nr. 1 und Nr. 3 der Schiedsstelle für Beeinflussungsfragen“ einzuhalten.

Bei einer Parallelführung von Rohrleitungen bzw. Kabeln mit den Hochspannungsfreileitungen ist gemäß der TE 7 ein seitlicher Abstand von mindestens 10,00 m zwischen der vertikalen Projektion des äußeren ruhenden Leiterseiles und dem Rohrleitungsgaben einzuhalten.

Die Hochspannungsfreileitungsmaste dürfen durch die Verlegung von Rohrleitungen bzw. Kabeln nicht beeinträchtigt werden. Deshalb ist zwischen den Eckstielen der Maste und der

Außenkante der Rohrleitungen bzw. der Kabel ein seitlicher Abstand von mindestens 10,00 m einzuhalten.

Die zu treffenden Schutzmaßnahmen müssen bereits bei den Bauarbeiten zur Verlegung der Rohrleitung wirksam sein. Eventuell anfallende Kosten für notwendig werdende Schutzmaßnahmen gehen zu Lasten des Veranlassers.

Der Beginn der Bauarbeiten ist mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen der Westnetz GmbH, WFM-Büro Mitte/Süd in 56648 Saffig anzuzeigen und einen Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren. Auf die „Schutzanweisung Versorgungsleitungen für Baufachleute/Bauherren“ der Westnetz GmbH wird verwiesen, deren Regelungen strengsten einzuhalten sind.

Damit die Sicherheit der Stromversorgung gewährleistet bleibt und außerdem jegliche Gefährdung auf der Baustelle im Bereich der Freileitung ausgeschlossen wird, muss sorgfältig da-rauf geachtet werden, dass immer ein genügender Abstand zu den Bauteilen der Freileitungen eingehalten wird. Dem Vorhabenträger wird auferlegt, über Bauverträge die bauausführenden Unternehmer entsprechend zu verpflichten.

Der Bauherr haftet gegenüber der Rheinischen Netzgesellschaft mbH sowie der innogy Netze Deutschland GmbH im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für sämtliche Schäden, die durch ihn und seine Erfüllungsgehilfen an der Hochspannungsfreileitung, den Masten und deren Zubehör verursacht werden.

Die Maste der Hochspannungsfreileitungen müssen in einem Umkreis von 15,00 m Radius von sämtlichen Maßnahmen freigehalten werden.

6.1.4 Maßnahmen an Leitungen

Vorbereitend zu den Bauarbeiten zum Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord ergibt sich die Notwendigkeit von Maßnahmen an folgenden Leitungen:

6.1.4.1 Gasfernleitung Nr. 2/21, DN 200, Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.1D, der Thyssengas GmbH sowie der Open Grid Europe GmbH

Die Gasleitung DN 200 mit Schutzrohr DN 400 und Betriebskabel, liegt in einem 8,00 m breiten, dinglich gesicherten Schutzstreifen. Der Schutzstreifen ist vom Vorhabenträger zu beachten.

Die Gasleitung verläuft auf der Ostseite der Überführung des Lindweiler Weges und kreuzt die BAB 1 zwischen den DB-Überführungen und der Überführung des Lindweiler Weges in Bau-km 119+550. In diesem Bereich wird die BAB 1 beidseitig verbreitert und es werden neue Lärmschutzwände errichtet. Aufgrund der Einschnittslage der BAB 1 im Verbreiterungsbereich wird eine höhenmäßige Anpassung der Gasleitung mit Schutzrohrverlängerung als Folgemaßnahme des Straßenbauvorhabens erforderlich.

Frühzeitig (mindestens 12 Wochen) vor Beginn jeglicher Arbeiten sind im Bereich der Ferngasleitung Qualitätssicherungsmaßnahmen (KKS-Intensivmessungen) durchzuführen.

Bei den Entwässerungskanälen DN 300 und DN 400 sind die erforderlichen lichten Mindestabstände von 0,40 m einzuhalten. Kanalschächte, Revisionsschächte o.ä. dürfen nur außerhalb des Schutzstreifens angeordnet werden. Zwischen der Sohle von Mulden und dem jeweiligen Rohrscheitel darf ein Abstand von 1,0 m nicht unterschritten werden.

Die exakte Lage der Ferngasleitung in den Kreuzungsbereichen der Lärmschutzanlagen ist vor Baubeginn unter Aufsicht des örtlichen Beauftragten durch Suchschlitze zu ermitteln.

Die Lage der Stützen der Lärmschutzelemente ist im Kreuzungsbereich so zu wählen, dass der Rohrstrang der Ferngasleitung mittig zwischen den Stützen verläuft. Die Stützen und deren Fundament dürfen nur außerhalb des Schutzstreifenbereichs errichtet werden.

Die Bohrungen der Stützen im Bereich der Ferngasleitung sind so tief zu gründen, dass bei einer Aufgrabung der Ferngasleitungen zu Wartungs- bzw. Inspektionszwecken die Standsicherheit der Lärmschutzanlagen nicht gefährdet ist. Bohrungen im unmittelbaren Leitungsbereich dürfen nur unter Aufsicht des örtlichen Beauftragten durchgeführt werden.

Die Thyssengas GmbH behält es sich vor, beim Einsatz von Rammgeräten zur Erstellung der Baugruben Schwingungsmessungen am Rohrstrang der Ferngasleitung durchzuführen.

Auflagen zur Errichtung von Baustraßen:

- Ohne besondere Sicherungsmaßnahmen dürfen unzureichend befestigte Leitungsbereiche nicht mit Ketten- oder sonstigen Baufahrzeugen befahren werden. Erforderliche Überfahrten sind in Abstimmung mit der Open Grid Europe GmbH festzulegen und durch geeignete Maßnahmen (Auslegen von Baggermatten, Stahlplatten o. ä.) zu sichern.
- Im Endausbau von Überfahrten im Schutzstreifen darf eine Überdeckung von 1,0 m nicht unterschritten werden.
- Der Unterbau sowie die Oberflächenbefestigung der geplanten Andienungswege im Schutzstreifen müssen so beschaffen sein, dass die Bildung von Setzungen und Spurrillen ausgeschlossen ist. Betonierte Flächen sind hier nicht erlaubt.

Technische Einzelheiten wie auch die Lage von Baustraßen und Zufahrten werden in der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie der Bauvorbereitung vom Vorhabenträger konkretisiert und mit der PLEDoc GmbH sowie der Thyssengas GmbH und der Open Grid Europe GmbH abgestimmt.

Baustelleneinrichtungsflächen

- Baustelleneinrichtungsflächen dürfen nur außerhalb der Schutzstreifenbereiche der Ferngasleitung ausgewiesen werden. Auch die Aufstellung von Baucontainern sowie die Lagerung von Baumaterial, Erdaushub und Maschinen sind im Schutzstreifenbereich nicht gestattet.

6.1.4.2 Gasfernleitung Nr. 200 012 000, DN 350, (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.2) der Thyssengas GmbH :

Die Gasfernleitung DN 350 mit Schutzrohr DN 400 und Steuerkabel liegt in einem 8,00 m breiten, dinglich gesicherten Schutzstreifen. Der Schutzstreifen ist vom Vorhabenträger zu beachten.

Die Gasfernleitung verläuft im Ausbaubereich von der AS Köln-Chorweiler auf der Westseite entlang der BAB 57, mit einem

Abzweig DN 150 zum Verteilerhaus nördlich des Zubringers, bis zum AK-Köln-Nord und kreuzt dort die BAB 1 bei Bau-km 120+225 sowie die beiden Rampen Neuss- Euskirchen und Euskirchen – Köln / Neuss. Die Leitung liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Im Bereich der neuen Rampe Euskirchen-Neuss / Köln, südlich der BAB 1, ist als Folgemaßnahme des Straßenbauvorhabens die Gasleitung entsprechend der Baumaßnahme anzupassen, d.h. die Leitung ist im Bereich des südlichen Schutzrohrendes umzubauen und das Schutzrohr zu verlängern. Zur Vorbereitung, Planung und Baudurchführung der notwendigen Anpassungsmaßnahme an der Leitung sind vom Vorhabenträger die voraussichtliche Vorlaufzeit von sechs bis zwölf Monaten der Thyssengas GmbH zu beachten.

Im Bereich der Gasfernleitung dürfen keine Fundamente der neu geplanten Lärmschutzwände innerhalb des Schutzstreifens errichtet werden.

Frühzeitig (mindestens 12 Wochen) vor Beginn jeglicher Arbeiten sind im Bereich der Ferngasleitung Qualitätssicherungsmaßnahmen (KKS-Intensivmessungen) von der Thyssengas GmbH durchzuführen.

Vor Beginn der Straßenbauarbeiten im Kreuzungsbereich mit der Gasfernleitung hat sich der Vorhabenträger frühzeitig mit der Thyssengas GmbH bzgl. der Sicherheits- und Schutzmaßnahmen für die Gasfernleitung abzustimmen.

Nachfolgende Sicherungsmaßnahmen sind im Voraus zu berücksichtigen:

1. Auskofferungs- und Verdichtungsarbeiten dürfen nur dann maschinell erfolgen, wenn über der Leitung ein Erdpolster von 0,5 m gewährleistet ist und Verdichtungsgeräte, deren Erregerkraft pro Aufstandsfläche den Wert von $8,5 \text{ N/cm}^2$ nicht überschreiten, eingesetzt werden.
2. Bei Näherungen im Horizontalabstand unter 1,0 m und im Vertikalabstand unter 0,5 m zu den Anlagen dürfen Erdarbeiten nur von Hand ausgeführt werden.
3. Verlegen von Leitungen, Kanälen, Kabeln und Drainagen:

Bei offener Bauweise sind die lichten Abstände unter Berücksichtigung der Leitungsdurchmesser, der örtlichen und technischen Gegebenheiten und der betrieblichen Belange festzulegen. Sie sollen 0,40 m bei Kreuzungen und in kurzen Abständen 1,0 m bei Parallelführungen nicht unterschreiten. Sollte nicht in offener Bauweise verlegt werden, ist das Verfahren mit der Thyssengas im Detail abzustimmen, die Abstände zur Leitung und die begleitende Einmessung festzulegen. Dieses hat rechtzeitig einige Werktage vor Baubeginn zu erfolgen.

4. Bei Rammarbeiten in Leitungsnähe sind Schwingungsmessungen erforderlich. Falls die max. zulässige resultierende Schwingungsgeschwindigkeit $V < 30$ mm/sec überschritten wird, sind Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsgefährdung vorzusehen. Verbleibende Spundwände können in einem lichten Abstand von 2,0 m, Spundwände, die wieder gezogen werden, in einem lichten Abstand von 1,0 m zur Gasfernleitung gesetzt werden.
5. Bei Durchpressungsmaßnahmen sind die entsprechenden Leitungsabschnitte vorsorglich freizulegen, um den Pressvorgang in den Leitungsbereichen beobachten zu können. Die Pressgruben sind in Absprache mit dem Projektleiter der Thyssengas GmbH an Ort und Stelle festzulegen.
6. Freigelegte Rohre und leitungszugehörige Bestandteile, einschließlich Begleitkabel, sind durch eine Holzummantelung o.ä. so zu sichern, dass die Rohrisolierung vor mechanischen Beschädigungen geschützt wird
7. Kanalschächte und Schachtbauwerke sind außerhalb des Schutzstreifens anzuordnen.
8. Die Baugrube im Kreuzungsbereich ist sorgfältig anzulegen, wobei die freigelegte Leitungslänge das Maß von max. 3 m (Stützweite) nicht überschreiten darf. Bei der Verfüllung des Rohrgrabens muss die Leitung in einer Schichtdicke von mindestens 0,2 m allseitig in Sand eingebettet werden.
9. Bodenabtrag bzw. -auftrag ist nur bis zu einer verbleibenden Gesamtüberdeckung der Leitung von mindestens 1,0 m bis höchstens 1,5 m erlaubt.

10. Baustelleneinrichtungen oder das Lagern von Bauelementen sind im Leitungsschutzstreifen nicht gestattet.

11. Dem Überfahren der Gasfernleitungen mit Baufahrzeugen bei unbefestigter Oberfläche in Längs- bzw. Querrichtung kann durch die Thyssengas GmbH nur nach erfolgten druckverteilenden Maßnahmen - wie Auslegen von Baggermatratzen oder dergleichen – zugestimmt werden.

Die allgemeine Schutzanweisung für Gasfernleitungen und die Betriebsanweisung 130.1 für Hochspannungsbeeinflusste Gas-transportleitungen der Thyssengas GmbH sind vom Vorhabenträger zu beachten.

6.1.4.3 Stickstoff-Rohrfernleitung FL 0137, DN 150, PN 64, (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.3) der Praxair Deutschland GmbH

Die Stickstoffleitung DN 150 der Praxair Deutschland GmbH verläuft im Planungsgebiet entlang der Westseite der BAB 57 von der AS Köln-Chorweiler bis zum AK Köln-Nord. Dort kreuzt sie die BAB 1 bei Bau-km 120+302 sowie die Rampen Neuss - Euskirchen und Euskirchen - Köln. Im weiteren Verlauf kreuzt die Leitung die BAB 57 bei Bau-km 120+366 sowie die Rampen Euskirchen - Köln und Köln - Dortmund und verläuft dann weiter entlang der Südseite der BAB 1. Die Leitung liegt somit im Bau-feld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

An der Stickstoffleitung DN 150 der Praxair Deutschland GmbH werden keine Änderungen vorgenommen, die Leitung bleibt in ihrer Lage unverändert. In Absprache mit der Praxair Deutschland GmbH werden die Anlagen der Stickstoffleitung DN 150 während der Bauzeit gesichert.

Die Schutzanweisung der Praxair Deutschland GmbH ist vom Vorhabenträger vor Baubeginn anzuerkennen und während der Baumaßnahme von allen Beteiligten zu beachten. Die PRAXAIR GmbH ist bei den weiteren Planungen zu beteiligen.

Das Befahren des PRAXAIR-Schutzstreifens mit Baufahrzeugen außerhalb befestigter Flächen ist nicht gestattet. Für erforderliche Überfahrten außerhalb befestigter Flächen sind in Abstimmung mit der PRAXAIR GmbH geeignete Sicherungsmaßnah-

men herzustellen. Im PRAXAIR-Schutzstreifen dürfen keine Baustelleneinrichtungsflächen angeordnet werden.

Der PRAXAIR-Schutzstreifen ist mit geeigneten Mitteln (MuBo-Lagerung, Bauzaun, etc.) gegen unbefugte Nutzung/Befahrung durch die Baustellenabwicklung zu sichern. Wartung und Betankung von Baufahrzeugen dürfen nicht innerhalb des PRAXAIR-Schutzstreifens durchgeführt werden.

Erforderliche Verdichtungsarbeiten im PRAXAIR-Schutzstreifen müssen erschütterungsarm mittels Rüttelplatten oder statischer Walzen durchzuführen. Vibrationswalzen sind nicht zulässig.

Rüttelplatten dürfen erst ab einer Leitungsüberdeckung $> 0,3$ m eingesetzt werden. Die Verdichtungsenergie darf bei $0,3$ m Leitungsüberdeckung $8,5 \text{ N/cm}^2$ und ab einer Leitungsüberdeckung $> 0,6$ m $13,5 \text{ N/cm}^2$ nicht überschreiten.

Statische Walzen dürfen erst ab einer Leitungsüberdeckung von $> 0,6$ m eingesetzt werden. Das zulässige Walzengewicht ist in Abhängigkeit der Rohrleitungsüberdeckung mit PRAXAIR abzustimmen.

Es ist sicherzustellen, dass temporär zu lagernder Erdaushub nicht innerhalb des Schutzstreifens der Rohrfernleitung gelagert wird. Gemäß Regelwerk ist der Schutzstreifen freizuhalten, damit jederzeit eine Wartung der Rohrfernleitung möglich ist.

Der PRAXAIR-Schutzstreifen darf nicht als Arbeitsfläche genutzt werden. Es wird insbesondere nicht zugelassen, dass aus dem PRAXAIR-Schutzstreifen heraus gearbeitet wird. Die bauausführenden Firmen werden vom Vorhabenträger über Verträge entsprechend verpflichtet.

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen (A1 = Pflanzung von Laubwald) werden außerhalb des Praxair-Schutzstreifens angeordnet. Nach Beendigung der Bautätigkeit erfolgt im Schutzstreifen lediglich die Wiederherstellung der Bestandssituation.

Vor Beginn der Baumaßnahme werden zur Ermittlung eventueller Isolationsschäden an der PRAXAIR-Rohrfernleitung durch die Baumaßnahme Intensivmessungen von der Praxair Deutschland GmbH veranlasst.

Die PRAXAIR-Rohrfernleitung kreuzt die BAB 57 hier in einem ca. 101,00 m langen Schutzrohr. Vor und nach der Baumaßnahme erfolgt eine Schutzrohrkontaktmessung, um sicherzustellen, dass die Baumaßnahme nicht zu einem Schutzrohrkontakt geführt hat.

Die Anordnung der Stützen bzw. Gründungen der geplanten Lärmschutzwandelemente erfolgt außerhalb des Schutzstreifens der Praxair-Rohrfernleitung. Statische Bemessungen sowie weitere technische Einzelheiten wie die Gründung der Lärmschutzwandelemente werden in der noch zu erstellenden Ausführungsplanung ausgearbeitet, dabei werden detaillierte Abstimmungsgespräche mit der Praxair Deutschland GmbH geführt. Weitere Abstimmungsgespräche erfolgen im Rahmen der Bauvorbereitung und Baudurchführung.

Eine Überbauung der Schutzrohrenden ist nicht erforderlich, sodass eine freie Zugänglichkeit für Kontroll- und Wartungsarbeiten gewährleistet bleibt.

6.1.4.4 Gasleitung DN 250 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.4), der GVG mbH Rhein-Erft

Die Erdgasleitung DN 250 der GVG mbH Rhein-Erft, verpachtet an die Rheinische NETZGesellschaft mbH (RNG), verläuft zwischen der Straße "Chorweiler Zubringer" und dem südlich dieser Straße vorhandenen Lärmschutzwand. Die Leitung liegt im Bau- und Planungsgebiet der Baumaßnahmen für die Errichtung der neuen Lärmschutzwand auf dem vorhandenen Wall.

Sie bleibt in ihrer Lage unverändert. An der Erdgasleitung DN 250 der GVG mbH Rhein-Erft werden keine Änderungen vorgenommen, die Leitung bleibt in ihrer Lage unverändert.

Soweit erforderlich werden in Absprache mit der GVG mbH Rhein-Erft sowie der Rheinischen NETZGesellschaft mbH (RNG) die Anlagen der Erdgasleitung während der Bauzeit gesichert. Die technischen Einzelheiten der Sicherungsmaßnahmen werden vom Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger abgestimmt.

6.1.4.5 Gasfernleitung DN 300 Nr. 018 018 000 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.5) der Thyssengas GmbH

Die Gasfernleitung DN 300 verläuft im Planungsgebiet südlich der BAB 1, kreuzt dann die BAB 57 in Bau-km 120+258 sowie

die Rampen Euskirchen - Köln und Köln-Dortmund und verläuft weiter auf der Südseite der BAB 1. Die Leitung liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

An der Gasfernleitung DN 300 werden keine Änderungen vorgenommen, die Leitung bleibt in ihrer Lage unverändert. Soweit erforderlich werden die Anlagen der Thyssengas GmbH während der Bauzeit gesichert, sodass für die Bauphase ein sicherer und ordnungsgemäßer Betrieb der Anlagen sichergestellt ist. Die notwendigen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen an den Anlagen der Gasfernleitung werden in Absprache mit der Thyssengas GmbH bauseits geplant und abgestimmt sowie in der Bauausführungsplanung dementsprechend berücksichtigt.

Vor Beginn der Straßenbauarbeiten im Kreuzungsbereich mit der Gasfernleitung hat sich der Vorhabenträger frühzeitig mit der Thyssengas GmbH bzgl. der Sicherheits- und Schutzmaßnahmen für die Gasfernleitung abzustimmen.

Nachfolgende Sicherungsmaßnahmen sind im Voraus zu berücksichtigen:

12. Auskofferungs- und Verdichtungsarbeiten dürfen nur dann maschinell erfolgen, wenn über der Leitung ein Erdpolster von 0,5 m gewährleistet ist und Verdichtungsgeräte, deren Erregerkraft pro Aufstandsfläche den Wert von $8,5 \text{ N/cm}^2$ nicht überschreiten, eingesetzt werden.

13. Bei Näherungen im Horizontalabstand unter 1,0 m und im Vertikalabstand unter 0,5 m zu den Anlagen dürfen Erdarbeiten nur von Hand ausgeführt werden.

14. Verlegen von Leitungen, Kanälen, Kabeln und Drainagen:

Bei offener Bauweise sind die lichten Abstände unter Berücksichtigung der Leitungsdurchmesser, der örtlichen und technischen Gegebenheiten und der betrieblichen Belange festzulegen. Sie sollen 0,40 m bei Kreuzungen und in kurzen Abständen 1,0 m bei Parallelführungen nicht unterschreiten. Sollte nicht in offener Bauweise verlegt werden, ist das Verfahren mit der Thyssengas im Detail abzustimmen, die Abstände zur Leitung und die begleitende Einmessung festzulegen. Dieses hat rechtzeitig einige Werktage vor Baubeginn zu erfolgen.

15. Bei Rammarbeiten in Leitungsnähe sind Schwingungsmessungen erforderlich. Falls die max. zulässige resultierende Schwingungsgeschwindigkeit $V < 30 \text{ mm/sec}$ überschritten wird, sind Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsgefährdung vorzusehen. Verbleibende Spundwände können in einem lichten Abstand von 2,0 m, Spundwände, die wieder gezogen werden, in einem lichten Abstand von 1,0 m zur Gasfernleitung gesetzt werden.
16. Bei Durchpressungsmaßnahmen sind die entsprechenden Leitungsabschnitte vorsorglich freizulegen, um den Pressvorgang in den Leitungsbereichen beobachten zu können. Die Pressgruben sind in Absprache mit dem Projektleiter der Thyssengas GmbH an Ort und Stelle festzulegen.
17. Freigelegte Rohre und leitungszugehörige Bestandteile, einschließlich Begleitkabel, sind durch eine Holzummantelung o.ä. so zu sichern, dass die Rohrisolierung vor mechanischen Beschädigungen geschützt wird
18. Kanalschächte und Schachtbauwerke sind außerhalb des Schutzstreifens anzuordnen.
19. Die Baugrube im Kreuzungsbereich ist sorgfältig anzulegen, wobei die freigelegte Leitungslänge das Maß von max. 3 m (Stützweite) nicht überschreiten darf. Bei der Verfüllung des Rohrgrabens muss die Leitung in einer Schichtdicke von mindestens 0,2 m allseitig in Sand eingebettet werden.
20. Bodenabtrag bzw. -auftrag ist nur bis zu einer verbleibenden Gesamtüberdeckung der Leitung von mindestens 1,0 m bis höchstens 1,5 m erlaubt.
21. Baustelleneinrichtungen oder das Lagern von Bauelementen sind im Leitungsschutzstreifen nicht gestattet.
22. Dem Überfahren der Gasfernleitungen mit Baufahrzeugen bei unbefestigter Oberfläche in Längs- bzw. Querrichtung kann durch die Thyssengas GmbH nur nach erfolgten druckverteilenden Maßnahmen - wie Auslegen von Baggermatratzen oder dergleichen – zugestimmt werden.

Die allgemeine Schutzanweisung für Gasfernleitungen und die Betriebsanweisung 130.1 für Hochspannungsbeeinflusste Gas-transportleitungen der Thyssengas GmbH sind vom Vorhabenträger zu beachten.

6.1.4.6 Gasfernleitung Nr. 38 Propylen DN 150 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.6D) der Westgas GmbH

Nach Angabe der Bezirksregierung Düsseldorf wurde die Gasfernleitung Nr. 38 vom Chemiepark Knapsack in Hürth bis Kasselberg, also im Bereich des AK Köln-Nord, spätestens 1998 stillgelegt und mit Stickstoff gefüllt.

Die Gasfernleitung liegt in einem 8 m breiten, rechtlich gesicherten Schutzstreifen, in dem ohne vorherige Abstimmung ein absolutes Bau- und Einwirkungsverbot besteht.

Die Trasse der Gasfernleitung Nr. 38 verläuft im Planungsgebiet südlich der BAB 1, kreuzt dann die BAB 57 in Bau-km 120+257 sowie die Rampen Euskirchen - Köln und Köln-Dortmund und verläuft weiter auf der Südseite der BAB 1. Die Leitung liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

An der Gasfernleitung Nr. 38 werden keine Änderungen vorgenommen, die Leitung bleibt in ihrer Lage unverändert. Soweit erforderlich werden die Anlagen der Westgas GmbH während der Bauzeit gesichert. Die technischen Einzelheiten der Sicherungsmaßnahmen werden rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger abgestimmt. Die Evonik Technology & Infrastructure GmbH als Rechtsnachfolger der Evonik Industries AG, welche mit der Betriebsführung der Gasfernleitung beauftragt sind, werden an den Abstimmungsgesprächen beteiligt.

Die Stützwand Bauwerk-Nr. 13 mit der Regelungsverzeichnis-Nr.: 1.6.1 wird außerhalb des Schutzstreifens der Ferngasleitung 38 errichtet. Im Rahmen der noch zu erstellenden Statik / Ausführungsplanung werden statische Nachweise und weitere erforderliche Unterlagen / Pläne der Stützwand der Evonik Technology & Infrastructure GmbH vorgelegt. In Abstimmung mit der bauausführenden Firma und dem Leitungsbetreiber werden Messungen im erforderlichen Umfang vorgenommen. Entsprechende Angaben aus dem Bodengutachten sowie zur gewählten Bauausführung werden dem Versorgungsunternehmen vor der Bauausführung übergeben. Die erforderlichen Sicherungsmaß-

nahmen werden in Absprache mit den zuständigen Eigentümern sowie Betreibern bauseits geplant.

Die Gasfernleitung Nr. 38 wird mit der geplanten Lärmschutzwand Bauwerk Nr. 7 (Regelungsverzeichnis-Nr. 2.2.8) entlang der Rampe Köln-Dortmund überbaut. Die Gasfernleitung liegt im Kreuzungsbereich mit der A 57 und den Rampen Euskirchen - Köln und Köln - Dortmund sowie der dort geplanten Lärmschutzwand Bauwerk Nr. 7 in einem Mantelrohr. Die Mantelrohrenden befinden sich außerhalb des Autobahndammes der A 57 sowie der geplanten Lärmschutzwand Bauwerk Nr. 7, eine Mantelrohrverlängerung ist nicht erforderlich. Eine freie Zugänglichkeit für Kontroll- und Wartungsarbeiten bleibt gewährleistet.

Die genaue Lage der Mantelrohrenden wird vor Ort in Absprache mit dem Eigentümer /Betreiber überprüft, im Rahmen der Ausführungsplanung werden hierzu Abstimmungen zwischen dem Vorhabenträger und dem Eigentümer /Betreiber erfolgen.

Intensivmessungen der betroffenen Leitungsteile sind vor und nach der Bautätigkeit durchzuführen.

Die Eigentümer /Betreiber Gasfernleitung Nr. 38 sind rechtzeitig vom Vorhabenträger über die Bauablaufplanung zu informieren. Baustelleneinrichtungsflächen sind außerhalb des Schutzstreifens der Gasfernleitung Nr. 38 anzuordnen. Überfahrten außerhalb von befestigten, für den öffentlichen Verkehr zugelassenen Flächen dürfen nur in Abstimmung mit dem Eigentümer /Betreiber erfolgen.

Die "Schutzanweisung für Arbeiten im Bereich der Rohrfernleitungen im Betreuungsbereich der Evonik Technology & Infrastructure GmbH" ist auch für den Bereich der Schutzstreifen zu beachten.

Im Zuge der Ausführungsplanung, der Bauvorbereitung sowie im Zusammenhang mit den ggfls. erforderlich werdenden rechtsverbindlichen Vereinbarungen werden vom Vorhabenträger Abstimmungsgespräche mit der Evonik Technology & Infrastructure GmbH / Leitungseigentümer geführt.

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen (A1 = Pflanzung von Laubwald) werden außerhalb des Schutzstreifens der Gasfernleitung Nr. 38 angeordnet. Nach Beendigung der Bautätigkeit er-

folgt im Schutzstreifen lediglich die Wiederherstellung der Bestandssituation.

6.1.4.7 Gasfernleitung 30 F, Ethylen, DN 250 (Regelungsverzeichnis 4.2.7) der ARG mbH & Co KG

Die Gasfernleitung 30 F liegt in einem 10 m breiten, rechtlich gesicherten Schutzstreifen, in dem ohne vorherige Abstimmung ein absolutes Bau- und Einwirkungsverbot besteht.

Die Gasfernleitung 30 F verläuft im Planungsgebiet südlich der BAB 1, kreuzt dann die BAB 57 sowie die Rampen Euskirchen - Köln und Köln-Dortmund in Bau-km 120+366 und verläuft weiter auf der Südseite der BAB 1. Die Leitung liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord. An der Gasfernleitung 30 F werden keine Änderungen vorgenommen, die Leitung bleibt in ihrer Lage unverändert.

Soweit erforderlich werden die Anlagen der ARG mbH & Co KG während der Bauzeit gesichert. Die technischen Einzelheiten der Sicherungsmaßnahmen werden rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger abgestimmt. Die Evonik Technology & Infrastructure GmbH als Rechtsnachfolger der Evonik Industries AG, welche mit der Betriebsführung der Gasfernleitung beauftragt sind, werden an den Abstimmungsgesprächen beteiligt.

Die Gasfernleitung 30 F wird mit der geplanten Lärmschutzwand Bauwerk Nr. 7 (Regelungsverzeichnis-Nr. 2.2.8) entlang der Rampe Köln - Dortmund überbaut. Die Gasfernleitung liegt im Kreuzungsbereich mit der A 57 und den Rampen Euskirchen - Köln und Köln - Dortmund sowie der dort geplanten Lärmschutzwand Bauwerk Nr. 7 in einem Mantelrohr. Die Mantelrohrenden befinden sich außerhalb des Autobahndammes der A 57 sowie der geplanten Lärmschutzwand Bauwerk Nr. 7, eine Mantelrohrverlängerung ist nicht erforderlich. Eine freie Zugänglichkeit für Kontroll- und Wartungsarbeiten bleibt gewährleistet.

Die genaue Lage der Mantelrohrenden wird vor Ort in Absprache mit dem Eigentümer /Betreiber überprüft, im Rahmen der Ausführungsplanung werden hierzu Abstimmungen zwischen dem Vorhabenträger und dem Eigentümer /Betreiber erfolgen.

Intensivmessungen der betroffenen Leitungsteile sind vor und nach der Bautätigkeit durchzuführen.

Die Eigentümer /Betreiber Gasfernleitung 30 F sind rechtzeitig vom Vorhabenträger über die Bauablaufplanung zu informieren. Baustelleneinrichtungsflächen sind außerhalb des Schutzstreifens der Gasfernleitung 30 F anzuordnen. Überfahrten außerhalb von befestigten, für den öffentlichen Verkehr zugelassenen Flächen dürfen nur in Abstimmung mit dem Eigentümer /Betreiber erfolgen.

Die "Schutzanweisung für Arbeiten im Bereich der Rohrfernleitungen im Betreuungsbereich der Evonik Technology & Infrastructure GmbH" ist auch für den Bereich der Schutzstreifen zu beachten.

Im Zuge der Ausführungsplanung, der Bauvorbereitung sowie im Zusammenhang mit den ggfls. erforderlich werdenden rechtsverbindlichen Vereinbarungen werden vom Vorhabenträger Abstimmungsgespräche mit der Evonik Technology & Infrastructure GmbH / Leitungseigentümer geführt.

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen (A1 = Pflanzung von Laubwald) werden außerhalb des Schutzstreifens der Gasfernleitung 30 F angeordnet. Nach Beendigung der Bautätigkeit erfolgt im Schutzstreifen lediglich die Wiederherstellung der Bestandssituation.

6.1.4.8 Gasfernleitung DN 500 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.8) der RheinEnergie AG

Die Gasfernleitung DN 500 verläuft nördlich der Militärringstraße (L34) und kreuzt die BAB 57 in Bau-km 120+406 sowie die Rampen Euskirchen - Köln und Köln - Dortmund zwischen der AS Köln-Longerich und dem AK Köln-Nord. Die Leitung liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

An der Gasfernleitung DN 500 werden keine Änderungen vorgenommen, die Leitung bleibt in ihrer Lage unverändert. Soweit erforderlich werden die Anlagen der RheinEnergie AG während der Bauzeit gesichert. Die technischen Einzelheiten der Sicherungsmaßnahmen werden rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger abgestimmt.

6.1.4.9 Gasfernleitung Nr. 2/46, DN 500, in SR DN 700 mit Betriebskabel (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.9D) der Thyssengas GmbH sowie der Open Grid Europe GmbH

Die Gasfernleitung Nr. 2/46 verläuft im Planungsgebiet nördlich der Militärringstraße (L 34) und kreuzt die BAB 57 in Bau-km 120+408 sowie die Rampen Euskirchen - Köln und Köln - Dortmund. Die Leitung liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

An der Gasfernleitung Nr. 2/46 werden keine Änderungen vorgenommen, die Leitung bleibt in ihrer Lage unverändert. Soweit erforderlich werden die Anlagen der Thyssengas GmbH / Open Grid Europe GmbH während der Bauzeit gesichert.

Die Schutzstreifenbreite der Gasfernleitung beträgt 8 m und ist vom Vorhabenträger zu beachten.

Die Gasfernleitung Nr. 2/46 liegt im Kreuzungsbereich mit der A 57 in einem Mantelrohr (MR DN 700), die Mantelrohrenden liegen außerhalb des Autobahndammes. Der Autobahndamm der A 57 wird nicht verbreitert, somit ist auch keine Mantelrohrverlängerung erforderlich.

Die Qualitätssicherungsmaßnahmen (KKS-Intensivmessungen) werden in Abstimmung mit der Thyssengas GmbH Bergheim frühzeitig, mindestens 12 vor Baubeginn, durchgeführt.

Die Entwässerungsleitungen werden im Kreuzungsbereich mit den Ferngasleitungen Nr. 2/46 bestandsnah erneuert, somit bleibt die ausreichende Überdeckung der Ferngasleitung Nr. 2/46 erhalten.

Die exakte Lage der Ferngasleitung im Kreuzungsbereich mit der Lärmschutzwand ist vor Baubeginn unter Aufsicht des örtlichen Beauftragten durch Suchschlitze zu ermitteln.

Die Lage der Stützen der Lärmschutzelemente ist im Kreuzungsbereich so zu wählen, dass der Rohrstrang der Ferngasleitung mittig zwischen den Stützen verläuft. Die Stützen und deren Fundament dürfen nur außerhalb des Schutzstreifenbereichs errichtet werden.

Die Bohrungen der Stützen im Bereich der Ferngasleitung sind so tief zu gründen, dass bei einer Aufgrabung der Ferngasleitungen für Wartungs- bzw. Inspektionszwecke die Standsicherheit der Lärmschutzanlagen nicht gefährdet ist. Bohrungen im unmittelbaren Leitungsbereich dürfen nur unter Aufsicht des örtlichen Beauftragten durchgeführt werden.

Die Thyssengas GmbH behält es sich vor, beim Einsatz von Rammgeräten zur Erstellung der Baugruben Schwingungsmessungen am Rohrstrang der Ferngasleitung durchzuführen.

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen (A1 = Pflanzung von Laubwald) werden außerhalb des Schutzstreifens der Gasfernleitung Nr. 2/46 angeordnet. Nach Beendigung der Bautätigkeit erfolgt im Schutzstreifen lediglich die Wiederherstellung der Bestandssituation.

Auflagen zur Errichtung von Baustraßen:

- Ohne besondere Sicherungsmaßnahmen dürfen unzureichend befestigte Leitungsbereiche nicht mit Ketten- oder sonstigen Baufahrzeugen befahren werden. Erforderliche Überfahrten sind in Abstimmung mit der Open Grid Europe GmbH festzulegen und durch geeignete Maßnahmen (Auslegen von Baggermatten, Stahlplatten o. ä.) zu sichern.
- Im Endausbau von Überfahrten im Schutzstreifen darf eine Überdeckung von 1,0 m nicht unterschritten werden.
- Der Unterbau sowie die Oberflächenbefestigung der geplanten Andienungswege im Schutzstreifen müssen so beschaffen sein, dass die Bildung von Setzungen und Spurrillen ausgeschlossen ist. Betonierte Flächen sind hier nicht erlaubt.

Technische Einzelheiten wie auch die Lage von Baustraßen und Zufahrten werden in der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie der Bauvorbereitung vom Vorhabenträger konkretisiert und mit der PLEDoc GmbH sowie der Thyssengas GmbH und der Open Grid Europe GmbH abgestimmt.

Baustelleneinrichtungsflächen:

- Baustelleneinrichtungsflächen dürfen nur außerhalb der Schutzstreifenbereiche der Ferngasleitung ausgewiesen werden. Auch die Aufstellung von Baucontainern sowie die Lagerung von Baumaterial, Erdaushub und Maschinen sind im Schutzstreifenbereich nicht gestattet.

6.1.4.10 Gasfernleitung Nr. 2, DN 500, in SR DN 700 mit Betriebskabel (Regelungsverzeichnis Nr. 4.2.10D) der Thyssengas GmbH sowie der Open Grid Europe GmbH

Die Gasfernleitung Nr. 2 verläuft im Planungsgebiet nördlich der Militärringstraße (L 34) und kreuzt die BAB 57 in Bau-km 120+406 sowie die Rampen Euskirchen - Köln und Köln - Dortmund. Die Leitung liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

An der Gasfernleitung Nr. 2 werden keine Änderungen vorgenommen, die Leitung bleibt in ihrer Lage unverändert. Soweit erforderlich werden die Anlagen der Thyssengas GmbH / Open Grid Europe GmbH während der Bauzeit gesichert.

Die Schutzstreifenbreite der Gasfernleitung beträgt 8 m und ist vom Vorhabenträger zu beachten.

Die Gasfernleitung Nr. 2 liegt im Kreuzungsbereich mit der A 57 in einem Mantelrohr (MR DN 700), die Mantelrohrenden liegen außerhalb des Autobahndammes. Der Autobahndamm der A 57 wird nicht verbreitert, somit ist Mantelrohrverlängerung nicht erforderlich.

Die Qualitätssicherungsmaßnahmen (KKS-Intensivmessungen) werden in Abstimmung mit der PLEDoc GmbH frühzeitig, mindestens 12 vor Baubeginn, durchgeführt.

Die Entwässerungsleitungen werden im Kreuzungsbereich mit den Ferngasleitungen Nr. 2 bestandsnah erneuert, somit bleibt die ausreichende Überdeckung der Ferngasleitung Nr. 2 erhalten.

Die exakte Lage der Ferngasleitung im Kreuzungsbereich mit der Lärmschutzwand ist vor Baubeginn unter Aufsicht des örtlichen Beauftragten durch Suchschlitze zu ermitteln.

Die Lage der Stützen der Lärmschutzelemente ist im Kreuzungsbereich so zu wählen, dass der Rohrstrang der Ferngasleitung mittig zwischen den Stützen verläuft. Die Stützen und deren Fundament dürfen nur außerhalb des Schutzstreifenbereichs errichtet werden.

Die Bohrungen der Stützen im Bereich der Ferngasleitung sind so tief zu gründen, dass bei einer Aufgrabung der Ferngasleitungen für Wartungs- bzw. Inspektionszwecke die Standsicherheit der Lärmschutzanlagen nicht gefährdet ist. Bohrungen im unmittelbaren Leitungsbereich dürfen nur unter Aufsicht des örtlichen Beauftragten durchgeführt werden.

Die Thyssengas GmbH behält es sich vor, beim Einsatz von Rammgeräten zur Erstellung der Baugruben Schwingungsmessungen am Rohrstrang der Ferngasleitung durchzuführen.

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen (A1 = Pflanzung von Laubwald) werden außerhalb des Schutzstreifens der Gasfernleitung Nr. 2/46 angeordnet. Nach Beendigung der Bautätigkeit erfolgt im Schutzstreifen lediglich die Wiederherstellung der Bestandssituation.

Auflagen zur Errichtung von Baustraßen:

- Ohne besondere Sicherungsmaßnahmen dürfen unzureichend befestigte Leitungsbereiche nicht mit Ketten- oder sonstigen Baufahrzeugen befahren werden. Erforderliche Überfahrten sind in Abstimmung mit der Open Grid Europe GmbH festzulegen und durch geeignete Maßnahmen (Auslegen von Baggermatten, Stahlplatten o. ä.) zu sichern.
- Im Endausbau von Überfahrten im Schutzstreifen darf eine Überdeckung von 1,0 m nicht unterschritten werden.
- Der Unterbau sowie die Oberflächenbefestigung der geplanten Andienungswege im Schutzstreifen müssen so beschaffen sein, dass die Bildung von Setzungen und Spurrillen ausgeschlossen ist. Betonierte Flächen sind hier nicht erlaubt.

Technische Einzelheiten wie auch die Lage von Baustraßen und Zufahrten werden in der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie der Bauvorbereitung vom Vorhabenträger konkretisiert und mit der PLEDoc GmbH sowie der Thyssengas GmbH und der Open Grid Europe GmbH abgestimmt.

Baustelleneinrichtungsflächen:

- Baustelleneinrichtungsflächen dürfen nur außerhalb der Schutzstreifenbereiche der Ferngasleitung ausgewiesen werden. Auch die Aufstellung von Baucontainern sowie die Lagerung von Baumaterial, Erdaushub und Maschinen sind im Schutzstreifenbereich nicht gestattet.

6.1.4.11 Fernwärme DN 200, R/V KMR/Lögstör 2012x (Regelungsverzeichnis Nr. 4.3.1) der RheinEnergie AG

Die Fernwärmeleitung kreuzt die BAB 1 bei Bau-km 120+777 in der Unterführung L 93 / Johannesstraße.

Die Fernwärmeleitung liegt außerhalb des Planfeststellungsgebietes, wurde aber aufgrund der Nähe zum Bauort für die Erweiterung der Beckenanlage VSB 1 bei Bau-km 120+500 mit in das Regelungsverzeichnis aufgenommen.

Die Anlagen der Fernwärmeleitung bleiben unverändert, soweit erforderlich, werden die Anlagen der RheinEnergie AG während der Bauzeit gesichert. Die technischen Einzelheiten der Sicherungsmaßnahmen werden rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger abgestimmt.

6.1.4.12 Fernwärme DN 350, R/V KMR/P-I-V 1984 (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.3.2) der RheinEnergie AG

Die Fernwärmeleitung kreuzt die BAB 57 bei Bau-km 119+566 in der Unterführung Pescher Weg und liegt somit im Bauort der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

An den Anlagen der Fernwärmeleitung werden keine Änderungen vorgenommen, die Leitung bleibt in ihrer Lage unverändert.

Soweit erforderlich werden die Anlagen der RheinEnergie AG während der Bauzeit gesichert. Die technischen Einzelheiten der Sicherungsmaßnahmen werden rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger abgestimmt.

6.1.4.13 Mineralölferrleitung 28“ / DN 700 (Regelungsverzeichnis-Nr.: 4.4.1) der Nord-West Oelleitung GmbH

Die Mineralölferrleitung verläuft im Planungsgebiet südlich der BAB 1, kreuzt dann die BAB 57 in Bau-km 120+255 sowie die Rampen Euskirchen - Köln und Köln-Dortmund und verläuft weiter auf der Südseite der BAB 1. Die Leitung liegt somit im Bauort der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

An der Mineralölferrleitung 28“ / DN 700 der Nord-West Oelleitung GmbH (NWO) werden keine Änderungen vorgenommen, die Leitung bleibt in ihrer Lage unverändert. Soweit erforderlich werden die Anlagen der Rohrferrleitung während der Bauzeit gesichert, sodass für die Bauphase ein sicherer und ordnungsgemäßer Betrieb der Anlagen sichergestellt ist. Dauerhafte Si-

cherungen sind aufgrund der geplanten Baumaßnahme nicht erforderlich, Folgemaßnahmen ergeben sich an der o.g. Leitung somit ebenfalls nicht.

Die notwendigen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen an den Anlagen der Rohrfernleitung werden im Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt. In Absprache mit der Nord-West Oelleitung GmbH werden die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen bauseits geplant und abgestimmt sowie in der Bauausführungsplanung dementsprechend berücksichtigt.

Die Mineralölfernleitung liegt in einem 10 m breiten, rechtlich gesicherten Schutzstreifen, in dem ohne vorherige Abstimmung ein absolutes Bau- und Einwirkungsverbot besteht.

Die Mineralölfernleitung der Nord-West Oelleitung GmbH befindet sich im Kreuzungsbereich mit der A 57 in einem Mantelrohr, die Mantelrohrenden der Mineralölfernleitung liegen außerhalb des Autobahndammes der A 57. Da der Autobahndamm nicht verbreitert wird, ist Mantelrohrverlängerung nicht erforderlich.

Die Stützwand Bauwerk 13, Regelungsverzeichnis Nr. 1.6.1 (Unterlage 5), wird außerhalb des Schutzstreifens der Mineralölfernleitung der NWO (Nord-West Oelleitung GmbH) angeordnet. Die Flächen der bauzeitlichen Inanspruchnahme für den Bau der Stützwand Bauwerk 13 liegen ebenfalls außerhalb des Schutzstreifens der Mineralölfernleitung, sodass von der Nord-West Oelleitung GmbH Wartungs- und Instandsetzungsmaßnahmen ungehindert durchgeführt werden können. Statische Nachweise sowie technische Einzelheiten werden in der noch zu erstellenden Ausführungsplanung geregelt, dabei werden detaillierte Abstimmungsgespräche mit der Nord-West Oelleitung GmbH geführt.

Das Befahren des Schutzstreifens mit Baufahrzeugen außerhalb befestigter und für den öffentlichen Verkehr zugelassener Flächen ist nur mit Genehmigung der Nord-West Oelleitung GmbH und mit abgestimmten Sicherungsmaßnahmen erlaubt. Baustelleneinrichtungen sowie das Lagern von Material und Gerät sind innerhalb des Schutzstreifens nicht gestattet.

Folgende Auflagen der Nord-West Oelleitung GmbH (NWO) sind vom Vorhabenträger zu beachten:

- Die Schutzanweisung der NWO ist einzuhalten und anzuerkennen. Das Anschreiben der NWO ist vom Vorhabenträger, rechtsverbindlich unterschrieben als Einverständnis mit den Auflagen zurückzusenden.
- Vor Baubeginn (Nullmessung) sind zur Ermittlung eventueller Umhüllungsschäden an der Fernleitung durch die Baumaßnahme Intensivmessungen durchzuführen. Zusätzlich ist eine Potentialmessung des Mantelrohres erforderlich. Frühestens ein halbes Jahr nach Bauende (Penetrationszeit) ist eine Abschlussmessung durchzuführen.
- Temporäre Kennzeichnungen der NWO-Anlagen sind während der Bauphase zu erhalten.
- Die NWO -Schilderpfähle in den beanspruchten Trassenbereichen sind vor Beginn der Baumaßnahme auf zumessen (UTM32-ETRSB9-Koordinatensystem) und die Schilderpfahlbeschriftung zu erfassen. Das Schilderpfahlaufmaß ist NWO zwecks Prüfung vor Inanspruchnahme der Trasse zu überreichen. Nach Beendigung der Baumaßnahme ist der Bestand der NWO-Schilderpfähle im Beisein von NWO zu prüfen. Fehlende Schilderpfähle sind im NWO-Standard an gleicher Stelle zu ersetzen, bzw. anzupassen.
- Alle Arbeiten dürfen nach Rücksprache und im Einverständnis der NWO nur unter unserer Aufsicht durchgeführt werden (Arbeitsgenehmigung).
- Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen (A1 = Pflanzung von Laubwald) werden außerhalb des Schutzstreifens der Mineralölfernleitung der NWO angeordnet. Nach Beendigung der Bautätigkeit erfolgt im Schutzstreifen lediglich die Wiederherstellung der Bestandssituation.
- Während der Baumaßnahme ist der Schutzstreifen der Fernleitung gegen äußere Einwirkungen zu schützen. Dazu zählt jegliche Bautätigkeit im Bereich der Rohrleitungstrasse, wie z. B.: Baggerarbeiten, Überfahren der Trasse mit schweren Baufahrzeugen, Lagern von Baumaterialien oder Bodenaushub. In Ausnahmefällen müssen erforderliche Arbeiten mit den Fernleitungsbetreibern abgestimmt und unter deren Aufsicht durchgeführt werden. Dies ist z. B. durch einen Bauzaun sicherzustellen.

6.1.4.14 Mineralölfernleitung DN 450, Pipelineabschnitt:
Geyen – Köln-Niehl, (Regelungsverzeichnis Nr. 4.4.2) der
Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft mbH

Die Mineralölfernleitung verläuft im Planungsgebiet südlich der BAB 1, kreuzt dann die BAB 57 in Bau-km 120+375 sowie die Rampen Euskirchen - Köln und Köln-Dortmund und verläuft weiter auf der Südseite der BAB 1. Die Leitung liegt somit im Bau-feld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

An der Mineralölfernleitung DN 450 der Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft mbH (RMR) werden keine Änderungen vorgenommen, die Leitung bleibt in ihrer Lage un-
verändert. Soweit erforderlich werden die Anlagen der Rohrfern-
leitung während der Bauzeit gesichert, sodass für die Bauphase ein sicherer und ordnungsgemäßer Betrieb der Anlagen sicher-
gestellt ist. Dauerhafte Sicherungen sind aufgrund der geplanten Baumaßnahme nicht erforderlich, Folgemaßnahmen ergeben sich an der o.g. Leitung somit ebenfalls nicht.

Die Mineralölfernleitung liegt in einem 10 m breiten, dinglich ge-
sicherten Schutzstreifen, dieser ist vom Vorhabenträger zu be-
achten.

Folgende Auflagen der Rhein-Main-Rohrleitungstransport-
gesellschaft mbH (RMR) sind vom Vorhabenträger zu beachten:

- Die RMR-Schutzanweisung ist vor Baubeginn anzuerkennen und zu beachten.
- RMR ist bei den weiteren Planungen zu beteiligen. Aus den weiteren Planungen können sich Randbedingungen und Aufla-
genergeben, die zum gegenwärtigen Planungsstand noch nicht mitgeteilt werden können.
- Das Befahren des RMR-Schutzstreifens mit Baufahrzeugen außerhalb befestigter Flächen ist nicht gestattet. Für erforderli-
che Überfahrten außerhalb befestigter Flächen sind in Abstim-
mung mit RMR geeignete Sicherungsmaßnahmen für die RMR-
Anlagen zu schaffen. Überfahrten sind immer möglichst senk-
recht zur RMR-Rohrfernleitung anzulegen.
- Im RMR-Schutzstreifen dürfen keine Baustelleneinrichtungsflä-
chen angeordnet werden.

- Die RMR-Trasse ist mit geeigneten Mitteln (MuBo-Lagerung, Bauzaun, etc.) gegen unbefugte Nutzung/Befahrung durch die Baustellenabwicklung zu sichern.
- Wartung und Betankung von Baufahrzeugen dürfen nicht im RMR-Trassenbereich durchgeführt werden.
- Erforderliche Verdichtungsarbeiten im RMR-Schutzstreifen sind möglichst erschütterungsarm mittels Rüttelplatten oder statischer Walzen durchzuführen. Vibrationswalzen sind nicht zulässig.
- Rüttelplatten dürfen erst ab einer Leitungsüberdeckung $\geq 0,3\text{m}$ eingesetzt werden, die Verdichtungsenergie darf bei $0,3\text{m}$ Leitungsüberdeckung $8,5\text{N/cm}^2$ und ab einer Leitungsüberdeckung $\geq 0,6\text{m}$ $13,5\text{N/cm}^2$ nicht überschreiten
- Statische Walzen dürfen erst ab einer Leitungsüberdeckung von $\geq 0,6\text{m}$ eingesetzt werden. Das zulässige Walzengewicht ist in Abhängigkeit der Rohrleitungsüberdeckung mit RMR abzustimmen.
- Es ist sicherzustellen, dass der temporär gelagerte Erdaushub nicht auf den Schutzstreifen der Pipeline einwirken kann. Gemäß Regelwerk ist der Schutzstreifen freizuhalten, damit jederzeit eine Wartung der Rohrfernleitung möglich ist.
- Der RMR-Schutzstreifen darf nicht als Arbeitsfläche genutzt werden. Es wird insbesondere nicht zugelassen, dass aus dem RMR-Schutzstreifen heraus gearbeitet wird. Der im Planwerk angegebenen bauzeitlichen Inanspruchnahme des RMR-Schutzstreifens für diese Zwecke wird nicht zugestimmt.
- Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen (A1 = Pflanzung von Laubwald) werden außerhalb des Schutzstreifens der Mineralölfernleitung der RMR angeordnet. Nach Beendigung der Bautätigkeit erfolgt im Schutzstreifen lediglich die Wiederherstellung der Bestandssituation.
- Vor Beginn der Baumaßnahme sind zur Ermittlung eventueller Isolationsschäden an der RMR-Rohrfernleitung durch die Baumaßnahme Intensivmessungen vor und frühestens ein halbes Jahr nach Bauende (Penetrationszeit) in allen beanspruchten RMR-Trassenbereichen durchzuführen. Die Messungen werden von RMR veranlasst.

- Die RMR-Rohrfernleitung kreuzt die A57 hier in einem ca. 80,00 m langen Mantelrohr. Vor und nach der Baumaßnahme hat eine Mantelrohrkontaktmessung zu erfolgen, um sicherzustellen, dass die Baumaßnahme nicht zu einem Mantelrohrkontakt geführt hat.

- Für die Arbeiten oberhalb des Mantelrohres wird insbesondere auf die o.g. Hinweise zu Verdichtungsarbeiten verwiesen.

- Im Kreuzungsbereich der A 57 mit der RMR-Mineralölferrnleitung wird zum Schutz der Anwohner eine neue Lärmschutzwand (Ifd. Nr. 2.2.8 im Regelungsverzeichnis/Unterlage 5) entlang der Rampe Köln-Dortmund errichtet. Die Anordnung der Stützen bzw. Gründungen der Lärmschutzwandelemente erfolgt außerhalb des Schutzstreifens der Mineralölferrnleitung, Wartungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an der Leitung -trotz neuer Lärmschutzwand- wie bisher möglich sind. Statische Bemessungen sowie weitere technische Einzelheiten wie die Gründung der Lärmschutzwandelemente werden in der noch zu erstellenden Ausführungsplanung ausgearbeitet, dabei werden detaillierte Abstimmungsgespräche mit der Rhein-Main-Rohrleitungstransport-gesellschaft mbH geführt. Weitere Abstimmungsgespräche erfolgen im Rahmen der Bauvorbereitung und Baudurchführung.

- Auch außerhalb des RMR-Schutzstreifens sind z.B. Pfahlgründungen so auszuführen, dass die RMR-Rohrfernleitung nicht durch Vibrationen oder Erschütterungen beeinträchtigt wird. Ggf. sind Ramm- und Rüttelarbeiten durch einen unabhängigen Gutachter schwingungs- und erschütterungsmesstechnisch zu begleiten und zu stoppen, wenn die RMR-Rohrfernleitung gefährdet ist.

- Im Schutzstreifen der RMR-Rohrfernleitung dürfen Regenwasserkanäle nur so angeordnet werden, dass sie die Rohrfernleitung möglichst senkrecht kreuzen und insbesondere keine zugehörigen Schachtbauwerke angeordnet werden. Die Anordnung von Schachtbauwerken im Schutzstreifen ist nicht zugelassen.

6.1.4.15 Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis Nr. 4.5.1) der Berufsfeuerwehr Köln

Das Telekommunikationskabel der Berufsfeuerwehr Köln verläuft westlich entlang des Volkhovener Weges und kreuzt die

BAB 1 in Bau-km 119+126. Das Kabel liegt am Volkhovener Weg und bereichsweise im Baufeld für die Errichtung der geplanten Lärmschutzwände an der BAB 1 (Bauwerk Nr. 22 mit Regelungsverzeichnis-Nr. 2.2.1 und Bauwerk Nr. 23 mit Regelungsverzeichnis-Nr. 2.2.10).

An dem Telekommunikationskabel der Berufsfeuerwehr Köln werden keine Änderungen vorgenommen, das Kabel bleibt in seiner Lage unverändert.

Soweit erforderlich werden die Anlagen der Berufsfeuerwehr während der Bauzeit gesichert. Die technischen Einzelheiten der Sicherungsmaßnahmen werden rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger abgestimmt.

6.1.4.16 Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr.: 4.5.2) der euNetworks GmbH

Das Telekommunikationskabel der euNetworks GmbH verläuft im Planungsgebiet von der AS Köln-Longerich entlang der Rampe Köln – Dortmund und weiter auf der Südseite der BAB 1.

Das Kabel liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Im Rahmen der Baumaßnahmen für die Errichtung der neuen Lärmschutzwand Bauwerk Nr. 7 entlang der Rampe Köln-Dortmund (Regelungsverzeichnis-Nr. 2.2.8) sowie im Ausbaubereich der BAB 1 zwischen der Überführung Lindweiler Weg und der DB-Überführung wird das Kabel der euNetworks GmbH in Teilbereichen verlegt. Soweit erforderlich werden darüber hinaus die Anlagen der euNetworks GmbH während der Bauzeit gesichert.

Die technischen Einzelheiten werden in der noch zu erstellenden Ausführungsplanung geregelt, dabei werden detaillierte Abstimmungsgespräche mit der euNetworks GmbH geführt.

6.1.4.17 Kabeltrasse mit zwei Streckenfernmeldekanälen (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.3) der Deutschen Bahn AG

Die Kabeltrasse mit zwei Streckenfernmeldekanälen verläuft entlang der Bahnstrecke und kreuzt die BAB 1 bei Bau-km 119+300, östlich der DB-Überführungen. Die Kabel liegen somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Die Kabel bleiben in ihrer Lage unverändert, es werden keine Änderungen an den Anlagen der Kabeltrasse vorgenommen. Soweit erforderlich werden die Anlagen der DB-AG während der Bauzeit gesichert. Die technischen Einzelheiten der Sicherungsmaßnahmen werden rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger abgestimmt.

6.1.4.18 Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.4) der Deutschen Telekom Technik GmbH

Das Telekommunikationskabel kreuzt die BAB 1 östlich der Überführung des Lindweiler Weges in Bau-km 119+568.

In diesem Bereich wird die BAB 1 beidseitig verbreitert und es werden neue Lärmschutzwände (Bauwerk Nr. 8 mit Regelungsverzeichnis-Nr. 2.2.2 und Bauwerk Nr. 12 mit Regelungsverzeichnis-Nr. 2.2.9) errichtet. Aufgrund der Einschnittslage der BAB 1 im Verbreiterungsbereich wird die Lage des Kabels höhenmäßig angepasst. Soweit erforderlich werden darüber hinaus die Anlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit der Deutschen Telekom Technik GmbH erfolgen im Rahmen der Ausführungsplanung und werden somit rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger abgestimmt.

6.1.4.19 Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.5) der Deutschen Telekom Technik GmbH

Ein Telekommunikationskabel der Deutschen Telekom Technik GmbH kreuzt die BAB 1 westlich der Überführung des Lindweiler Weges bei Bau-km 119+600. In diesem Bereich wird die BAB 1 beidseitig verbreitert und es werden neue Lärmschutzanlagen (Bauwerk Nr. 11 mit Regelungsverzeichnis-Nr. 2.2.3 und Bauwerk Nr. 7 mit Regelungsverzeichnis-Nr. 2.2.8) errichtet.

Auf der Nordseite der BAB 1 ist aufgrund der Verbreiterung der BAB 1 eine Schutzrohrverlängerung sowie die höhenmäßige Anpassung des Kabels erforderlich. Soweit erforderlich werden darüber hinaus die Anlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit der Deutschen Telekom Technik GmbH erfolgen im Rahmen der Ausführungsplanung und wer-

den somit rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger abgestimmt.

6.1.4.20 Kabeltrasse mit zwei Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.6) der Deutschen Telekom Technik GmbH

Die Telekommunikationskabel der Deutschen Telekom Technik GmbH kreuzen die BAB 57 bei Bau-km 119+573 in der Unterführung des Pescher Weges. Die Kabel liegen somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Im Rahmen der Brückenbaumaßnahmen am Pescher Weg werden die Kabel für die Dauer der Bauzeit provisorisch verlegt und nach Beendigung der Baumaßnahmen in ihre ursprüngliche Lage zurückverlegt. Soweit erforderlich werden darüber hinaus die Anlagen der Deutsche Telekom Technik GmbH während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit der Deutschen Telekom Technik GmbH erfolgen im Rahmen der Ausführungsplanung und werden somit rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger abgestimmt.

6.1.4.21 Telekommunikationskabel/ LWL-Anlagen (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.7) der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH

Das Telekommunikationskabel verläuft im Planungsgebiet von der AS Köln-Longerich entlang der Rampe Köln – Dortmund und weiter auf der Südseite der BAB 1. Das Kabel liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Im Rahmen der Baumaßnahmen für die Errichtung der neuen Lärmschutzwand (Bauwerk Nr. 7, Regelungsverzeichnis-Nr. 2.2.8) entlang der Rampe Köln-Dortmund sowie im Ausbaubereich der BAB 1 zwischen der Überführung Lindweiler Weg und der DB-Überführung wird das Kabel in Teilbereichen verlegt. Soweit erforderlich werden darüber hinaus die Anlagen der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH während der Bauzeit gesichert.

Im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung werden Abstimmungsgespräche mit der GLH Auffanggesellschaft

für Telekommunikation mbH geführt, terminliche und technische Einzelheiten werden somit rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger abgestimmt.

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen (A1 = Pflanzung von Laubwald) werden außerhalb der Trasse der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation angeordnet. Nach Beendigung der Bautätigkeit erfolgt im Trassenbereich lediglich die Wiederherstellung der Bestandssituation.

Die zur Trasse gehörenden Schächte müssen auch während der Bauphase frei zugänglich bleiben.

Die Vorlaufzeit von mind. 10 Wochen der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation für Umlegungsarbeiten an der LWL-Trasse sind vom Vorhabenträger zu beachten.

6.1.4.22 Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.8) der NGN Fiber Network KG

Das Telekommunikationskabel der NGN Fiber Network KG verläuft im Planungsgebiet von der AS Köln-Longerich entlang der Rampe Köln – Dortmund und weiter auf der Südseite der BAB 1. Das Kabel liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Im Rahmen der Baumaßnahmen für die Errichtung der neuen Lärmschutzwand Bauwerk Nr. 7 (Regelungsverzeichnis-Nr. 2.2.8) entlang der Rampe Köln-Dortmund sowie im Ausbaubereich der BAB 1 zwischen der Überführung Lindweiler Weg und der DB-Überführung wird das Kabel in Teilbereichen verlegt. Soweit erforderlich werden darüber hinaus die Anlagen der NGN Fiber Network KG während der Bauzeit gesichert.

Im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung werden Abstimmungsgespräche zu terminlichen und technischen Einzelheiten mit der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH geführt. Die Vorlaufzeit von mind. 12 Wochen der NGN Fiber Network KG für Umlegungsarbeiten sind vom Vorhabenträger zu beachten.

6.1.4.23 Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.9) der NetCologne Gesellschaft für Telekommunikation mbH

Das Telekommunikationskabel der NetCologne Gesellschaft für Telekommunikation mbH kreuzt die BAB 57 bei Bau-km 119+563 in der Unterführung des Pescher Weges. Das Kabel liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord. Im Rahmen der Brückenbaumaßnahmen am Pescher Weg wird das Kabel für die Dauer der Bauzeit provisorisch verlegt und nach Beendigung der Baumaßnahmen in die ursprüngliche Lage zurückverlegt. Soweit erforderlich werden darüber hinaus die Anlagen der NetCologne Gesellschaft für Telekommunikation mbH während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit der NetCologne Gesellschaft für Telekommunikation mbH erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

Die Schutzanweisung der NetCologne Gesellschaft für Telekommunikation mbH vom 29.11.2011 ist vom Vorhabenträger zu beachten.

6.1.4.24 Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.10) der Unitymedia NRW GmbH

Das Telekommunikationskabel kreuzt die BAB 1 östlich der Überführung des Lindweiler Weges bei Bau-km 119+503. Das Kabel liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Das Kabel ist außer Betrieb. Es werden für dieses Kabel keine Sicherungsmaßnahmen durchgeführt.

6.1.4.25 Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.11) der Unitymedia NRW GmbH

Das Telekommunikationskabel der Unitymedia NRW GmbH kreuzt die BAB 1 östlich der Überführung des Lindweiler Weges bei Bau-km 119+568. Das Kabel liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

In diesem Bereich wird die BAB 1 beidseitig verbreitert und es werden neue Lärmschutzwände (Bauwerk Nr. 8 mit Regelungsverzeichnis-Nr. 2.2.2 und Bauwerk Nr. 12 mit Regelungsverzeichnis-Nr. 2.2.9) errichtet. Aufgrund der Einschnittslage der BAB 1 im Verbreiterungsbereich wird die Lage des Kabels höhenmäßig angepasst. Soweit erforderlich werden darüber hin-

aus die Anlagen der Unitymedia NRW GmbH während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit der Unitymedia NRW GmbH erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

6.1.4.26 Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.12) der Unitymedia NRW GmbH

Das Telekommunikationskabel der Unitymedia NRW GmbH kreuzt die BAB 1 westlich der Überführung des Lindweiler Weges bei Bau-km 119+600. Die Leitung liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord. In diesem Bereich wird die BAB 1 beidseitig verbreitert und es werden neue Lärmschutzanlagen (Bauwerk Nr. 11 mit Regelungsverzeichnis-Nr. 2.2.3 und Bauwerk Nr. 7 mit Regelungsverzeichnis-Nr. 2.2.8) errichtet.

Auf der Nordseite der BAB 1 ist aufgrund der Verbreiterung der BAB 1 eine Schutzrohrverlängerung sowie die höhenmäßige Anpassung des Kabels erforderlich. Soweit erforderlich werden darüber hinaus die Anlagen der Unitymedia NRW GmbH während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit der Unitymedia NRW GmbH erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

6.1.4.27 Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.13) der Unitymedia NRW GmbH

Das Telekommunikationskabel der Unitymedia NRW GmbH kreuzt die BAB 57 in der Unterführung des Chorweiler Zubringers bei Bau-km 118+892. Das Kabel liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Im Rahmen der Brückenbaumaßnahmen im Bereich des Chorweiler Zubringers wird das Kabel für die Dauer der Bauzeit provisorisch verlegt und nach Beendigung der Baumaßnahmen in seine ursprüngliche Lage zurückverlegt. Soweit erforderlich werden darüber hinaus die Anlagen der Unitymedia NRW GmbH während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit der Unitymedia NRW GmbH erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

6.1.4.28 Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.14) der Deutschen Telekom Technik GmbH

Das Telekommunikationskabel Deutschen Telekom Technik GmbH kreuzt die BAB 57 in der Unterführung des Chorweiler Zubringers bei Bau-km 118+892. Das Kabel liegt somit im Bau-feld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Im Rahmen der Brückenbaumaßnahmen im Bereich des Chorweiler Zubringers wird das Kabel für die Dauer der Bauzeit provisorisch verlegt und nach Beendigung der Baumaßnahmen in seine ursprüngliche Lage zurückverlegt. Soweit erforderlich werden darüber hinaus die Anlagen der Deutsche Telekom Technik GmbH während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit der Deutschen Telekom Technik GmbH erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

6.1.4.29 Telekommunikationskabel (Regelungsverzeichnis-Nr. 4.5.15) der Unitymedia NRW

Das Telekommunikationskabel kreuzt die BAB 57 in der Unterführung des Pescher Weges bei Bau-km 119+573. Das Kabel liegt somit im Bau-feld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Im Rahmen der Brückenbaumaßnahmen im Bereich des Pescher Weges wird das Kabel für die Dauer der Bauzeit provisorisch verlegt und nach Beendigung der Baumaßnahmen in seine ursprüngliche Lage zurückverlegt. Soweit erforderlich werden darüber hinaus die Anlagen der Unitymedia NRW GmbH während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit der Unitymedia NRW GmbH erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

6.1.4.30 Schmutzwasserkanal DN 300 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.6.1) der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR

Die Schmutzwasserleitung der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR (StEB) verläuft in der Straße Pescher Weg und kreuzt die BAB 57 bei Bau-km 119+570 in der Unterführung des Pescher Weges. Die Leitung liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Die Schmutzwasserleitung DN 300 bleibt in ihrer Lage unverändert, es werden keine Änderungen an den Anlagen der der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR vorgenommen. Soweit erforderlich werden die Anlagen der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit den Stadtentwässerungsbetrieben Köln AöR, Abteilung TP, erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

Das Merkblatt "Schutz öffentlicher Abwasseranlagen" der der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR ist vom Vorhabenträger zu beachten.

6.1.4.31 Straßenentwässerung DN 300 B (Regelungsverzeichnis Nr. 4.7.1) der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR

Die Entwässerungsleitung DN 300 B der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR kreuzt die BAB 57 bei Bau-km 118+440 in der Unterführung des Chorweiler Zubringers und liegt somit im Baufeld für den Bau der Lärmschutzanlagen in der Anschlussstelle Köln-Chorweiler.

Die Entwässerungsleitung DN 300 B bleibt in ihrer Lage unverändert. Soweit erforderlich werden die Anlagen der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit den Stadtentwässerungsbetrieben Köln AöR, Abteilung TP, erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

Das Merkblatt "Schutz öffentlicher Abwasseranlagen" der der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR ist vom Vorhabenträger zu beachten.

6.1.4.32 Straßenentwässerung DN 300 B (Regelungsverzeichnis Nr. 4.7.2) der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR

Die Entwässerungsleitung DN 300 B kreuzt die BAB 57 bei Bau-km 118+878 in der Unterführung des Chorweiler Zubringers im

Bereich der Anschlussstelle Köln-Chorweiler. Die Leitung liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Im Rahmen der Brückenbaumaßnahmen im Bereich des Chorweiler Zubringers wird die Leitung während der Bauzeit provisorisch verlegt und nach Beendigung der Baumaßnahmen in ihre ursprüngliche Lage zurückverlegt. Soweit erforderlich werden darüber hinaus die Anlagen der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit den Stadtentwässerungsbetrieben Köln AöR, Abteilung TP, erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

Das Merkblatt "Schutz öffentlicher Abwasseranlagen" der der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR ist vom Vorhabenträger zu beachten.

6.1.4.33 Straßenentwässerung DN 300 B (Regelungsverzeichnis Nr. 4.7.3) der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR

Die Entwässerungsleitung DN 300 B kreuzt die BAB 57 bei Bau-km 119+570 in der Unterführung des Pescher Weges. Die Leitung liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord sowie der Baumaßnahmen für die beidseitige Brückenverbreiterung von Bauwerk Nr. 3 "Unterführung Pescher Weg (K 10)".

Die Entwässerungsleitung bleibt in ihrer Lage unverändert. Soweit erforderlich werden die Anlagen der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit den Stadtentwässerungsbetrieben Köln AöR, Abteilung TP, erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

Das Merkblatt "Schutz öffentlicher Abwasseranlagen" der der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR ist vom Vorhabenträger zu beachten.

6.1.4.34 Wasserversorgungsleitung DN 200 GGG (Regelungsverzeichnis Nr. 4.8.1) der RheinEnergie AG

Die Wasserversorgungsleitung DN 200 GGG kreuzt die BAB 57 bei Bau-km 118+892 in der Unterführung des Chorweiler Zu-

bringers. Die Leitung liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Im Rahmen der Brückenbaumaßnahmen am Bauwerk Nr. 4 (Brücke im Zuge der BAB 57 über die Straße "Chorweiler Zubringer") wird die Leitung während der Bauzeit provisorisch verlegt und nach Beendigung der Baumaßnahmen in ihre ursprüngliche Lage zurückverlegt. Soweit erforderlich werden darüber hinaus die Anlagen der Rhein Energie AG während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit der RheinEnergie AG, Zentrale Leitungsauskunft, erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

6.1.4.35 Wasserversorgungsleitung DN 200 GGG (Regelungsverzeichnis Nr. 4.8.2) der RheinEnergie AG

Die Wasserversorgungsleitung kreuzt die BAB 57 bei Bau-km 119+572 in der Unterführung des Pescher Weges. Die Leitung liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord sowie der Baumaßnahmen für die beidseitige Brückenverbreiterung von Bauwerk Nr. 3 "Unterführung Pescher Weg (K 10)".

Im Rahmen der Baumaßnahmen im Bereich des Pescher Weges wird die Leitung während der Bauzeit provisorisch verlegt und nach Beendigung der Baumaßnahmen in ihre ursprüngliche Lage zurückverlegt. Soweit erforderlich werden darüber hinaus die Anlagen der Rhein Energie AG während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit der RheinEnergie AG, Zentrale Leitungsauskunft, erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

6.1.4.36 Wasserversorgungsleitung DN 1100 St, in SR DN 1500 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.8.3) der RheinEnergie AG

Die Wasserversorgungsleitung DN 1100 kreuzt die BAB 1 bei Bau-km 119+625, westlich der Überführung des Lindweiler Weges. Die Leitung liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Die Leitung bleibt in ihrer Lage unverändert. Soweit erforderlich werden die Anlagen der Rhein Energie AG während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit der RheinEnergie AG, Zentrale Leitungsauskunft, erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung

6.1.4.37 Wasserversorgungsleitung W 600 St/Sw, in SR DN 900 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.8.4) der RheinEnergie AG

Die Wasserversorgungsleitung W 600 verläuft westlich der Militärringstraße (L34) und kreuzt die BAB 57 sowie die Rampen Euskirchen - Köln und Köln - Dortmund zwischen der AS Köln-Longerich und dem AK Köln-Nord in Bau-km 120+410. Die Leitung liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Die Leitung bleibt in ihrer Lage unverändert. Soweit erforderlich werden die Anlagen der Rhein Energie AG während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit der RheinEnergie AG, Zentrale Leitungsauskunft, erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

6.1.4.38 Grundwassermessstelle Nr. 689 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.9.1) der RheinEnergie AG

Die Grundwassermessstelle Nr. 689 befindet sich am Pescher Weg, östlich der BAB 57 bei Bau-km 119+607 und liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Die Messstelle bleibt in ihrer Lage unverändert. Soweit erforderlich werden die Anlagen der Stadt Köln / RheinEnergie AG während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit der RheinEnergie AG, Zentrale Leitungsauskunft, erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

Der Vorhabenträger verpflichtet die ausführenden Unternehmen, die Erreichbarkeit der Grundwassermessstelle während der Bauphase zu gewährleisten.

6.1.4.39 Grundwassermessstelle Nr. 596 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.9.2) der RheinEnergie AG

Die Grundwassermessstelle Nr. 596 befindet sich südlich der BAB 57 bei Bau-km 118+874 an der Straße Chorweiler Zubringer und liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für die Errichtung der neuen Lärmschutzwand in Köln-Chorweiler.

Die Messstelle bleibt in ihrer Lage unverändert. Soweit erforderlich werden die Anlagen der Stadt Köln / RheinEnergie AG während der Bauzeit gesichert.

Detaillierte Abstimmungen mit der RheinEnergie AG, Zentrale Leitungsauskunft, erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

Der Vorhabenträger verpflichtet die ausführenden Unternehmen, die Erreichbarkeit der Grundwassermessstelle während der Bauphase zu gewährleisten.

6.1.4.40 Stromkabel (Regelungsverzeichnis Nr. 4.1.6 bis 4.1.13 und Nr.4.1.16) der RheinEnergie AG

Die Stromkabel der RheinEnergie AG mit dem Regelungsverzeichnisnummern 4.1.6 bis 4.1.13 liegen im Bereich der Straßen Chorweiler Zubringer, Pescher Weg, Johannesstraße und Volkhovener Weg.

Diese Stromkabel bleiben in seiner Lage unverändert. Soweit erforderlich werden die Anlagen der Rhein Energie AG während der Bauzeit gesichert.

Für die noch zu erstellende Ausführungsplanung wird der Vorhabenträger eine aktuelle Leitungsauskunft bei der RheinEnergie AG anfordern und die Leitungspläne bei Erfordernis aktualisieren. Detaillierte Abstimmungen mit der RheinEnergie AG, Zentrale Leitungsauskunft, erfolgen im Rahmen der Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

6.1.4.41 Stromkabel NKBA 3x95 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.1.15) der RheinEnergie AG

Das Stromkabel der RheinEnergie AG NKBA 3x95 mit dem Regelungsverzeichnis Nr. 4.1.15 kreuzt die BAB 1 östlich der Überführung Lindweiler Weg bei Bau-km 119+568 und liegt somit im Baufeld der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord.

Das Kabel wird im Bereich der Kreuzung mit der BAB 1 entsprechend der Umbauplanung angepasst und ist im Ausbaubereich der BAB 1, innerhalb des Schutzstreifens des Kabels, auf einer Länge von ca. 85 m zu verlegen. Soweit erforderlich werden die Anlagen der RheinEnergie AG während der Bauzeit gesichert.

Für die noch zu erstellende Ausführungsplanung wird der Vorhabenträger eine aktuelle Leitungsauskunft bei der RheinEnergie AG anfordern und die Leitungspläne bei Erfordernis aktualisieren. Detaillierte Abstimmungen mit der RheinEnergie AG, Zentrale Leitungsauskunft, erfolgen im Rahmen der Ausführungsplanung sowie in der Bauvorbereitung.

6.1.5 Verwendung von Recycling-Baustoffen

Sofern Recycling-Baustoffe im Straßen- und Erdbau verwendet werden, sind hinsichtlich der Verwendungsgebiete und der Güteüberwachung folgende gemeinsame Runderlasse zu beachten:

- Gem. RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 21.12.1992 (MBI.NRW, Nr. 17, 1993, S. 511, - Hinweise für die Wiederverwendung teerhaltiger Straßenbaustoffe -)
- Gem. RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (MWMEV) vom 09.10.2001 (MBI.NRW, Nr. 75, 2001, S. 1472, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI.NRW, Nr. 76, 2001, S. 1494, – Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- und Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI.NRW, Nr. 77, 2001, S. 1508, – Anforder-

rungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Hausmüllverbrennungsgaschen im Straßen- und Erdbau-)

- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI.NRW, Nr.78, 2001, S. 1528, – Güteüberwachung von mineralischen Stoffen im Straßen- und Erdbau-)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 14.09.2004 (MBI.NRW, Nr.36, 2004, S. 871, - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Metallhüttenschlacken im Straßen- und Erdbau-).

Auf § 32 Abs. 2 WHG wird hingewiesen.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass der Verwertung von Abfällen nach dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz sowie dem Landesabfallgesetz NRW – unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften – Vorrang einzuräumen ist.

Der Einbau von aufbereiteten Altbaustoffen und industriellen Nebenprodukten (RCL-Material) bedarf einer wasserrechtlichen Genehmigung der UWB und unterliegt der Einzelfallprüfung.

Das Verwenden von Recyclingbaustoffen ist nur zulässig, wenn es sich um Material der besten Qualität handelt, das Material unter einer dauerhaft wasserdichten Decke (Asphalt, Bitumen oder Beton) eingebaut wird und der Abstand zum höchsten bekannten Grundwasserstand mindestens 1,50 m beträgt.

6.1.6 Altlasten, Abfallwirtschaft und Bodenschutz

Werden bei Bauarbeiten Altlasten, insbesondere Abfälle, Boden- oder Grundwasserverunreinigungen oder sonstige augenscheinlich bzw. geruchlich auffällige (kontaminierte) Materialien angetroffen, hat die Straßenbauverwaltung diese in Abstimmung mit der der Stadt Köln (untere Abfallwirtschaftsbehörde) sowie der Bezirksregierung Köln, Dezernat 52, als zuständiger Überwachungsbehörde, die umgehend zu benachrichtigen sind, unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen ordnungsgemäß zu behandeln und zu verwerten bzw. zu entsorgen.

Die vorgesehenen Entsorgungswege sind mit der Stadt Köln rechtzeitig vor dem Abtransport abzustimmen. Die Stadt Köln ist spätestens vier Wochen nach Abschluss der Maßnahme die

ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung des Bodenaushubs schriftlich nachzuweisen oder Fehlanzeige zu erstatten.

Die erforderlichen Bodeneingriffe sind überall dort von einem Fachgutachter zu begleiten, wo der Altlastverdacht noch nicht (gänzlich) ausgeräumt wurde.

Sollte im Rahmen der Bauarbeiten optisch oder geruchlich verunreinigtes Bodenmaterial angetroffen werden, so ist der Antragsteller nach § 2 des Landesbodenschutzgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (LbodSchG) verpflichtet, dem Umwelt- und Verbraucherschutzamt, Untere Bodenschutzbehörde und Grundwasserschutz, unverzüglich den Sachverhalt mitzuteilen. Es ist ein Gutachter zu benennen, der die notwendigen Untersuchungen durchführt und die Risiken beurteilt.

Werden bei Bauarbeiten weitere Altlasten im Sinne des § 2 Abs. 5 BBodSchG und ggfls. hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen entdeckt, hat der Vorhabenträger diese in Abstimmung mit der örtlich zuständigen unteren Bodenschutzbehörde zu sanieren.

6.1.7 Bauimmissionen

Die einschlägigen Richtlinien und Bestimmungen, wie z.B. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschimmissionen - AVV Baulärm) und der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, sind im Rahmen der Bauausführung zu beachten. Sollte im Einzelfall gleichwohl eine Überschreitung der maßgeblichen Werte eintreten, ist in Abstimmung mit den jeweilig zuständigen Fachbehörden, den betroffenen Kommunen und Anwohnern ein geeignetes Konzept zur Sicherstellung der Einhaltung der überschrittenen Werte zu entwickeln.

In Bauabschnitten, die im Bereich der Allgemeinen Wohngebiete liegen, sind zum Schutz der Nachtruhe der Anwohner vor Lärmimmissionen grundsätzlich keine geräuschintensiven Bauarbeiten zwischen 22 Uhr und 6 Uhr durchzuführen. Sollte hiervon im Einzelfall abgewichen werden müssen, weil z.B. Verkehrswege unverhältnismäßig lange gesperrt werden müssten, ist die Genehmigung bei der Stadt Köln einzuholen und die betroffene Bevölkerung rechtzeitig, mindestens drei Tage vor der Nachtbaumaßnahme, darüber zu unterrichten.

Lärmschutzwände sind zum frühesten bautechnisch möglichen Zeitpunkt zu errichten.

Eine erhebliche Belästigung der Anwohner durch Erschütterungen, verursacht durch die Baumaßnahme, ist auszuschließen.

Der Sichtschutz hat die Baumaßnahme so abzuschirmen, dass eine visuelle Ablenkung der Verkehrsteilnehmer weitestgehend ausgeschlossen ist.

Alle eingesetzten Baumaschinen und Transportmittel müssen die geltenden Abgasnormen einhalten und mit emissionsminimierenden Partikelfiltern zur Reduzierung des Dieselrußausstoßes ausgestattet sein.

Für den Fall, dass durch die Errichtung des Vorhabens unzumutbare Beeinträchtigungen Dritter entstehen bzw. zu erwarten sind, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Sollten entsprechende Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach festzustellen. Über dessen Höhe ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

Darüber hinausgehende zivilrechtliche Ansprüche bleiben unberührt.

6.1.8 Bodenschutz

Aufgrund der erheblichen baubedingten Eingriffe/Einwirkungen auf den Boden, ist ein Bodenschutzkonzept zu erstellen. Das Bodenschutzkonzept hat für die zu erwartenden Wirkungen geeignete Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen aufzuzeigen. Die Maßnahmen zum Schutz des Bodens sind im Konzept für die einzelnen Bauabschnitte konkret zu beschreiben. Durch eine fachkundige Baubegleitung ist die schonende Behandlung des Bodens während der Bauarbeiten sowie bei der sich anschließenden Rekultivierung sicherzustellen.

Im Bodenschutzkonzept ist rechtzeitig vor Baubeginn für die einzelnen Bauabschnitte darzulegen, welche Böden in welcher Form betroffen sind und welche Flächengrößen hierbei in Anspruch genommen werden. Die Flächen sind kartografisch darzustellen. Die geplanten Bodenbewegungen/Umlagerungen sind mengenmäßig zu benennen. Die Aufnahme von Ober- und Unterboden hat getrennt zu erfolgen; gleiches gilt für die fachgerechte Zwischenlagerung sowie den späteren Wiedereinbau des Bodenmaterials. Der gelagerte Boden ist vor Vernässung, Verdichtung sowie vor Verunreinigungen zu schützen. Die besonderen Anforderungen an das Lagern von Oberboden sind zu beachten.

Werden Bodenmaterialien angeliefert, die zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht Verwendung finden sollen, so sind die Vorsorgewerte der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV), Anhang 2 Punkt 4, einzuhalten. Während der Bauausführung werden Befahrungen des Bodens im erheblichen Maße erforderlich werden. Den hierbei entstehenden Gefüge- und Verdichtungsschäden sind durch bodenschonenden Maschineneinsatz und entsprechenden Lastenverteilungsplatten entgegenzuwirken. Die jeweils erforderlichen Maßnahmen zur Verringerung mechanischer Belastungen sind im Bodenschutzkonzept für jeden einzelnen Bauabschnitt zu konkretisieren.

6.1.9 Natur- und Landschaftsschutz

6.1.9.1 Eingriffe in naturnahe Bestände

Eingriffe in naturnahe Bestände sind auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken. Zusätzliche, in den festgestellten Planunterlagen nicht ausgewiesene Eingriffe oder Flächeninanspruchnahmen sind nicht zulässig.

6.1.9.2 Abstimmung

Für die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind in Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde und - z.B. bei Erstaufforstungsmaßnahmen - mit der unteren Forstbehörde landschaftspflegerische Ausführungs- und Pflegepläne zu erstellen, sofern in den hiermit festgestellten Unterlagen keine Regelungen getroffen worden sind. Die Maßnahmen sind so auszu-

führen, dass sie die ihnen zgedachten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Das schließt auch eine sachgerechte Pflege ein.

Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind der Höheren Naturschutzbehörde (Bezirksregierung Köln) sowie der unteren Naturschutzbehörde (Stadt Köln) schriftlich der gesamtverantwortliche Bauleiter und die für die landschaftspflegerische Baubegleitung qualifizierte Person mit Namen, Anschrift und Telefonnummer mitzuteilen.

Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sowie der Landschaftspflegerischen Maßnahmen sind der Höheren Naturschutzbehörde sowie den unteren Naturschutzbehörden umgehend schriftlich anzuzeigen.

Die Umsetzungskontrolle der Landschaftspflegerischen Maßnahmen ist binnen eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich bei der Höheren Naturschutzbehörde zu beantragen. Es ist sicherzustellen, dass bei der Umsetzungskontrolle die landschaftspflegerische Baubegleitung zugegen ist.

Eine über den dargelegten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklung hat in der der Eingriffsbewertung dargelegten Abgrenzung zu erfolgen. Gegebenenfalls erforderliche Abweichungen von diesem Beschluss sind rechtzeitig bei der Planfeststellungsbehörde mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen.

Die nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie den Nebenbestimmungen für die Ausführungsplanung maßgeblichen Vorgaben sind in die vertraglichen Bedingungen bei der Auftragsvergabe an die ausführenden Firmen aufzunehmen.

Auf §§ 30 und 31 des Landesnaturschutzgesetzes NRW wird ergänzend verwiesen.

Weiterhin werden dem Vorhabenträger folgende Auflagen erteilt:

- Der LBP (Stand 16.07.2018) und Artenschutzbeitrag (Stand 16.07.2018) und der UVP-Bericht mit den entsprechenden Maßnahmen sind Gegenstand der Planfeststellung.
- Unnötige Eingriffe in die Waldbestände sind zu vermeiden. Der Arbeitsstreifen ist auf das unbedingt notwendige

Maß zu beschränken. Die Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen des LPB (S. 1, V1Art, V2, V3, V4Art, V5Art, V7Art, V8Art) sind vor und während der Bauphase zu beachten. Insbesondere wird hier auf die eingeschränkte Rodungszeit (Jan/Feb) bei kartierten Höhlenbäumen gem. V1Art hingewiesen.

- Bei bauzeitlich bedingten Sperrungen von Fußwegen oder Radwegen sind rechtzeitig sichere Absperrungen und Umleitungen für die Bevölkerung einzurichten.
- Die Standorte der 50 Flachkästen für Fledermäuse und der 10 Kästen für höhlenbrütende Vögel (vgl. A4 CEF) sind vorab mit dem Grünflächenamt (Forst) und der UNB abzustimmen und ein Plan mit der Lage der aufgehängten Kästen ist mit Meldung des Vollzugs an die Höhere Naturschutzbehörde weiterzuleiten
- Die Ausgleichsmaßnahmen A1 bis A3, die Wiederherstellungsmaßnahmen W1-W8 sowie die Gestaltungsmaßnahmen G1-G5 sollen möglichst unverzüglich, spätestens 1 Jahr nach Fertigstellung der Baumaßnahmen umgesetzt sein.
- Es ist eine Umweltbaubegleitung (UBB) erforderlich (vgl. V6 Art).
- Die Berichte der UBB sind
 - vor Rodung sowie
 - bei Überschreiten der Baugrenze und
 - im weiteren Verlauf der Bauphase mind. alle 6 Monate
 - nach Fertigstellung der Ausgleichsmaßnahmen der Unteren Naturschutzbehörde und der Höheren Naturschutzbehörde vorzulegen. Festgestellte Mängel oder Umweltschäden sind einvernehmlich mit den Naturschutzbehörden zu klären.
- Um die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes während der Bauphase möglichst gering zu halten sind die vor-

handenen Vegetationsbestände zu schützen (Schutzzäune, Einzelbaumschutz, Bautabuzonen)

6.1.9.3 Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen

Der Vorhabenträger hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen auf seine Kosten Sorge zu tragen und die erforderlichen Pflegemaßnahmen entsprechend den in Nr. 2.7.7 der RAS-LP 2 enthaltenen Vorgaben zu übernehmen. Die zeitliche Dauer der Entwicklungs- und Unterhaltungspflege ist im Rahmen der Ausführungsplanung nach den in den RAS-LP 2 dargestellten Grundsätzen festzulegen.

Bei nicht in das Eigentum des Vorhabenträgers übergehenden Kompensationsflächen obliegt dem jeweiligen Eigentümer die Unterhaltungspflege; die Kosten hierfür hat der Vorhabenträger zu tragen. Bei den im Privateigentum verbleibenden Flächen ist sicherzustellen, dass die Nutzung der nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan für Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Flächen durch Eintragung entsprechender Rechte in das jeweilige Grundbuch dinglich gesichert wird. Das Grunderwerbsverzeichnis ist ggf. entsprechend zu berichtigen. Soweit abweichend hiervon eine Regelung mit einem Dritten über die Ablösung der Unterhaltungspflicht getroffen worden ist, kann hierauf im Grunderwerbsverzeichnis ergänzend hingewiesen werden.

6.1.9.4 Erhaltung der Pflanzenbestände

Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen hat während der Bauzeit gemäß DIN 18 920 bzw. RAS-LP 4 zu erfolgen. Zudem sind bei der Maßnahmenausführung die DIN 18 915 sowie DIN 18 320 entsprechend zu beachten. Im Zuge der Bauausführung entstehende Schäden im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich von Einzelbäumen oder Gehölzbeständen sind durch sachgerechten Schnitt und Wundverschluss gemäß den einschlägigen Vorschriften zu beheben. Unvorhergesehene Beschädigungen oder Zerstörungen von Pflanzenbeständen sind zu ersetzen. Bodenverdichtungen sind im Bereich der durch die Baumaßnahme betroffenen Pflanzenbestände nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Wurzelraum ist zu sichern. Unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind nach § 39 Abs. 5 BNatSchG grundsätzlich außerhalb des Zeitraumes vom 1. März bis zum 30. September vorzunehmen.

6.1.9.5 Ersatzpflanzungen und Ansaaten

Ersatzpflanzungen und Ansaaten sind grundsätzlich mit bodenständigen Arten vorzunehmen. Auf Torf, Dünger und chemische Mittel ist bei der Durchführung der landschaftspflegerischen Arbeiten und bei der Pflege der Anpflanzungen soweit wie möglich zu verzichten.

Die trassennahen landschaftsrechtlichen Kompensationsmaßnahmen, die Gestaltungsmaßnahmen und sonstige Anpflanzungen und Ansaaten sind frühestmöglich, spätestens jedoch ein Jahr nach Abschluss der jeweiligen Bauphase in diesem Bereich umzusetzen. Externe Ausgleichsmaßnahmen sind zum Baubeginn umzusetzen. Beim Pflanz- und Saatgut ist darauf zu achten, dass ausschließlich vom LANUV empfohlenes standortgerechtes, möglichst gebietseigenes Saatgut bzw. bei Gehölzen einheimische, standortgerechte und möglichst gebietseigene Gehölze verwendet werden. Die Flächen sind nachhaltig zu pflegen.

Ersatzfläche E1 soll mit 5.000 Pflanzen je ha aufgeforstet werden. Hierbei soll vorwiegend Eichen- und Buchenwald mit für den Standort passenden Mischbaumarten entstehen.

Die Neuanlage von Laubwald (vgl. E 1) soll möglichst unverzüglich, spätestens jedoch 2 Jahre nach Erhalt des Beschlusses umgesetzt sein. Nach Umsetzung ist die Fläche der Stadt Köln für das Ausgleichsflächenkataster anzugeben.

6.1.9.6 Wiederherstellungsmaßnahmen

Die LBP Maßnahmen sind frühestmöglich nach dem jeweiligen Bauabschnitt umzusetzen und nachhaltig zu pflegen. Spätestens ein Jahr nach der Fertigstellung sollen alle Flächen wiederhergerichtet sein.

6.1.9.7 Berücksichtigung von Vorgaben

Im Übrigen sind die Vorgaben der Empfehlung für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA) mit den Musterkarten für die einheitliche Gestaltung landschaftspflegerischer Ausführungspläne im Straßenbau (Musterkarten LAP) – Ausgabe 2013 sowie die Vorgaben des Einführungserlasses zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW vom

6. März 2009 (Gem. RdErl des Ministeriums für Bauen und Verkehr und der Ministeriums für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - MBl. Nr. 9 vom 09.04.2009 S. 138) zu beachten.

6.1.9.8 Ausgleichsflächenkataster

Gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i.V.m. § 34 Abs. 1 LNatSchG NRW werden die Flächen, für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgesetzt worden sind, in ein Verzeichnis eingetragen, das bei der Unteren Naturschutzbehörde geführt wird. Die Verpflichtung, die Flächen sowie Art und Umfang der darauf durchzuführenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und nachfolgend deren Umsetzung an die Untere Naturschutzbehörde mitzuteilen, wird auf den Vorhabenträger übertragen.

6.1.9.9 Baubedingte Auswirkungen

Im Rahmen der Ausführungsplanung, die sich konkret mit den baubedingten Auswirkungen befasst, wird der Bauzeitplan erstellt und der Baustraßenverlauf sowie die Anordnung der Lageflächen ermittelt. Die zur Bauabwicklung benötigten Flächen (Baustraßen, Zufahrten, Lagerflächen, Arbeitsräume) sind nach Abschluss der Bauarbeiten in ihren ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen.

Eine über den dargelegten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklung hat innerhalb der in der Eingriffsbewertung dargelegten Abgrenzung zu erfolgen.

6.1.10 Artenschutzrechtliche Maßnahmen

Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbote sind folgende Maßnahmen durchzuführen:

- Fäll- und Rodungsarbeiten erfolgen grundsätzlich zwischen dem 1. Oktober und dem 28. Februar.
- Die im Trassenbereich zu fällenden Bäume sind vor Durchführung der Fäll- und Rodungsarbeiten auf Fledermausquartiere zu untersuchen. Unbesetzte Höhlen werden verschlossen. Liegt ein Besatz vor, ist die Fällung bis zum Ausflug der Tiere auszusetzen und das Quartier nach dem Ausflug zu verschließen. Die Fällung

von Höhlenbäumen erfolgt zum Schutz der Fledermäuse abweichend ab Mitte September.

- Für die Fledermäuse sind in den Ausführungsplanungen an geeigneten Stellen Lenk- und Leitstrukturen aufzubauen bzw. wieder zu ersetzen. Bei der CEF-Maßnahme für Feldsperlinge ist die jährliche Pflege der Kästen sicherzustellen.
- Vor Rodungsbeginn und rechtzeitig zu den bauvorbereitenden Maßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung (Umweltbaubegleitung UBB) für die gesamte Bauzeit einzuschalten, die die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes und die Nebenbestimmungen überwacht, sowie vor Ort auf ggf. weitere Vermeidungsmaßnahmen achtet und den Zeitplan mit den Artenschutzvorgaben kontrolliert.
- Bei der Ausführung der Schallschutzwände ist der Artenschutzaspekt zu berücksichtigen; z. B. bei transparenten Wänden sollte eine Hinderniserkennung für Vögel durch Muster gegeben sein. Sofern die Schallschutzwände als Überflughilfe für Vögel (z. B. Rheinvorland) dienen sollen und im späteren laufenden Betrieb Probleme auftreten, ist die Höhe bzw. Ausführung auch noch im Nachhinein zu korrigieren.
- Um Konflikte bzw. Beeinträchtigungen mit vorkommenden, nachtaktiven Säugetieren (Fledermäuse) zu vermeiden, sind nächtliche Arbeiten zu vermeiden.

Im Einzelnen wird auf Unterlage 12.3/12.3D (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag) verwiesen.

6.1.11 Landwirtschaft

6.1.11.1 Ordnungsgemäße Anbindung

Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; gegebenenfalls sind provisorische Zufahrten einzurichten.

Soweit in einem anderen Verfahren (z.B. Flurbereinigungsverfahren) für das nachgeordnete Wegenetz andere geeignete Lösungen gefunden werden, die eine ordnungsgemäße Erschließung der Grundstücke sicherstellen, kann der Vorhabenträger auf die Errichtung der dann entbehrlich werdenden Straßen- und Wegeteile nach diesem Beschluss verzichten.

6.1.11.2 Förderung von freiwilligem privatrechtlichen Flächentausch

Sofern Flächen nicht in ein Flurbereinigungsverfahren einbezogen werden, hat sich der Vorhabenträger um Unterstützung privatrechtlichen Flächentausches zu bemühen, so dass durch die Zuordnung von Restflächen an angrenzende Grundstücke die agrartechnisch sinnvolle landwirtschaftliche Weiternutzung der Restflächen bzw. eine Verwendung für naturschutzrechtliche Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen möglich wird.

Restflächen, die ohne Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz verbleiben, sind auf Wunsch des Eigentümers vom Vorhabenträger zu übernehmen und dem Eigentümer der benachbarten Betriebsflächen - ggf. als Ersatzland - anzubieten.

6.1.11.3 Vermeidung nachteiliger Auswirkungen

Bei der Bepflanzung der Straßenseiten- und Ausgleichsflächen ist ein hinreichender Abstand zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

6.1.11.4 Drainagen

Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Technische Einzelheiten sind mit den betroffenen Grundstückseigentümern abzustimmen. Für den Fall, dass kein Einvernehmen hergestellt werden kann, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung (§ 74 Abs. 3 VwVfG NRW) vor. Sollten während der Bauphase Störungen auftreten, hat die Straßenbauverwaltung unverzüglich die Beseitigung der Mängel zu veranlassen.

6.1.11.5 Beanspruchte Flächen

Im Rahmen der Baumaßnahme vorübergehend als Arbeitsstreifen beanspruchte landwirtschaftliche Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.

Nach Abschluss der Bauarbeiten sind im Rahmen der Baumaßnahme zu beseitigende Grundstückseinzäunungen wieder herzustellen. Sofern erforderlich (z.B. Tierhaltung), sind auch während der Bauarbeiten vorübergehend Einzäunungen vorzunehmen.

6.1.12 Denkmalschutz

Auf dem Gebiet der Stadt Köln nimmt das Römisch-Germanische Museum die Belange von Bodendenkmalpflege und Bodendenkmalschutz hoheitlich wahr.

Der Vorhabenträger hat in den vom Römisch-Germanischen Museum bezeichneten Konfliktbereichen die dort vermuteten Bodendenkmäler (im Einzelnen s. Teil B, Ziffer Nr. 5.3.9.) - soweit durch die Planung gefährdet – in Form einer bauvorgreifenden archäologischen Untersuchung in Absprache mit dem Römisch Germanischen Museum zu untersuchen und zu dokumentieren und ggf. fachgerecht auszugraben und zu bergen.

Werden bei Eingriffen in den Boden Bodendenkmäler in Form von kultur- und erdgeschichtlichen Bodenfunden (etwa Tonscherben, Metallfunde, Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien u.ä.) entdeckt (sog. Zufallsfunde), ist die Entdeckung der örtlich zuständigen Gemeinde und dem Amt für Bodendenkmalpflege

- Landschaftsverband Rheinland, Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Postfach 21 40, 50250 Pulheim
- Römisch Germanisches Museum, Roncalliplatz 4, 50667 Köln

unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage nach Zugang der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, falls diese nicht vorher von der Denkmalbehörde freigegeben wird (§§ 15 und 16 DSchG).

Dem Amt für Bodendenkmalpflege oder seinen Beauftragten ist das Betreten der betroffenen Grundstücke zu gestatten, um ggf.

archäologische Untersuchungen durchführen zu können. Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten. Die Bodendenkmalbehörde ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu sechs Monate in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 Satz 1 DSchG).

Sofern bei Zufallsfunden erforderliche archäologische Maßnahmen zu personellen und sachlichen Mehraufwendungen führen, gleichwohl aber im Interesse des Straßenbauvorhabens vorzeitig und beschleunigt durchzuführen sind, können die Aufwendungen hierfür nach Maßgabe des Schreibens vom 20. März 2000 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (-S 15/14.87.01-10-) vom Vorhabenträger im Rahmen einer Vereinbarung mit der zuständigen Denkmalbehörde vorfinanziert werden. Die maßgebenden Gründe für eine Vorfinanzierung sind aktenkundig zu machen.

Einzelheiten bezüglich der Vorgehensweise, der Frage der Erforderlichkeit bzw. Angemessenheit etwaiger Maßnahmen oder der Kostentragung sind zwischen dem Vorhabenträger und der Oberen Denkmalbehörde zu vereinbaren. Grundlage sind die im Schreiben des BMVBS vom 20. März 2000 (S. 15/14.87.01-10) dargelegten Grundsätze. Die Vereinbarung ist vorab dem MHKBG NRW vorzulegen, das diese wiederum zunächst mit dem BMVI abstimmt.

Sollte keine Einigung erzielt werden können, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Nachtragsentscheidung vor (§ 74 Abs. 3 VwVfG NW).

Der Vorhabenträger hat Maßnahmen des Denkmalschutzes zu gewährleisten, die nach Art und Umfang geeignet sind, eine durch den Trassenbau verursachte Zerstörung von Bodendenkmälern im öffentlichen Interesse zu vermeiden, bzw. soweit zu minimieren, wie dies unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit möglich ist.

In allen Bereichen außerhalb der Bestandstrassen, die im Zusammenhang mit der geplanten Ausbaumaßnahme durch Bodeneingriffe in Anspruch genommen werden, ist daher eine bauvorgreifende archäologische Untersuchung erforderlich.

Die archäologische Untersuchung setzt dabei mit dem flächenhaft vorzunehmenden lageweisen Abziehen der obersten Bo-

denschichten ein. Bei Feststellung archäologischer Befunde oder Funde, ist deren fachgerechte archäologische Untersuchung, Dokumentation und Bergung zu gewährleisten. Für die Arbeiten ist auf der Grundlage eines vom Römisch-Germanischen Museum / Archäologische Bodendenkmalpflege der Stadt Köln genehmigten fachlichen Konzeptes eine Erlaubnis nach § 13 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz DSchG) einzuholen.

Bevor bauliche Maßnahmen im Bereich des Äußeren Grüngürtels ergriffen werden, ist das Denkmal gegebenenfalls durch den Vorhabenträger in angemessenem Maße zeichnerisch, fotografisch sowie durch ergänzende Archivrecherche zu dokumentieren und diese Dokumentation dem LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland zu übergeben. Für die Anforderungen an die Dokumentation empfiehlt sich eine Abstimmung mit dem LVR-Amt für Denkmalpflege.

6.1.13 Sonstige Nebenbestimmungen

6.1.13.1 Aktualisierung der Planunterlagen

Die Planunterlagen sind von der Straßenbauverwaltung entsprechend den sich aus diesem Beschluss ergebenden Ergänzungen, Änderungen, Auflagen und Verpflichtungen zu berichtigen. Hierzu zählen auch die Ergänzungen und Änderungen, die sich auf Grund der Stellungnahmen und Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren ergeben, soweit in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist.

Soweit durch diese Ergänzungen und Änderungen Rechte Dritter neu oder stärker als bisher beeinträchtigt werden, bedarf es zur Wirksamkeit dieser Ergänzungen oder Änderungen deren Zustimmung; andernfalls ist ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

6.1.13.2 Schutz von Versorgungsleitungen

Gemäß § 72 Abs. 3 TKG trägt der Nutzungsberechtigte im Falle der Änderung eines leitungsführenden Verkehrsweges alle im Zusammenhang mit der Verlegung, dem Umbau und der Sicherung der Fernmeldeanlagen entstehenden Kosten. Im Falle des Neubaus einer Straße trägt der Nutzungsberechtigte diese Kosten ebenfalls, es sei denn, es steht ein schützenswertes Recht

hinsichtlich der Lage der Telekommunikationsleitungen zu (vgl. BGH, Urt. vom 17. März 1994, III ZR 10/93 - VkBf. 1994, S. 497).

Die von den Leitungsbetreibern in deren Stellungnahmen beige-fügten Lagepläne sind in der Ausführungsplanung zu beachten. Dabei muss berücksichtigt werden, dass zu den eingetragenen Versorgungsleitungen in deren Lage und Höhe Abweichungen zu den örtlichen Gegebenheiten bestehen können. Eine vorzei-tige Abstimmung mit den Leitungsbetreibern wie in Teil A, Ziffer 6.1.1.3 dieses Beschlusses aufgeführt, ist unumgänglich, eben-so, wie Suchschachtungen beim Ausheben von Böden, Stra-ßenbelägen, Fundamenten und sonstigen Arbeiten eingeplant werden müssen.

Die neuerlegte Trasse sowie die dazugehörigen Schächte der LWL-Kabelanlage der GLH-Auffanggesellschaft für Telekommu-nikation mbH muss frei zugänglich sein und frei von Kompensa-tionsmaßnahmen (Anpflanzung von Bäumen/ Sträuchern.)

Auf Teil A, Kapitel 6.1.4 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

6.2 Hinweise

6.2.1 Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundflächen, Erschwernissen, anderer Nachteile und des Lärmschutzes an Gebäuden) betref-fen, sind - soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Vo-raussetzungen dieser Ansprüche in der Planfeststellung zu ent-scheiden ist - nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbe-schlusses, in dem im Grundsatz nur öffentlich-rechtliche Bezie-hungen geregelt werden. Solche Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an den

**Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Rhein-Berg
Außenstelle Köln
Deutz-Kalker-Straße 18-26
50679 Köln**

gerichtet werden.

Wird eine Einigung nicht erzielt, so wird über diese Forderungen in einem besonderen Entschädigungsfeststellungsverfahren entschieden werden, für das die

**Bezirksregierung Köln
Dezernat 21
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln**

zuständig ist.

Soweit Ansprüche in diesem Verfahren nicht abschließend geregelt werden können, steht den Betroffenen alsdann der ordentliche Rechtsweg offen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Entschädigung grundsätzlich in Geld geleistet wird (§ 15 EEG NRW).

Ein Anspruch auf Gestellung von Ersatzland besteht nur unter den Voraussetzungen des § 16 EEG NRW. Nach Absatz 1 dieser Vorschrift ist "im Falle des Eigentumsentzugs auf Antrag des Eigentümers die Entschädigung in geeignetem Ersatzland festzusetzen, wenn er zur Sicherung seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben auf Ersatzland angewiesen ist und

- der Enteignungsbegünstigte über als Ersatzland geeignete Grundstücke verfügt, auf die er nicht mit seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben angewiesen ist, oder
- der Enteignungsbegünstigte geeignetes Ersatzland nach pflichtmäßigem Ermessen der Enteignungsbehörde freihändig zu angemessenen Bedingungen beschaffen kann oder
- geeignetes Ersatzland durch Enteignung nach § 5 EEG NRW beschafft werden kann".

6.2.2 Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt gemäß § 17c Abs. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist; es sei denn, er wird

vorher auf Antrag des Vorhabenträgers von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

6.2.3 Hinweis auf die Auslegung des Planes

Dieser Beschluss wird außerdem bei der Stadt Köln, in deren Gebiet das Straßenbauvorhaben liegt bzw. es sich voraussichtlich auswirken wird, mit einer Ausfertigung der Planunterlagen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (§ 74 Abs. 4 Sätze 2-3 VwVfG NRW).

Die Planunterlagen können auch beim

**Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Rhein-Berg
Außenstelle Köln
Deutz-Kalker-Straße 18-26
50679 Köln**

eingesehen werden.

B) Begründung

1. Das Vorhaben

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord (kurz: AK Köln-Nord).

Das AK Köln-Nord ist Teil des Kölner Autobahnringes, auch kurz „Kölner Ring“ genannt und liegt auf dem Gebiet der Stadt Köln, inmitten der Metropolregion Rhein-Ruhr im Bundesland Nordrhein-Westfalen.

Im Rahmen des Umbaus des Autobahnkreuzes Köln-Nord wird die vorhandene Kleeblatt-Form baulich verändert. Es werden für die Fahrbeziehungen Euskirchen (A 1) – Neuss (A 57) und Dortmund (A 1) – Köln (A 57) die vorhandenen indirekten Rampen (Schleifenrampen) durch zwei neue Halbdirektrampen ersetzt. Die vorhandenen Rampen Köln (A 57) – Euskirchen (A 1) und Neuss (A 57) - Dortmund (A 1) sowie die vorhandenen vier Tangenten werden teilweise in ihrer Lage verändert. Der Ausbau der Richtungsfahrbahnen der A 1 und der A 57 erfolgt in symmetrischer Verbreiterung.

Der Planfeststellungsabschnitt der BAB A 1 erstreckt sich von Bau-km 119+200 bis 120+500. Die A 1 erhält mit dem Umbau eine durchgehende Sechsstreifigkeit. Der vorliegende Ausbauabschnitt der A 1 stellt somit den „Lückenschluss“ im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus zwischen dem bereits ausgebauten östlichen Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Köln-Niehl und dem Abschnitt zwischen AK Köln-Nord und AS Köln-Bocklemünd dar.

Der Planfeststellungsabschnitt der BAB 57 verläuft von Bau-km 118+860 bis 120+430. Aus den planerischen Randbedingungen, wie der Anlage von neuen Lärmschutzanlagen, ergeben sich auf der BAB 57 unterschiedliche Planfeststellungsgrenzen im Bereich der AS Köln-Chorweiler. Auf der Richtungsfahrbahn Neuss liegt die Planfeststellungsgrenze bei Bau-km 118+860 und für die Richtungsfahrbahn Köln bei Bau-km 119+000. Die BAB 57 erhält mit dem Umbau eine Sechsstreifigkeit von dem AK Köln-Nord bis zur nördlichen Planfeststellungsgrenze im Bereich der AS Köln-Chorweiler.

Die mit der Baumaßnahme verbundenen Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden auf die unvermeidbaren Eingriffe beschränkt. Diese können durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen als auf Dauer ausgeglichen angesehen werden.

Die vorliegende Planung der Straßenbaumaßnahme wurde nach Abwägung aller Belange unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen und der anerkannten Richtlinien erstellt. Nach allgemeinem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass durch die Baumaßnahme keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zurückbleiben.

2. Vorgängige Verfahren

2.1 Bedarfsplan des Bundes

Die Baumaßnahme Umbau AK Köln-Nord ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 der Dringlichkeit für bereits laufende und fest disponierte Projekte zugeordnet. Im Bedarfsplan auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplanes wird jedes Vorhaben nach Dringlichkeit unter „Vordringlicher Bedarf“, „Weiterer Bedarf“ oder „bereits fest disponierte Projekte“ eingeordnet. Beurteilungskriterien sind dabei das Kosten-Nutzen-Verhältnis, die raumordnerische Bedeutung und die Umweltrisiko- und FFH-Verträglichkeitseinschätzung. Das Hauptaugenmerk liegt auf den Projekten, die als „fest disponiert“ oder im „vordringlichen Bedarf“ eingestuft sind.

Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben entsprechen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Das Vorhaben wurde zuvor hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeitsbelange, Raumordnung usw. bewertet und die Ergebnisse entsprechend berücksichtigt.

2.2 Landesentwicklungsplan

Gemäß Landesentwicklungsplan (LEP), Teil A – Siedlungsräumliche Grundstruktur und zentralörtliche Gliederung – vom 11.05.1995 (MURL, 1995) gehört der Planungsraum zu einem Ballungskern. Hinsichtlich der zentralörtlichen Gliederung ist die Stadt Köln als Oberzentrum dargestellt.

Der Planungsraum liegt innerhalb der Europäischen Metropolregion Rhein-Ruhr, die aufgrund maßgeblicher Orientierungsmerkmale Kennzeichen einer europäischen Metropolregion aufweist.

Die BAB 1 wird als großräumige Achse von europäischer Bedeutung und die A 57 als großräumige, die Oberzentren verbindende Achse dargestellt.

2.3 Regionalplan

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln (BEZIRKSREGIERUNG KÖLN, 2006) weist die BAB 1 als „Straße für den vorwiegend großräumigen Verkehr“ aus, ebenso die BAB 57 ab der Anschlussstelle Köln-Longerich in Richtung Neuss.

Außerhalb des Planfeststellungsbereichs verläuft parallel zur BAB 1 die Militärringstraße (L 34) und kreuzt die BAB 57 südlich der Planfeststellungsgrenze. Sie ist als „Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr“ ausgewiesen. Die Flächen nördlich der BAB 1 sind überwiegend als Allgemeine Siedlungsbereiche dargestellt. Bei den Freiflächen südlich der A 1 handelt es sich um einen Teil eines walddominierten „Regionalen Grünzugs“. Das Umfeld der Anschlussstelle Köln-Chorweiler (A 57) wird als „Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich“ mit den Freiraumfunktionen „Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung“ und „Regionaler Grünzug“ dargestellt. Für die westlich an der A 57 angrenzenden Flächen ist ebenfalls die Freiraumfunktion „Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung“ festgesetzt.

Bei der in der Osthälfte des Untersuchungsgebiets verlaufenden Bahnlinie handelt es sich um einen „Schienenweg für Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr.“ Südlich der Anschlussstelle Köln-Longerich ist als „Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung“ ein in West-Ostrichtung verlaufender „Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr“ dargestellt.

2.4 Landschaftsplan

Der Planungsraum für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes der Stadt Köln (Stadt Köln, 1991).

2.5 Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan der Stadt Köln (Stand Oktober 2015) sind die Autobahnen A 1 und A 57 mit dem Autobahnkreuz Köln-Nord und den Anschlussstellen Köln-Chorweiler und Köln-Longerich sowie die Militärringstraße als Verkehrsflächen für den überörtlichen und örtlichen Hauptverkehr dargestellt. Die daran angrenzenden Freiflächen sind als Grünflächen ausgewiesen.

Nördlich von der A 1 befinden sich die Wohnbauflächen Köln-Pesch und Köln-Lindweiler. Südlich des Pescher Weges liegt ein kleineres Gewerbegebiet, an der Anschlussstelle Köln-Longerich befindet sich ein großes Gewerbegebiet. Westlich der Anschlussstelle Köln-

Chorweiler grenzt ein weiteres großflächiges Gewerbegebiet an die Wohnbebauung heran.

2.6 Vorgezogene Baumaßnahmen

Das Kreuzungsbauwerk BAB 1 / BAB 57 wird zurzeit aufgrund des schlechten Bauwerkzustandes sowie der schlechten Ergebnisse einer Nachrechnung für das Trageverhalten vorab erneuert und in der für den Umbau des AK Köln-Nord erforderlichen neuen Breite mit zwei zusätzlichen Teilbauwerken erstellt. Als weitere vorlaufende Maßnahme werden schon Teilgewerke des neuen Unterführungsbauwerkes für die Halbdirektrampe Dortmund – Köln erstellt. Gemäß § 17b Abs. 1 Nr. 4 FStrG i. V. m. § 74 Abs. 7 VwVfG NRW kann auf eine Planfeststellung zur Baurechtserlangung für die vorgezogenen Maßnahmen verzichtet werden, da es sich um einen Fall unwesentlicher Bedeutung handelt.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW – Betriebssitz Gelsenkirchen – hat mit dem Schreiben vom 12.05.2017 die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 17 FStrG i.V.m. § 73 VwVfG NRW beantragt. Die Planunterlagen wurden durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW – Regionalniederlassung Rhein-Berg – mit Schreiben vom 12.05.2017 der Bezirksregierung zugeleitet.

Der Plan hat auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Zeit vom 30.08.2017 bis 29.09.2017 (einschließlich) bei der Stadt Köln, während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die Stadt Köln hat Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen sind. Zur Erörterung etwaiger Einwendungen wurde ein Erörterungstermin vorgesehen. Weiterhin wurden die Planunterlagen sowie der Inhalt der Bekanntmachung auf der offiziellen Internetseite der Bezirksregierung Köln veröffentlicht.

Die nicht ortsansässig Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt war, sind von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden.

Außerdem hat die Anhörungsbehörde die Planunterlagen den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet.

Die nach § 3 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes anerkannten Vereine sowie sonstige Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, wurden durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 VwVfG benachrichtigt. Ihnen ist damit Gelegenheit zur Äußerung gegeben worden.

Zum Sachverhalt und zum Vorbringen der Beteiligten im Einzelnen wird auf den Akteninhalt verwiesen.

Auf Grund der eingegangenen Stellungnahmen wurde das vorliegende Deckblattverfahren erforderlich.

3.2 Umfang der auszulegenden Planunterlagen

Im Anhörungsverfahren wurde verschiedentlich eingewandt, dass die ausgelegten Planunterlagen nicht ausreichend gewesen seien, um die vom Vorhaben Betroffenen zu informieren. Diese Rügen werden zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde zeigt zwar Verständnis für das Bemühen von Betroffenen, wegen der höchst komplexen Sachverhalte über möglichst viele Details einer neuen Planung Kenntnis zu erhalten. Derartiges ist aber durch das Gesetz nicht geboten.

§ 73 Abs. 1 Satz 2 VwVfG sowie Nr. 17 (2) PlaFeR 15 verdeutlicht, was unter Plan im Sinne des Planfeststellungsrechts zu verstehen ist. Danach müssen die Unterlagen über alle für die Beurteilung des Vorhabens wesentlichen Gesichtspunkte Aufschluss geben. Sie müssen etwaigen Einwendern insbesondere die notwendigen Kenntnisse vermitteln, ohne die eine Beurteilung potentieller Einwirkungen, Gefahren oder Nachteile einer Baumaßnahme nicht möglich ist. Mit der Planauslegung brauchen jedoch nicht bereits alle Unterlagen bekannt gemacht werden, die möglicherweise erforderlich sind, die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend darzutun oder den festgestellten Plan vollziehen zu können. Ausreichend ist vielmehr, dass sich die abwägungserheblichen Belange mit einer Deutlichkeit ergeben, die es erlaubt, ihre Bedeutung für die Planung und die Betroffenheit Dritter zu erkennen.

Diesem Informationsanspruch der Einwender ist durch die Auslegung der Pläne entsprochen worden.

3.3 Planänderungen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat der Vorhabenträger aus Anlass von Stellungnahmen verschiedene Planänderungen vorgenommen und in das Verfahren eingebracht. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Folgendes:

1. Deckblatt:

- Aufnahme einer neuen Ausgleichsfläche (Ersatzmaßnahme E1 „Neuanlage von Laubwald“) zur Berücksichtigung des forstrechtlichen Ausgleichs. Diese Fläche befindet sich in der Nähe der geplanten Umbaumaßnahme des Autobahnkreuzes Köln-Nord in Köln-Longerich im Bereich des Kölner Grüngürtels und wird aufgeforstet.
- Der Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) wurde aufgrund der vorgebrachten Einwendungen um eine aktuelle Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Bericht Unt.12.7D sowie 12.8 Blätter 1D-3D) ergänzt. Weiterhin wurde aufgrund der Einwendungen die Kartierung von Biotoptypen, Avifauna und Fledermäuse aktualisiert und ein zusätzlicher Forstrechtlicher Eingriffs- und Ausgleichsplan (Unt.12.2 Blatt 7D) erstellt.
- Die in den Einwendungen geforderten Wegeverbindungen (Forstwege/ Fußwege) in Köln-Lindweiler wurden aufgenommen und in im LBP berücksichtigt
- Entfall des ursprünglich geplanten Versickerbeckens VSB 4 am Pecher Weg
- Entfall der ursprünglich geplanten Zufahrt zu dem Versickerbecken VSB 1 an der Johannesstraße / BAB 1
- Entsprechend der Vorgabe der Leitungsbetreiber erfolgte eine Änderung an den beidseitig der BAB 57 geplanten Lärmschutzanlagen im Bereich der AS Köln-Chorweiler zur Einhaltung der vertikalen Sicherheitsabstände unter der kreuzenden Hochspannungsfreileitungen.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW – Betriebssitz Gelsenkirchen – hat mit dem Schreiben vom 25.07.2018 die Durchführung des Plan-

feststellungsverfahrens nach § 17 FStrG i.V.m. § 73 VwVfG NRW für das Deckblatt beantragt. Die Planunterlagen zum ersten Deckblatt wurden durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW - Regionalniederlassung Rhein-Berg – mit Schreiben vom 23.07.2018 der Bezirksregierung Köln zugeleitet.

Auf eine Offenlage der Unterlagen zum 1. Deckblatt konnte verzichtet werden, da der Kreis der Betroffenen bekannt ist und keine neuen Betroffenen durch die Planänderungen entstanden sind. Die zuständigen Behörden wurden in der Planungsphase für das Deckblatt mit einbezogen. Aus den Ergebnissen der bilateralen Gespräche und den Stellungnahmen der Behörden wurde die Planänderung entwickelt.

3.4 Erörterungstermin

Während der gesetzlichen Frist sind Stellungnahmen gegen den Plan abgegeben worden, zu denen sich der Vorhabenträger schriftlich geäußert hat. Private Einwendungen gegen den Plan sind nicht erhoben worden.

Die Anhörungsbehörde hat die jeweilige Gegenäußerung des Vorhabenträgers mit den Deckblattunterlagen mit der Gelegenheit zur erneuten Stellungnahme an die zuständigen Behörden übersandt.

Die Rechte der Beteiligten, auf die Planungsentscheidung Einfluss zu nehmen, wurden gewahrt. Die Beteiligten erhielten durch die Möglichkeit zur erneuten Stellungnahme ausreichend Gelegenheit, sich zu den entscheidungsrelevanten Gesichtspunkten zu äußern.

Durch die schriftliche Gegenäußerung der Straßenbauverwaltung und die Planänderung konnten die Einwendungen und Bedenken weitestgehend ausgeräumt sowie Vorschläge und Anregungen berücksichtigt werden. Im Interesse einer Verfahrensbeschleunigung wurde auf einen Erörterungstermin verzichtet, weil der Sachverhalt so weit wie möglich geklärt war und eine Erweiterung der Informationsbasis für die Planfeststellungsbehörde vom Erörterungstermin nicht zu erwarten war.

4. Verfahrensrechtliche Bewertung

4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord, einschließlich der notwendigen

Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter sowie der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Köln - Regierungsbezirk Köln - ist somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes und des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen erforderlich.

4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde

Die Bezirksregierung Köln ist nach § 22 Abs. 4 FStrG i. V. m. § 1 Abs. 3 zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem StraßenR u. EisenbahnkreuzungsR (10.07.2018, GV.NRW S 396) die zuständige Anhörungsbehörde.

4.3 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 dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW).

4.3.1 Konzentrationswirkung

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW). Der Planfeststellungsbeschluss umfasst dabei auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Eine „Notwendigkeit“ i.S. der vorgenannten Vorschrift ist für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur „Beseitigung von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind“. Dabei dürfen die Folgemaßnahmen „über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Eine Umgestaltung dieser Anlagen, die für den Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben“ (BVerwG, Urteil v. 12.2.1988 4 C 54.84- DVBl. 1988, S. 843).

Demnach stellen insbesondere

- Neubauten, Verbreiterungen und Anpassungen von Brückenbauwerken und Unterführungen,

- die Herstellung bzw. Wiederherstellung von Geh- und Radwegen,
- die Neuregelung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes,
- die Anlage von Entwässerungssystemen und Drainageanlagen,
- die Anlage bzw. Erweiterung von Versickerbeckenanlagen,
- die Anpassung von Ver- und Entsorgungs- und Telekommunikationsleitungen,
- die Errichtung von Lärmschutzanlagen und Stützwänden,
- die Beseitigung von Gebäuden und
- die Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

notwendige Folgemaßnahmen dar, da ein unsachlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und dem Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord besteht und die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen, in die das Bauvorhaben eingreift, wieder hergestellt werden muss, damit diese nach wie vor ihrer bisherigen Aufgabe gerecht werden.

Der Konzentrationswirkung steht auch nicht entgegen, dass das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG des Bundes durchgeführt wird. Dieses Verfahren wird von einer Landesbehörde nach den landesrechtlichen Vorschriften durchgeführt.

4.3.2 Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen

Soweit in das Bauwerksverzeichnis Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen (außer Telekommunikationslinien) aufgenommen worden sind, haben diese nur deklaratorische Bedeutung. Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen entstehende Kosten sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu regeln (vgl.: "Hinweise zur Behandlung von Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Telekommunikationslinien bei Straßenbaumaßnahmen des Bundes" - Hinweise 2001- Anlage zum Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau

Nr. 48/2001 vom 19.12.2001 -S 16/08.33.00/59 Va 01- in VkB1. 2002, S. 113 ff.)

Lediglich für Telekommunikationslinien begründen die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes (TKG) insoweit ein öffentlich-rechtliches Nutzungsverhältnis, als die Deutsche Telekom AG nach § 72 Abs. 3 TKG im Falle der Änderung einer leitungsführenden Straße alle im Zusammenhang mit der Verlegung, dem Umbau und der Sicherung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten zu tragen hat. Befinden sich die Leitungen dagegen auf Grundstücken privater Eigentümer, besteht zwischen ihnen und der Deutschen Telekom AG ein privatrechtliches Nutzungsverhältnis. Da dieses nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, ist auch über die Verlegungskosten nicht in der Planfeststellung, sondern aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.

4.3.3 Nachträglich eingebrachte Unterlagen

Die nachträglich in das Verfahren eingebrachten (1. Deckblatt vom 25.07.2018) und durch diesen Beschluss festgestellten Unterlagen ersetzen die ursprünglich und hiermit gleichfalls festgestellten Planunterlagen nur insoweit, als sie davon abweichen.

4.3.4 Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen

Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen, amtliche Verkehrszeichen, Reduzierung der Fahrstreifenaufteilung der Tangente Köln-Dortmund von der A 57 auf die A 1 auf eine einstreifige Verkehrsführung etc.) – soweit nach Inbetriebnahme der Straßen erforderlich – obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, die darüber außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entscheidet.

4.4 Linienführung

Die Linienführungen der beiden Autobahnen A 1 und A 57 sind im Planfeststellungsabschnitt durch ihre bestehende Lage sowie die angrenzende Flächennutzung vorgegeben. Aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte wie die anschließenden Streckenabschnitte, kreuzende Straßen und Bahnlinien, vorhandene Lärmschutzanlagen sowie anliegende Bebauung kann der Ausbau der A 1 und der A 57 nur symmetrisch erfolgen.

Die von der Bezirksregierung Köln mit Zustimmung des Verkehrsministeriums des Landes nach § 16 FStrG getroffene Entscheidung war der weiteren Planung, die mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss abgeschlossen wird, zugrunde zu legen, weil sie innerhalb des Planungsablaufes den Charakter einer vorbereitenden Grundentscheidung mit allein verwaltungsinterner Bindung hat. Das bedeutet, dass die bestimmte Linie im Rahmen der Prüfung der im Planfeststellungsverfahren geforderten Varianten zwar zur erneuten Disposition steht. Dies ergibt sich aus dem Abwägungsgebot. Ein Verstoß gegen dieses Gebot kann darin liegen, dass die Planfeststellungsbehörde eine von der Sache her naheliegende Trassenvariante verworfen hat, obwohl die durch die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen hätten verwirklicht werden können (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985 - 4 C 15.83 - NJW 1986, S. 80). Jedoch ist die dem Abwägungsgebot unterliegende Gestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde durch die der Bezirksregierung Köln mit Zustimmung des Verkehrsministeriums vorbehaltene Bestimmung der Linienführung begrenzt (BVerwG, Urteil vom 14.02.1975 - 4 C 21.74 -NJW 1975, S. 1373). Kommt die Planfeststellungsbehörde nach Abwägung aller Belange zu dem Ergebnis, dass die linienbestimmte und der Planfeststellung unterliegende Variante gegen das Abwägungsgebot verstößt, so hat sie den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses abzulehnen. Dies ist aber hier nicht der Fall.

4.5 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das UVPG verfolgt das Ziel, die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde zu verbessern, das Entscheidungsverfahren transparenter zu gestalten und damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen.

Gemäß der Übergangsvorschrift in § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG (neue Fassung vom 29.07.2018) sind Verfahren nach § 4 in der Fassung dieses Gesetzes, die vor dem 16. Mai 2017 galt, zu Ende zu führen, wenn vor diesem Zeitpunkt die Unterlagen nach § 6 in der bis dahin geltenden Fassung des UVPG vorgelegt wurden.

Für das ursprüngliche Genehmigungsverfahren wurden die UVP-Unterlagen zu den beschreibenden Darstellungen und Bewertungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan ergänzt. Entsprechend der Forderung der Höheren Naturschutzbehörde werden im Deckblatt I alle Umweltbelange in einem UVP-Bericht abgehandelt. Dieser UVP-Bericht dient dann einem eigenständigen Prüfverfahren gemäß UVPG. Im Zuge des Genehmigungsverfahrens wurde das UVPG zu-

letzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 08.09.2017 (BGBl. I S. 3370) geändert. Daher wird der im Deckblatt I vorgelegte UVP-Bericht der UVP als unselbstständiger Teil dem verwaltungsbehördlichen Verfahren als Zulassungsentscheidung dienen (§ 4 UVPG). Somit ist die Betrachtungstiefe des UVP-Berichtes an den Detailgrad der Genehmigungsplanung des Straßenbaus gekoppelt.

Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG (alte Fassung, § 16 UVPG neue Fassung) erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG (neue Fassung: § 17 UVPG) zu beteiligten Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit gemäß § 9 UVPG (neue Fassung: § 18 UVPG) erfolgte hier durch das Anhörungsverfahren und entsprach damit den Anforderungen des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG (§ 9 Abs. 1 Satz 2 UVPG).

4.5.1 Untersuchung der Varianten

Im Anhörungsverfahren wurde vereinzelt vorgetragen, dass eine andere Planungsvariante verwendet werden sollte. Diese Rüge ist, soweit ihr nicht durch zusätzliche Ermittlungen und Untersuchungen entsprochen worden ist, unbegründet. Die Planfeststellungsbehörde war nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden (BVerwG, Urteil v. 25.1.1996 -4 C 5.95- DVBl. 1996, S. 677).

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG (neue Fassung: § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG) ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant sind und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des konkreten Vorhabens.

4.5.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Nach § 11 UVPG (neue Fassung: § 24 UVPG) erarbeitet die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage der nach § 6 UVPG (neue Fassung § 16 Abs. 1 UVPG) beizufügenden Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen gemäß §§ 7 und 8 UVPG (neue Fassung: §§ 17 und 54 UVPG), der Ergebnisse eigener Ermittlungen sowie der Äußerun-

gen der Öffentlichkeit gemäß § 9 UVPG (neue Fassung: § 18 UVPG) eine zusammenfassende Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens.

Aus den von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen, den behördlichen Stellungnahmen, den Äußerungen der Öffentlichkeit sowie eigenen Ermittlungen ergeben sich folgende Wirkungen des Vorhabens auf die nachfolgend im Einzelnen genannten Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter.

Die zusammenfassende Darstellung enthält die für eine Bewertung erforderlichen Aussagen über die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens und ist damit eine Dokumentation des (umweltbezogenen) entscheidungserheblichen Sachverhalts.

Im Folgenden werden die zu erwartenden Auswirkungen, die durch das Projekt hervorgerufen werden können, dargestellt. Die zusammenfassende Darstellung orientiert sich vom Aufbau her an den betroffenen Schutzgütern und den durch die Anlage hervorgerufenen Auswirkungen.

4.5.2.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das Vorhaben befindet sich im Norden des Kölner Stadtgebiets im Bereich des Kölner Autobahnringes im Stadtbezirk Chorweiler mit den an die BAB angrenzenden Stadtteilen Pesch, Lindweiler, Heimersdorf und im Stadtbezirk Nippes an die BAB angrenzenden Stadtteil Longerich.

Der Untersuchungsraum umfasst das Autobahnkreuz Köln-Nord und die an das Autobahnkreuz anschließenden Abschnitte der A 1 bzw. der A 57. Im Westen (A 1) bildet etwa die Johannesstraße (L 93), im Osten die Heimersdorfer Straße die Untersuchungsraumgrenze. Im Norden (A 57) reicht der Untersuchungsraum bis an die Anschlussstelle (AS) Köln-Chorweiler, im Süden bis an die AS Köln-Longerich. Der insgesamt etwa 110 ha große Raum umfasst i. d. R. einen rund 100 m breiten Korridor beiderseits der vorhandenen Fahrbahnen. Im Südwesten des AK Köln-Nord ist der untersuchte Korridor auf eine Breite von etwa 350 m, im Nordosten auf eine Breite von rund 150 m ausgeweitet worden. Im Rahmen des 1. Deckblattes wurde das Untersuchungsgebiet um eine neue Ausgleichsfläche (Ersatzmaßnahme E 1) am Bergheimer Weg zur Kompensation in die Waldbestände erweitert,



Die naturräumliche Gliederung Deutschlands ordnet den Planungsraum der Haupteinheit 552 „Köln-Bonner Rheinebene“ mit dem Zentralbereich der „Niederrheinischen Bucht“ (55) zu. Diese wird als Niederterrassenebene beschrieben und zeichnet sich durch starke Besiedelung und die Prägung durch den Mensch aus.

Der Untersuchungsraum wird daher maßgeblich geprägt durch das Autobahnkreuz Köln-Nord, die an das Autobahnkreuz anschließenden Abschnitte der BAB A 1 und der BAB A 57, vornehmlich wohnbaulich genutzte Siedlungsbereiche sowie Gehölz- und Freiflächen beiderseits der Autobahnen. Von besonderer Bedeutung sind die zum äußeren Grüngürtel gehörenden Flächen des ehemals als Truppenübungsgelände genutzten Nüssenberger Buschs sowie die hieran anschließenden Waldbestände des Äußeren Grüngürtels.

Südöstlich des Autobahnkreuzes Köln-Nord liegt der Stadtteil Longerich, die nächstgelegenen ausgewiesenen Wohnsiedlungsflächen befinden sich in einem Abstand von ca. 300 m südlich der Autobahn A 1 bzw. östlich der A 57. Innerhalb des Untersuchungsraumes existieren im Umfeld des S-Bahnhofes Köln-Longerich am Volkhovener Weg neben dem P+R-Platz auch einzelne Gewerbebetriebe. Auch der Kiesweg unmittelbar westlich der Bahnstrecke wird neben den Gewerbebetrieben auch durch Wohngebäude im Außenwohnbereich und Gartenanlagen geprägt.

Südwestlich des AK Köln-Nord, außerhalb des Untersuchungsraumes, befindet sich das Gewerbegebiet Köln-Ossendorf in einem Abstand von ca. 590 m zur A 1 bzw. ca. 160 m zur A 57.

Nördlich der A 1 liegen die Ortsteile Pesch (westlich des Autobahnkreuzes) sowie Lindweiler (östlich der A 57). Beide befinden sich zum Teil in unmittelbarer Nähe zu den Autobahnen. Ebenfalls nördlich der A 1 befindet sich zwischen den DB-Überführungen und der Überführung des Volkhovener Weges die Kleingartenanlage Pingendorf e.V. im Stadtteil Heimersdorf. Bei den an die A 57 angrenzenden Siedlungsflächen des Ortsteils Pesch handelt es sich vorwiegend um Wohnbauflächen. Westlich des Chorweiler Zubringers sind zudem Gewerbeflächen ausgewiesen.

Vorbelastungen

Der geplante Ausbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord erfolgt ausschließlich im unmittelbaren Nahbereich des vorhandenen Kreuzungsbauwerkes und der hieran anschließenden stark befahrenen Abschnitte der BAB A 1 und der BAB A 57. Es bestehen Vorbelastungen durch die starke anthropogene Überformung der Landschaft infolge der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur (Zerschneidungswirkungen, Lärm- und Schadstoffbelastungen), der fortschreitenden Freiflächenverluste durch die Ausweitung von Siedlungsgebieten und der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung.

Altlasten:

Im Untersuchungsgebiet befinden sich folgende Altlastenflächen:

- Altlasten Nr. 40620_017: Butzweiler Straße, K 3917, Verdachtsfläche / altlastverdächtige Fläche
- Altablagerung Nr. 50611: Longerich, Lindweiler Weg, Bereich mit verfüllter Bodensenke (Nachweis 1893) und ehemaliger militärischer Festungsanlage (Zwischenwerk), die in den 20er Jahren gesprengt wurde
- Altlastverdachtsfläche Nr. 60503: BAB-Kreuz Nord / Militärring z.T. militärische Nutzung im 2. Weltkrieg, 60er Jahre: Aufschüttungen im Zuge des Baus des AK Köln-Nord; Anfang der 80er Jahre Verfüllung des vorhandenen Oberflächenwassers; Querung einer Pipeline
- Altlastverdachtsfläche Nr. 60601: BAB A 1

- Altlastverdachtsfläche Nr. 604101 Bahnhof Longerich

Die o.g. Altablagerungen zeigen keine Auffälligkeiten bei den Bodenluft-Untersuchungen und stellen bei derzeitiger Nutzung keine Gefährdung dar.

4.5.2.2 Mensch

Als baubedingte negative Auswirkungen auf den Menschen sind zunächst Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen durch den Baustellenbetrieb und den Baustellenverkehr sowie vorübergehende Verkehrsbehinderungen im Bereich der Knotenpunkte während der Bauzeit zu nennen. Die Straßenbenutzer sind während der Bauzeit durch vorübergehende Verkehrsbehinderungen und -gefährdungen durch die Verkehrsführung innerhalb der Baustellen betroffen. Des Weiteren kommt es zu einer Inanspruchnahme von Flächen, durch die den Menschen nutzbarer Freiraum entzogen wird.

Die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens sind zeitlich begrenzt und werden in der Regel nur tagsüber entstehen. Zudem ist die Bauausführung so geplant, dass mit Fortschreiten der Baumaßnahmen die möglichen Schutzmaßnahmen, wie z. B. Nutzung des teilweise hergestellten Einschnitts mit seiner Schutzwirkung vor Lärm und Staub, konsequent genutzt und die durch die Baumaßnahme verursachten Behinderungen und Belastungen wie Baulärm und Luftschadstoffbelastung möglichst gering gehalten werden.

Als betriebsbedingte negative Auswirkung für Verkehrsteilnehmer, Anlieger und Anwohner ist die Beeinträchtigung der Landschaft und deren Funktion für die Erholung auf Grund der anthropogen Überprägung durch den Straßenkörper und die verkehrsbedingten Immissionsbelastungen zu nennen. Dies sind insbesondere straßenbedingte Beeinträchtigungen durch Lärmwirkung, Schadstoff-, Salz- und Staubeintrag in die Seitenflächen, optische Reize durch Lichtwirkungen und Gelände- und kleinklimatische Veränderungen.

Die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte werden in den Bereichen entlang der Trasse mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen weitestgehend eingehalten; für die Anwesen, an denen die Lärmvorsorgewerte trotz dem geplanten aktiven Lärmschutz teilweise noch überschritten werden, ist diese Lärmbelastung unvermeidbar und wird durch passive Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen bzw. in Einzelfällen auch finanziell entschädigt.

Gesundheitsgefahren durch Luftschadstoffe sind nach dem Ergebnis der Schadstoffabschätzung für den Menschen nicht zu erwarten.

Die Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung zeigen, dass die Gesamtbelastung der Luftschadstoffe im Prognosejahr deutlich unter den maßgebenden Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV liegen (Ausschöpfungsgrad mit 25% - 78%). An dieser Gesamtbelastung haben die Emissionen durch den Autobahnverkehr nur einen Anteil von 1% - 8%.

Der Straßenkörper wird durch Anpflanzungen abgeschirmt und soweit wie möglich harmonisch in das Landschaftsbild eingefügt. Zwar wird durch den Straßenkörper der Freiraum teilweise eingeschränkt; der verbleibende Landschaftsraum ist aber nach wie vor für eine Naherholungsnutzung geeignet.

4.5.2.3 Tiere und Pflanzen

Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und Landschaft ergeben sich durch die Anlage selbst sowie durch den Bau und den Betrieb der Straße und sind unterschiedlicher Art. Der Schwerpunkt liegt insbesondere auf dem Verlust und der Störung der Lebensräume. Das bezieht sich nicht nur auf die hochwertigen, sondern auch auf Acker- und Weideflächen, da auch diese Flächen wichtige Lebensraumfunktionen erfüllen.

Als eine Ursache des Verlustes von Lebensraum ist die Flächenversiegelung zu nennen. Daneben kann die Störung von Lebensräumen vielfältige Ursachen haben, z.B. die Veränderung des Wasserhaushalts sowie die Beunruhigung des Raumes durch Verlärmung, Beleuchtung und Bewegung. Aber auch kleinklimatische Veränderungen sowie Veränderungen in der Nutzungsstruktur des Bodens können entsprechende Wirkungen hervorrufen.

Eine weitere Beeinträchtigung ist die Zerschneidung der Lebensräume bzw. deren Beunruhigung. Der Rückzug von Vögeln aus ihren angestammten Brutgebieten, sei es auf Acker- oder Wiesenflächen, sei es innerhalb von Feldgehölzhecken oder ähnlichen Strukturen, ist die Folge davon. Durch den Bau der Straße und deren verkehrliche Nutzung wird die gegenwärtige Vernetzungsstruktur des Landschaftsraumes zerschnitten und wichtige Funktionsbeziehungen werden unterbrochen.

Bei einer Flächeninanspruchnahme, die überwiegend Ackerflächen betrifft, ist der Dauerlebensraum von Tier- und Pflanzenarten auf

Grund intensiver landwirtschaftlicher Nutzung bereits stark eingeschränkt. Bei den feldlebenden Tieren ist davon auszugehen, dass diese die neben der Trasse liegende Feldflur als Ausweichraum aufsuchen, so dass sich der konkrete anlagenbedingte Flächenverlust nicht nachteilig auf den Artenbestand bzw. das Siedlungsverhalten auswirkt.

Eine Beeinträchtigung der Tier- und Pflanzenwelt erfolgt im Wesentlichen im Bereich der Eingriffsschwerpunkte durch Lebensraumverlust, Barrierewirkung, möglichen Tierverlust und Beeinträchtigung von Nahrungs- und Bruthabitaten.

Im Zuge der Baumaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln Nord werden Böden in einem Umfang von 4,65 ha versiegelt (Fahrbahnen, Lärmschutzwand etc.) und 2,38 ha teilversiegelt (Baukette etc.). Erforderliche Neuanlagen bzw. Anpassungen von Böschungsf Flächen, die Errichtung von Lärmschutzwällen, die Anlage von Entwässerungseinrichtungen und sonstige erdbauliche Maßnahmen haben insgesamt einen Umfang von etwa 8,85 ha. Neben den dauerhaften Bodenverlusten kommt es bauzeitlich insbesondere durch Arbeitsstreifen, Arbeits- und Lagerflächen zu Bodenbeeinträchtigungen von ca. 13,26 ha. Nach der bauzeitlichen Inanspruchnahme werden diese Flächen wieder hergestellt.

In Folge der Inanspruchnahme von Biotoptypen bzw. durch die weiterreichenden bau- und betriebsbedingten Wirkungen des Autobahnkreuzes Köln-Nord werden Tierlebensräume, insbesondere der offenen Kulturlandschaft in Anspruch genommen bzw. gestört. Nach fachlicher Einschätzung werden Beeinträchtigungen bei den im Gebiet nachgewiesenen Vogel- und Fledermausarten erwartet. Die vorgesehenen Maßnahmen (vgl. Teil B, Ziffer 5.3.6.3.1. und 5.3.6.3.2. dieses Beschlusses) minimieren diese Beeinträchtigungen jedoch in erheblichem Umfang. Erhebliche Betroffenheiten weiterer Tierarten, insbesondere der artenschutzrechtlich relevanten Gruppe der Amphibien oder des Feldhamsters werden in Anbetracht des fehlenden Nachweises oder der fehlenden Habitataignung bzw. der geringen straßenbedingten Wirkung nach fachlicher Einschätzung ausgeschlossen.

Im Plangebiet und in der näheren Umgebung befinden sich keine FFH- oder Vogelschutzgebiete im Sinne des zusammenhängenden ökologischen Netzes Natura 2000. Eine Schädigung von FFH-Lebensraumtypen durch das Vorhaben des Autobahnkreuzes Köln-Nord wird daher ausgeschlossen.

Nicht ersetzbare Lebensraumverluste streng geschützter Arten gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG können ausgeschlossen werden. Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG sind im Plangebiet nicht vorhanden. Unter Beachtung von Vermeidungsmaßnahmen ergeben sich keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG (vgl. Teil B, Ziffer 5.3.6.10).

4.5.2.4 Landschaft / Erholung

Gegenstand der Betrachtung ist die mit den Sinnen wahrnehmbare Ausprägung von Natur und Landschaft. Hierbei steht die optische Wahrnehmung als Grundlage für das Erleben und die Erholung im Vordergrund. So lädt ein gut gegliederter oder abwechslungsreicher Raum zum Aufenthalt bzw. Spaziergehen ein (> passive Erholung). Des Weiteren sind andere Wertgebende Merkmale der Landschaft (Lärm- und Geruchsfreiheit) wie auch deren Erschließung durch Wege als Voraussetzung für die Erlebbarkeit und Erholung zu berücksichtigen.

Das Landschaftsbild ist maßgeblich durch das vielbefahrenen Autobahnen und das Autobahnkreuz sowie Siedlungsflächen der Stätteile Pesch und Lindweiler geprägt.

Der Untersuchungsraum befindet sich insbesondere parallel zur BAB 1 innerhalb des Äußeren Grüngürtels der Stadt Köln. Der Grüngürtel wird von Grünland- und Waldflächen mit begleitenden Fuß- und Radwegen geprägt.

Die großen extensiv genutzten, teils auch brach liegenden Grünlandbereiche des Nüssenberger Buschs sind Teil des Äußeren Grüngürtels. Diese Grünlandflächen weisen ein gut ausgebautes Wegenetz mit Verbindung zu den angrenzenden Wohnsiedlungen auf.

Östlich des Nüssenberger Buschs schließen sich die Waldbereiche des Äußeren Grüngürtels an. Bei den Waldbereichen handelt es sich überwiegend um Laubwälder im Umfeld der Autobahnen BAB A 1 und A 57. Die zahlreichen Waldwege werden regelmäßig zur wohnungsnahen Kurzzeiterholung aufgesucht.

Innerhalb des Untersuchungsraumes verläuft südlich der BAB A 1 eine Teilstrecke des insgesamt 63 km langen Rundweges „Mein Grüngürtel Rundweg“ entlang des Äußeren Grüngürtels. Dieser wird jedoch anlagebedingt nicht in Anspruch genommen.

Die landschaftsgebundene Naherholung wird durch die unmittelbar angrenzenden BAB A 1, die BAB A 57 und das Autobahnkreuz durch Lärm- und Schadstoffbelastungen stark beeinträchtigt (Vorbelastung). Zudem bestehen durch die Verkehrswege starke Zerschneidungswirkungen und visuelle Störreize.

Der Ausbau des Autobahnkreuzes findet vorwiegend durch Fahrbahnverlegungen innerhalb der Ausdehnung des bestehenden Autobahnkreuzes statt. Neue Fahrbahnen werden nur vereinzelt außerhalb der bisherigen Kleeblattform des Autobahnkreuzes neu angelegt, so dass es hierdurch nur in geringem Umfang zur Inanspruchnahme von erholungsrelevanten Freiräumen kommt. Da es sich bei diesen betroffenen Bereichen zudem um stark beeinträchtigte Erholungsflächen im unmittelbaren Nahbereich der Autobahnen handelt, sind diese Flächenverluste als nicht erheblich zu beurteilen.

Durch die Neuanlage von Lärmschutzwänden werden ebenfalls Flächenverluste hervorgerufen. Die höheren Lärmschutzwände bewirken jedoch eine Reduzierung der Lärmimmissionen und somit auch eine Verbesserung der Erholungssituation.

Mit Beeinträchtigungen von Erholungsräumen durch Schadstoffe / Stäube ist insbesondere während der Bauzeit zu rechnen. Hier kann es zu räumlich und zeitlich begrenzten Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion kommen.

Die in den Stellungnahmen geforderten unbefestigten Wegverbindungen (Forstwege / Fußwege) in Köln-Lindweiler werden wiederhergestellt. Es handelt sich dabei um einen Fußweg am Böschungsfuß östlich der BAB 57 und um einen Forstweg entlang der neuen Rampe Dortmund-Köln hinter dem Pescher Gewerbegebiet. Der Forstweg wird über die Straße Pescher Weg an das Straßennetz angeschlossen. Beide Wege sind im LBP zum 1. Deckblatt berücksichtigt.

Ausschließlich während der Bauzeit ist eine zeitweilige Unterbrechung einzelner Wegeverbindung mit kleinräumigen Anpassungen des Wegenetzes zu erwarten.

4.5.2.5 Boden

Der Untersuchungsraum befindet sich im Bereich der Niederterrasse des Rheins. Die pleistozänen Niederterrassenschotter weisen Mächtigkeiten zwischen 15 und 35 m auf.

Als oberste Schicht des gewachsenen Bodens stehen bindige Böden in Form von feinsandigen bis stark feinsandigen und tonigen Schluffen in einer Mächtigkeit zwischen 1 m und maximal 3 m an. Südöstlich des Autobahnkreuzes und im Bereich der ehemaligen Kiesgrube, westlich der BAB A 57 sind Teilflächen von angeschütteten Bodenschichten bedeckt. Die Auffüllungen aus Schluff, Sand, Kies, unterschiedlichen Bauschutt, Müll, Asche, Schlacke und Schlämmen haben eine Mächtigkeit von mehr als 1 m.

Die angeschütteten Böden bzw. die bindigen Deckschichten werden unterlagert von quartären Rheinablagerungen in Form von Sand, Kiessand und Kies. Darunter liegen die tertiären Schichten des Oligozon-Miozäns – die sog. Kölner Schichten – aus dicht gelagertem Sand bzw. überwiegend Feinsand mit kohligem oder schluffigen bis tonigen Einlagerungen, örtlich mit geringmächtigen Braunkohlenflözen sowie in Teilbereichen Tone mit Einlagerungen von Sand und/oder Braunkohleflözen bis 10 m Mächtigkeit.

Die vorgenannten Böden sind in ihrer natürlichen Ausprägung im größten Teil des Untersuchungsgebietes nicht mehr vorhanden. Das Untersuchungsgebiet unterliegt durch die Anlage von Siedlungs- und Verkehrsflächen, dem Abbau von Sanden und Kiesen und anschließenden Verfüllung einem intensiven anthropogenen Einfluss. Größere unversiegelte Flächen kommen in den Randbereichen der Autobahnen vor. Auch in diesen nicht überbauten Bereichen ist davon auszugehen, dass der natürlich gewachsene Boden durch Bautätigkeiten anthropogen verändert worden ist.

Für das Untersuchungsgebiet sind folgende Bodentypen ausgewiesen: Braunerde, stellenweise Parabraunerde und Gley-Braunerde (B5), Braunerde, stark lehmig-sandig (B52, B54), Parabraunerde, stellenweise Braunerde z.T. pseudovergleyt oder vergleyt (L2), Parabraunerde, tonig-lehmig (L24), Parabraunerde, sandig-lehmig (L42, L43), Pseudegley-Parabraunerde, sandig-lehmig (S-L43).

Der Boden ist einerseits in seiner natürlichen Funktion als Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen sowie als Bestandteil des Naturhaushaltes, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen zu sehen und andererseits in seinen Nutzungsfunktionen wie z. B. als Grundlage für landwirtschaftliche/gärtnerische Produktion. Weiterhin hat er die Funktion als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen aufgrund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften.

Als Erstes ist hierbei die Entfernung der Vegetationsdeckschicht als Schutzschicht des Bodens vor Erosion und Schadstoffeintrag zu nennen. Als Nächstes in der Bauabfolge stellt der Bodenab- bzw. -auftrag eine Beeinträchtigung des Bodengefüges dar. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls die Bodenverdichtung zu sehen, die nicht nur den Boden innerhalb der künftigen Versiegelungsfläche betrifft, sondern auch durch den Baustellenverkehr verursacht wird. Hinzu kommt die Flächeninanspruchnahme durch Lagerflächen für Baumaterialien.

Der Haupteingriff erfolgt jedoch durch den Flächenverbrauch als erhebliche und nachhaltige Veränderung des Bodens. Dadurch wird in die Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion), die Produktionsfunktion und in die Lebensraumfunktion eingegriffen. Als wesentliche Folgen der Versiegelung von Flächen sind zu nennen:

- Beschleunigter Oberflächenwasserabfluss;
- Konzentration von (Schad-) Stoffen am Fahrbahnrand;
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus;
- Beeinflussung der Grundwasserneubildung.

Als weitere Beeinträchtigungen des Landschaftsfaktors "Boden" sind die als betriebsbedingte Beeinträchtigungen geltenden Immissionsbelastungen zu betrachten. Boden wird durch Schadstoffeintrag in seiner Struktur und in seinem Aufbau beeinträchtigt. Nicht übersehen werden darf auch die beim Betrieb der Straße immer gegebene potenzielle Gefährdung bei Unfällen mit Gefahrguttransporten.

4.5.2.6 Wasser

Wasser wird als Grund- und Oberflächenwasser betrachtet. Hierbei ist die Bedeutung als Naturgut, dessen nachhaltige Nutzbarkeit, die Retentions- und Regulationsfunktion wie auch seine lebensraumbestimmende Funktion für Pflanzen und Tiere zu berücksichtigen. Das Schutzgut Wasser wird durch Schadstoffeintrag in das Grund- und Oberflächenwasser sowie die Störung des Wasserhaushaltes durch Versiegelung tangiert.

Grundwasser

Grundwasser entsteht durch Versickern des Niederschlagswassers, welches nach Infiltration von verschiedenen Bodenzonen in die was-

sergesättigte Grundwasserzone eintritt. Daher sind die entstehenden Belastungen mit denen des Oberflächenwassers vergleichbar.

Die flächige Versickerung des Niederschlagswassers über die Böschungen bzw. über die Versickerungsmulden lässt – anders als die punktförmige Versickerung - erwarten, dass durch Ausnutzen der Filterwirkung der über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten weitgehend vermieden werden kann, dass die vom Oberflächenwasser mitgeführten Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Auch durch Sedimentation sowie physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge wird der Schadstoffgehalt des Oberflächenwassers auf dem Wege zum Grundwasser verringert.

Der niedrigste Grundwasserstand im Untersuchungsgebiet liegt zwischen 36,6 mNN und 37,0 mNN, der höchste Grundwasserstand bei 38,5 mNN. Die Grundwasserflurabstände liegen bei mittlerem Grundwasserstand somit ca. zwischen 8 m und 10 m. Der Grundwasserstrom orientiert sich nach Osten zum Rhein.

Das Untersuchungsgebiet liegt vollständig innerhalb der Wasserschutzzone III B des Wasserschutzgebietes Weiler (Trinkwasserförderung durch GEW Rhein Energie AG). Trinkwasserbrunnen sind innerhalb des Untersuchungsgebietes nicht vorhanden.

Der Ausbau innerhalb der gesetzlich festgesetzten Trinkwasserschutzzone III B der Wassergewinnungsanlage „Weiler“ ist aufgrund der zahlreichen Vorbelastungen im Raum (Flächenversiegelung etc.) nicht als erheblich zu werten, insbesondere da die Entwässerung entsprechend den Anforderungen der zukünftigen Verkehrsanlage dimensioniert wird. Die bestehenden Versickerungsanlagen VSB 2 (A 1, Volkhovener Weg), VSB 5 (A 57, Behringweg) und VSG 6 (A 57, Militärring) werden beim Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord in das Gesamtentwässerungskonzept integriert. Zusätzlich ist eine neue Beckenanlage (VSB 3) im nordöstlichen Quadranten des Autobahnkreuzes geplant.

Gegen den Eintrag von Verschmutzungen ist das Grundwasser im Untersuchungsraum aufgrund der guten Filtereigenschaften des Grundwasserleiters relativ gut geschützt.

Bezüglich des Wasserhaushaltes stellt die Neuversiegelung die stärkste Beeinträchtigung dar. Die Versiegelung bislang versickerungsfähiger Flächen hat eine Verringerung der Grundwasserneubildung zugunsten eines erhöhten Oberflächenabflusses zur Folge. Insgesamt kommt es im Zusammenhang mit der Baumaßnahme zu einer

Versiegelung bislang unversiegelter Flächen in einem Umfang von 7,03 ha (davon 2,38 ha teilversiegelt mit eingeschränkter Versickerungsfähigkeit).

Bauzeitlich besteht ein erhöhtes Risiko für Grundwasserverunreinigungen. Insbesondere durch den bauzeitlichen Bodenabtrag und die damit verbundene Entfernung bzw. Verringerung der filterwirksamen Deckschichten erhöht sich die Gefahr, dass Verschmutzungen leichter ins Grundwasser gelangen können.

Das Risiko betriebsbedingter Grundwasserverunreinigungen wird sich im Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme gegenüber den aktuellen Verhältnissen nicht bewertungsrelevant ändern.

Grundwasserströme und Grundwasserhorizonte werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt.

Während des Betriebes der Straße werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- und Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich des Straßenrandes oder in den Versickerungseinrichtungen.

Das von den befestigten Verkehrsflächen ablaufende Niederschlagswasser ist unterschiedlich stark mit organischen (Kohlenwasserstoffe) und anorganischen Stoffen (Schwermetalle, Blei, Cadmium, Zink und Chrom) belastet. Als Ursache sind Kraftstoff- und Ölverluste, Reifen- und Bremsabrieb, Fahrbahnabrieb und Unfallfolgen zu nennen.

Der tatsächliche Umfang des von der Straße abfließenden Oberflächenwassers und dessen Grad der Verunreinigung hängen von den jeweiligen örtlichen Bedingungen, insbesondere Dauer der vorausgegangenen Trockenperiode, Niederschlagsmenge, Verkehrsaufkommen und Straßengefälle, ab. Die in den Wintermonaten eingesetzten Auftaustoffe werden mit dem Oberflächenwasser, dem Spritzwasser oder staubförmig auf der Straße benachbarten Nutzungen und Funktionen verfrachtet. Die Ausbreitung hängt wesentlich von der Trassenführung (Dammlage oder Einschnitt) und der Morphologie der Umgebung ab.

Als Folge der vom Straßenwasser mitgeführten Salzfracht können Schädigungen an Pflanzen sowohl durch Salzgischt, die zum Absterben von Knospen, Nadeln und Trieben führen können, als auch durch Bodenversalzung mit möglicher Bildung absterbender Gewebepartien

entstehen. Diese möglichen Schäden beschränken sich jedoch auf einen Bereich von wenigen Metern neben der Fahrbahn.

Natürliche und bewertungsrelevante Oberflächengewässer sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

4.5.2.7 Klima /Luft

Relevant ist vor allem die lokalklimatische Situation, die das Wohlbefinden des Menschen (Bioklima) beeinflusst und durch das Straßenausbauvorhaben verändert werden kann. Damit ist die Bedeutung dieses Landschaftsfaktors im Wesentlichen am Vorhandensein von Frisch- und Kaltluftsystemen, klimatisch ausgleichend und immissionsmindernd wirkenden Landschaftsstrukturen sowie an der Schadstofffreiheit zu messen. Allgemeine Klimadaten finden nur insoweit Beachtung, wie sie für die Darstellung der örtlichen klimatischen Gegebenheiten erforderlich sind.

Das Untersuchungsgebiet liegt im südlichen Teil der niederrheinischen Bucht und vermittelt zwischen dem ozeanisch geprägtem Klima des nordwestlichen Tieflandes und dem stärker kontinental geprägtem Klima des südlich anschließenden Mittelrheingebietes. Das subatlantische Klima des Untersuchungsgebietes ist aufgrund sommerlicher Wärmebelastungen bioklimatisch als Belastungsraum einzustufen. Eine klimatische Ausgleichsfunktion kommt insbesondere den landwirtschaftlich genutzten Flächen zu. Die Wald- und Gehölzflächen entlang der BAB A 1 und BAB A 57 tragen lokal zur Verbesserung der lufthygienischen Situation bei.

Bezüglich der lufthygienischen Situation sind zwei Faktoren von Bedeutung. Die ausgesprochene Buchtlage wirkt als Windschutz, so dass das Untersuchungsgebiet im Winter zu den wärmsten Regionen Deutschlands zählt. Der dominierende Atlantikeinfluss bedingt geringe Temperaturgegensätze zwischen Sommer und Winter.

Lufthygienisch und bioklimatisch führt die zeitweilig schlechte horizontale Durchlüftung in Kombination mit den entstehenden Luftverunreinigungen des Großraumes zu häufigen Belastungssituationen. Vorhandene Freiräume besitzen innerhalb des Großraumes daher eine besondere Bedeutung für die Frischluftzufuhr, die Bindung von Luftverunreinigungen, den Luftaustausch sowie für die Milderung von Temperaturextremen.

Der gesamte Untersuchungsraum besitzt aufgrund der hohen Hintergrundbelastung innerhalb der Großstadt Köln hinsichtlich der Luftschadstoffe eine hohe Vorbelastung.

Eine hervorgehobene Bedeutung für die Frischluftproduktion haben vor allem Wälder aber auch sonstige Gehölzbestände. Innerhalb des Untersuchungsgebietes kommt den Wald- und Gehölzbeständen zwischen den Autobahnabschnitten und dem Siedlungsbereich eine - allerdings nur kleinräumig wirksame – lufthygienische Ausgleichsfunktion zu.

Mit dem Vegetationsflächenverlust und der Versiegelung offener Bodenstandorte ist grundsätzlich eine Veränderung des Mikroklimas gebunden. Des Weiteren stellen die bis zu 10 m hohen Lärmschutzeinrichtungen grundsätzlich eine Barriere für die lokalen Luftströme dar. Das führt neben einer Behinderung des Luftaustausches auch zu einer Reduzierung von Schadstoffimmissionen von der Autobahn. Die vorgesehene Bepflanzung der Lärmschutzwälle und –wände auf der siedlungszugewandten Seite mit Bäumen und Sträuchern wirkt sich durch die Anlage von Vegetationsstrukturen zudem positiv aus.

4.5.2.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Nach Angaben des Amtes für Denkmalschutz der Stadt Köln stehen im trassennahen Umfeld des Autobahnkreuzes Köln-Nord folgende Gebäude und Bereiche unter Denkmalschutz:

- Nr. 2754 Ehemaliger Bahnhof von Longerich: Der um 1855 erbaute ehemalige Bahnhof von Longerich (Pingenweg 1) steht als Beispiel der frühen klassizistischen preußischen Bahnhofsbauten als Baudenkmal unter Schutz
- Nr. 9679 Äußerer Grüngürtel: Der Äußere Grüngürtel steht als Gründenkmal unter Schutz.

Das Planungsgebiet liegt auf der Niederterrasse des Rheins, die seit der mittleren Jungsteinzeit (Rössen-Kultur) besiedelt war. Südwestlich des Autobahnkreuzes Köln-Nord, zwischen der Militärringstraße und der BAB 1, ist zudem die Fundstelle eines römischen Gutshofes bekannt, von dem in den Jahren 1930 – 1932 Ausschnitte ausgegraben wurden. Es ist davon auszugehen, dass sich weitere zum Gutshofensemble gehörige Bau- und Grabfunde sowie noch weitere Bodendenkmale unmittelbar am Ort befinden.

4.5.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 12 UVPG (neue Fassung: § 25 UVPG) vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit nicht umweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umwelthanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umwelthanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten.

Einzelheiten sind dem landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen. Die angewandte Methode ist sachgerecht und entspricht der üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein.

4.5.3.1 Mensch

Gesundheitsgefahren durch Luftschadstoffe sind nach dem Ergebnis der Luftschadstoffuntersuchung für den Menschen nicht zu erwarten. Bereits in unmittelbarer Trassennähe überschreitet die aus Vorbelastung und straßenverkehrsbedingter Zusatzbelastung ermittelte Schadstoffgesamtbelastung die maßgebenden Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV nicht. Die nicht näher spezifizierten Behauptungen oder Befürchtungen betreffend Gesundheitsbeeinträchtigungen infolge von Luftverunreinigungen sind nicht geeignet, diese Schwellenwerte in Frage zu stellen. Zwar kann nicht ausgeschlossen werden, dass bereits eine geringe Zunahme von Schadstoffmengen im Einzelfall zu Schädigungen oder Verschlechterungen von ggf. vorhandenen Krankheitsbildern führen kann, dies kann jedoch nicht zu einer generellen Abkehr von der Anwendung entsprechender Zumutbarkeitsschwellen führen. Insoweit ist bei jeder Planungsentscheidung eine Abwägung von Gefährdungspotential und Planung erforderlich. Hierfür geben gesetzliche Grenz- und Orientierungswerte sachverständige Entscheidungshilfen vor. Sofern solche Werte vorhanden sind, sind sie grundsätzlich auch zu beachten, es sei denn, ihr Geltungsanspruch wird mit wissenschaftlich abgesicherten und verallge-

meinerungsfähigen neueren Erkenntnissen in Frage gestellt. Dies ist vorliegend nicht geschehen.

Auf die Ausführungen zur Luftschadstoffbelastung in Teil B., Ziffer 5.3.3.2. dieses Beschlusses wird verwiesen. Es ist davon auszugehen, dass keine unzulässigen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Vegetation nach der 39. BImSchV zu erwarten sind.

Die in der Nachbarschaft des Planungsgebietes lebenden und arbeitenden Menschen sind durch die bestehende Verkehrssituation lärmäßig bereits vorbelastet. Nach den Umbaumaßnahmen im AK Köln-Nord kommt es trotz der baulichen Erweiterung der Hauptfahrbahnen der BAB A 1 / A 57 und des Umbaus des Autobahnkreuzes mit dem neuen Rampensystem aufgrund der geplanten umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation gegenüber der Situation vor dem Umbau.

Die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte für die Lärmvorsorge werden mit den gewählten Lärmschutzmaßnahmen in vielen Fällen eingehalten. In jedem Fall werden die Beurteilungspegel der schutzwürdigen Bebauung deutlich reduziert, somit wird es mit den neuen Lärmschutzanlagen und dem geplanten lärmarmen Fahrbahnbelag auf der BAB A 1 und A 57 zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation gegenüber der Ist-Situation kommen. Die entlang der Strecke zu erwartenden Lärmimmissionen sind für die Anwohner zumutbar. Auf Kapitel A, Ziffer 6.1.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb des Autobahnkreuzes Köln-Nord sind Erschütterungswirkungen auf Nachbargrundstücke zu erwarten, die deren Nutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinträchtigen.

Nach Fertigstellung des Umbaus sind die Möglichkeiten der Erholung im gleichen Umfang gegeben wie zuvor.

Insgesamt stehen die zu erwartenden zusätzlichen Beeinträchtigungen hinter den mit dem Vorhaben verbundenen Vorteilen zurück.

Die negativen baubedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen sind zeitlich begrenzt und werden so gering wie möglich gehalten.

Im Vorfeld des Baubeginns wird die Bautrasse auf mögliche Wohn- oder Nistplätze geschützter Tierarten abgesucht. Im Bedarfsfall werden artenschutzrechtlich zulässige Maßnahmen ergriffen oder weitere Schutzmaßnahmen getroffen (vgl. Teil B, Ziffer 5.3.6.3. dieses Beschlusses).

Durch diese und weitere im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Renaturierungs-, Extensivierungs- und Anpflanzungsmaßnahmen werden Tier- und Pflanzenlebensräume neu geschaffen bzw. optimiert und neue naturraumtypische, landschaftsgliedernde und biotopvernetzende Strukturen entwickelt.

Es ist davon auszugehen, dass als Folge des Eingriffs keine Zerstörung von Biotopen eintritt, die für andere streng geschützte Artenvorkommen nicht ersetzbar sind und eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Arten hervorrufen. Dafür sprechen die Lage der geplanten Straße, die Trassierung in verkehrlich und landwirtschaftlich vorbelasteten Bereichen wie auch der Umstand, dass, auf Grund der Beschaffenheit des Umfeldes, der Gesamtlebensraum der Arten nicht in Frage gestellt wird. Der Verlust oder die erhebliche Störung der Lebensräume durch das geplante Vorhaben ist diesbezüglich auszuschließen.

Bau- und anlagenbedingte Wirkungen werden die Funktionsfähigkeit der artspezifischen Habitate nicht in Frage stellen.

Über die vorgenannten umfangreichen Maßnahmen bezüglich der biotischen Faktoren im weiteren Umfeld der neuen Trasse, die in ihrer Gesamtheit zur Wiederherstellung bzw. landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes führen, wird eine Kompensation der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in dem gebotenen Maße erreicht.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Landschaft sind daher im Ergebnis mit den gesetzlichen Umweltanforderungen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes ergeben (vgl. Teil B, Ziffer 5.3.6. dieses Beschlusses), vereinbar. Bei keiner der potentiell betroffenen, besonders oder streng geschützten planungsrelevanten Arten ist ein Konflikt mit den artenschutzrechtlichen Vorschriften zu erwarten.

4.5.3.3 Boden

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind mit den gesetzlichen Umweltanforderungen, die sich u.a. aus dem Bun-

des-Bodenschutzgesetz in Verbindung mit der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung ergeben (vgl. Teil B, Ziffer 5.3.5. dieses Beschlusses), vereinbar.

Den straßenbaubedingten Eingriffen in das Bodenpotential und die Bodenfunktionen steht im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung – an anderer Stelle – die Aufwertung von bisher durch Pestizid- und Düngeeintrag belasteten und durch maschinelle Bearbeitung verdichteten landwirtschaftlichen Böden gegenüber. Hierbei werden auch die Böden mit Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung gestärkt.

Die für Baustelleneinrichtungen, Erddeponien, Arbeitsstreifen u.a. vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen werden unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten entsprechend ihrer bisherigen Nutzung wieder hergestellt.

Die Ausbreitung betriebsbedingter Schadstoffe und der Eintrag auf die angrenzenden Flächen werden durch die gezielte Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern entlang der Trasse weitgehend verhindert. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass nach vorliegenden Untersuchungs- und Forschungsergebnissen zur Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen etwaige, auf den Straßenverkehr zurückzuführende schädliche Bodenveränderungen allenfalls unmittelbar neben dem Fahrbahnrand (im Bereich des Banketts) anzutreffen sind.

Die potentielle Gefahr der Bodenverunreinigung durch Unfälle mit Gefahrguttransporten wird aufgrund der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Baumaßnahme gegenüber dem derzeitigen Zustand verringert.

Arbeiten in Bereichen vorhandener Altlastverdachtsflächen werden mit den zuständigen Behörden abgestimmt. In Zusammenarbeit mit diesen Behörden werden Eingriffe ermittelt und ggf. Maßnahmen zur Sicherung oder Bergung festgelegt.

Insgesamt können die zusätzlichen Belastungen des Schutzgutes Boden infolge Versiegelung und Schadstoffeintrag unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen als vertretbar bezeichnet werden. Die geplante Ausbaumaßnahme erfolgt im Nahbereich bereits bestehender Verkehrsstrassen und damit in Bereichen, die bereits derzeit einer verkehrsbedingten Immissionsbelastung unterliegen. Erhebliche zusätzliche betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind daher nicht zu prognostizieren.

4.5.3.4 Wasser

Das Straßenbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Umwelanforderungen – wie sie sich für das Schutzgut Wasser aus dem Wasserhaushaltsgesetz und dem Landeswassergesetz ergeben (vgl. Teil B, Ziffer 5.3.4. dieses Beschlusses) – vereinbar.

Die vorgesehene Versickerung des Niederschlagwassers in den fünf Versickerungsanlagen sowie die Versickerung über die Dammschulter lässt erwarten, dass durch Ausnutzen der Filterwirkung der über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten weitgehend vermieden werden kann, dass die vom Oberflächenwasser mitgeführten Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Auch durch Sedimentation sowie physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge wird der Schadstoffgehalt des Oberflächenwassers auf dem Wege zum Grundwasser verringert.

Insgesamt umfasst die Planung drei Einleitungsstellen (Versickerungsbecken, im Einzelnen siehe Teil A, Ziffer 3.1.). Das Niederschlagswasser wird

- Einleitungsstelle E 1 (VSB 1) Bau-km 120+500 BAB 1
- Einleitungsstelle E 3 (VSB 3) Bau-km 119+920 BAB 1
- Einleitungsstelle E 5 (VSB 5) Bau-km 119+060 BAB 57

zugeführt.

Eine Entwässerung erfolgt zusätzlich über das bestehende Versickerbecken 2 (VSB 2) an der BAB 1 bei Bau-km 119+120 sowie in den vorhandenen Versickergraben 6 am östlichen Dammfuß der A 57, nördlich des Militärrings.

Zwischen dem nördlichen und südlichen Chorweiler Zubringer sind beidseits der A 57 Lärmschutzwälle vorgesehen. Die Versickerung erfolgt dezentral über folgende Versickermulden:

- Versickermulde VSM 7, A 57, RF Köln, 118+464 bis 118+900
- Versickermulde VSM 8, A 57, RF Neuss, 118+464 bis 118+690

- Versickermulde VSM 9, A 57, RF Neuss, 118+690 bis 118+875
- Versickermulde VSM 10, Rampe AS Chorweiler

Die Versickermulden an den Richtungsfahrbahnen liegen in einer Höhe von ca. 49 m ü NN. Ausgehend von einem MHGW von 37,80 m ü. NN beträgt die Grundwasserüberdeckung mehr als 10 m. Damit ist eine große Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung nach Tab. 2, RiStWag 2016 gegeben.

Darüber hinaus bewirken die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Extensivierungs- und Anpflanzungsmaßnahmen – an anderer Stelle – eine qualitative Verbesserung des Grund- und Oberflächenwassers durch Verminderung des Pestizid- und Düngereintrags.

Die Beeinträchtigungen durch die Versiegelung werden durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

Die mit der oberirdischen Ableitung des Straßenoberflächenwassers verbundene Verringerung der Grundwasserneubildungsrate liegt unterhalb der Erheblichkeitsschwelle. Zudem werden durch das vorgesehene Versickerungskonzept die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsrate minimiert.

4.5.3.5 Klima / Luft

Eine Veränderung des Klimas durch den von dem Straßenverkehr verursachten Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist nicht bezifferbar. Zwar mag die von dem auf dem künftigen Straßenabschnitt rollenden Verkehr emittierte Schadstoffmenge mit zum Treibhauseffekt und damit zur Erwärmung der Atmosphäre und zur Klimaänderung beitragen, doch ist dies nicht im Sinne der juristischen Kausalitätslehre genau diesem Straßenabschnitt zuzuordnen. Insoweit wird hier der Bereich dessen, was ein konkretes Planfeststellungsverfahren zu leisten vermag, verlassen und der Bereich des vorrechtlichen, jenseits verwaltungsbehördlicher Überprüfbarkeit liegenden politisch-administrativen Gestaltungsspielraums erreicht.

Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Kfz-Verkehr hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind insbesondere meteorologische Bedingungen sowie fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie und die Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen jedoch

ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen.

So tritt mit Ausnahme des Stickstoffdioxids in etwa 30 m Entfernung eine Halbierung der Schadstoffe ein und in etwa 100 m Entfernung sind nur noch etwas mehr als 10% der Schadstoffe nachweisbar.

Die Wechselwirkungen verschiedener Schadstoffe untereinander werden von der aktuellen Wirkungsforschung zwar diskutiert, sind jedoch noch in keiner Weise greifbar oder quantifizierbar. Solange insoweit keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, bewegt man sich bei der Erwägung möglicher Synergieeffekte im Bereich der Spekulation. Das UVPG verlangt aber ausdrücklich die "Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfmethoden", so dass zur Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt die lufthygienischen Orientierungswerte weiterhin als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

Die auf der Basis der VDI-Richtlinie 3783, Blatt 10 durchgeführte Luftschadstoffuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die zurzeit gültigen Grenz- und Orientierungswerte sowie Konzentrationswerte nicht überschritten werden. Auch die geltenden Immissionsgrenzwerte und Alarmschwellen für Luftschadstoffe nach der 39. BImSchV werden nicht überschritten (vgl. Teil B, Ziffer 5.3.3. dieses Beschlusses).

Während des Baubetriebs kann es zu Staub- und Abgasbelastungen für die angrenzenden Bereiche kommen. Diese Belastungen entstehen jedoch nur vorübergehend.

Auswirkungen auf Wohn- und Erholungsbereiche durch negative Veränderung der Luftqualität infolge anlagenbedingter Wirkungen sind nicht zu erwarten, zumal hinsichtlich der gasförmigen Stoffe auf Grund der bereits bestehenden Belastungen keine signifikante zusätzliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft erfolgen wird. Außerdem kommt es auch durch den steigenden Anteil an schadstoffarmen Fahrzeugen zu geringeren Emissionen.

Die betriebsbedingten Schadstoffeinträge sowie die lufthygienischen Verhältnisse werden sich infolge der Baumaßnahme nicht wesentlich ändern auf Grund des geringen Verlustes filterwirksamer Vegetationsbestände. Eine Schutzfunktion vor verkehrsbedingten Schadstoffeinträgen lassen die Lärmschutzvorrichtungen erwarten. Ein besserer Verkehrsfluss und die abschirmende Wirkung der am Autobahn-

kreuz und den anschließenden Streckenabschnitten vorgesehenen Lärmschutzanlagen führen zu einer Reduzierung der Schadstoffimmissionen von der jeweiligen Autobahn. Insgesamt sind daher die mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Belastungen des Schutzgutes Luft als vertretbar anzusehen.

Bezüglich des Schutzgutes „Klima“ sind keine Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung betroffen. Trotz des Umfangs der Neuversiegelung ist nicht von einer nachhaltigen Beeinträchtigung der klimatischen Situation auszugehen. Die ggf. im unmittelbaren Umfeld der Straße auftretenden kleinräumigen Änderungen und Störungen des Kleinklimas sind unvermeidbar und liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Gehölzanzpflanzungen übernehmen u.a. auch wichtige lokal-klimatische und lufthygienische Funktionen. Insgesamt sind erhebliche und nachhaltige negative Auswirkungen auf das Klima durch die Neubaumaßnahme nicht zu erwarten.

4.5.3.6 Kultur- und sonstige Sachgüter

Das Straßenbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Anforderungen - wie sie sich für Bodendenkmäler aus dem Denkmalschutzgesetz ergeben (vgl. Teil B, Ziffer 5.3.9. dieses Beschlusses) - vereinbar.

Das Planungsgebiet befindet sich in einem Übergangsbereich zwischen zwei bedeutenden Kulturlandschaften. Angesichts der zahlreichen archäologischen Fundstellen würde eine Verlagerung der Trasse keinen Konflikt lösen, sondern ihn lediglich verlagern. Dies führt zu dem Ergebnis, dass denkmalrechtliche Interessen auf dauerhafte Erhaltung der ermittelten Bodendenkmäler in diesem Fall soweit zurücktreten können, wie es der Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord verlangt (§ 9 II b DSchG NW). Jenseits dieser Grenzen hat der Vorhabenträger Maßnahmen zur Sicherung der Bodendenkmäler zu treffen, die nach Art und Umfang geeignet sind, den Eingriff in das Bodendenkmal im öffentlichen Interesse so weit zu minimieren, wie dies unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit tatsächlich möglich ist. Es ist eine Leistung (hier archäologische Untersuchung) zu erbringen, die dazu beiträgt, die unkontrollierte und totale Zerstörung bedeutender archäologischer Bodenerkundungen auszuschließen. Die denkmalerschädigenden Eingriffe sind dabei dem Straßenbau zuzurechnen.

Durch die Auflagen in Teil A, Ziffer 6.1.13. dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die Belange der Bodendenkmalpflege in angemessener Weise berücksichtigt werden. Eine mit dem Denkmalschutzgesetz nicht zu vereinbarende Beeinträchtigung ist nicht zu erwarten.

4.5.3.7 Wechselwirkungen

Die Aufnahme des Begriffs der Wechselwirkungen in den Bereich der UVPG bringt zum Ausdruck, dass die Umwelt als ein komplexes System zu verstehen ist. Die beschriebenen Schutzgüter stehen nicht ohne jeden Zusammenhang nebeneinander, weshalb auch die Vernetzung verschiedener Umweltkomponenten dargestellt und die Auswirkungen des Vorhabens hierauf beschrieben und bewertet werden sollen.

Der Planungsraum setzt sich aus mehreren, das Landschaftsbild prägenden Elementen zusammen, die ihrerseits wiederum Funktionen als Lebensraum für Fauna und Flora sowie als Erholungsraum für den Menschen haben. Jede Beeinträchtigung des Landschaftsbildes beinhaltet gleichzeitig eine Verringerung der Erholungseignung des Raumes für den Menschen. Jede Vernichtung von das Landschaftsbild prägenden Elementen bedeutet gleichzeitig eine Verringerung der Biotopausstattung der Landschaft mit unmittelbaren Folgen für Fauna und Flora. Gleiches gilt für die Zerschneidung der Landschaft durch ein technisches Bauwerk, das gleichzeitig für eine Zersplitterung und Isolation der Biotopstrukturen sorgt.

Lärm ist kein den Menschen allein in seiner Wohnumgebung oder den Erholungsmöglichkeiten betreffendes Problem. Vielmehr wird es im Umfeld des neu gebauten Teiles der Trasse zu einer Beunruhigung der dort lebenden Tierarten kommen.

Luftverunreinigungen wirken ebenfalls nicht nur auf den Menschen, sondern unmittelbar auch auf Fauna und Flora. Mittelbar können Schadstoffe über den Eintrag in Boden, Oberflächen- und Grundwasser auf Menschen, Pflanzen und Tiere zurück fallen. Gerade der Boden mit seinen weit reichenden Funktionen als sensible Lebensgrundlage für Menschen, Tiere und Pflanzen geht durch Versiegelung zu deren Lasten verloren.

Mit dem Bauvorhaben sind zahlreiche negative Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen verbunden. Durch die technische Gestaltung des Straßenkörpers, die planfestgestellten Schutzmaßnahmen und die vorgesehenen land-

schaftspflegerischen Begleitmaßnahmen werden diese Beeinträchtigungen jedoch auf ein vertretbares Mindestmaß begrenzt.

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

5. Materiell-rechtliche Bewertung

5.1 Planrechtfertigung

Der Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord im hier festgestellten Abschnitt ist, gemessen an den Festsetzungen des Bundesverkehrswegeplanes und den Zielen des Bundesfernstraßengesetzes, erforderlich.

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern muss gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes erforderlich sein und -angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 19 FStrG)- vor Art. 14 Abs. 3 GG standhalten. Eine straßenrechtliche Planung findet ihre Rechtfertigung darin, dass sie objektiv vernünftigerweise geboten ist. "Vernünftigerweise geboten" bedeutet dabei nicht, dass die vorgesehene Baumaßnahme unausweichlich ist.

Diesen Anforderungen genügt der Plan für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord. Diese Feststellung beruht im Einzelnen auf folgenden Überlegungen:

Mit dem FStrG hat der Bundesgesetzgeber im Rahmen seiner Kompetenzen (Art. 74 Nr. 22 GG) festgelegt, wie das Netz der Bundesfernstraßen nach einem dem Gesetz als Anlage beigefügten Bedarfsplan auszubauen ist. Dabei soll der Ausbau der Bundesfernstraßen nach Stufen, die im Bedarfsplan bezeichnet sind, und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen.

Die Ausweisung des planfestgestellten Vorhabens im Bedarfsplan in der Stufe "bereits laufende und fest disponierte Projekte" hat, wie bei Projekten des „vordringlichen Bedarfs“ (vgl. Teil B, Nummer 2.1 dieses Beschlusses) die vom Gesetzgeber angeordnete Wirkung, dass die Planrechtfertigung für das Vorhaben gegeben ist und nicht mehr in Zweifel gezogen werden kann. Zugleich folgt aus der gesetzlichen Bindungswirkung, dass die der Bedarfszuweisung zugrunde liegende Verkehrsprognose einen entsprechenden Bedarf rechtfertigt und des-

halb nicht mehr angezweifelt werden kann (BVerwG, Urteil vom 8.6.1995 - 4 C 4.94 - NVwZ 1996, S. 381; BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, 9 A 20/05, Rn. 26).

Die gesetzlichen Bindungen beziehen sich jedoch nicht nur auf die Planrechtfertigung, sondern setzen auch Maßstäbe für die weiteren Teile der Abwägung. Dort sind die Verkehrsprognosen mit dem vom Gesetzgeber zugemessenen Gewicht in die Abwägung einzustellen. Soweit daher die Verkehrsprognosen Grundlage der gesetzgeberischen Entscheidung sind, gehen sie auch mit diesem Gewicht in die Abwägungsentscheidung ein und binden die Verfahrensbeteiligten.

Es handelt sich bei der Ausweisung in der Bedarfsplanung um eine politische Leitentscheidung, welche die für das Vorhaben sprechenden Gründe stärkt. Die Planfeststellungsbehörde ist daher befugt, aus der gesetzgeberischen Leitentscheidung für die Abwägung Gesichtspunkte abzuleiten, die für das Vorhaben sprechen. Die Überwindung solcher durch den Gesetzgeber unterstrichener Belange kann nur aufgrund besonderer Gegen Gründe geschehen, die ihrerseits über ein entsprechendes Gewicht verfügen müssen; ausgeschlossen ist jedoch, dass die Planfeststellungsbehörde die Frage, ob ein Verkehrsbedarf für ein Vorhaben besteht, anders als der Gesetzgeber entscheidet (BVerwG, Urteil v. 21.3.1996 -4 C 26.94- DVBl. 1996, S. 907). Gründe, die den vom Gesetzgeber festgelegten Bedarf überwinden könnten, sind weder ersichtlich, noch haben die Einwender insoweit Entscheidungserhebliches vorgetragen.

Der Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord ist erforderlich, da es bereits heute aufgrund der hohen Verkehrsstärken auf den Richtungs- und Rampenfahrbahnen häufig zu Verkehrsstörungen in Form von Behinderungen oder Staus kommt. Ursache hiervon sind die Verflechtungsvorgänge auf den Verteilerfahrbahnen, die sich auf Grund der Grundkonzeption des Autobahnkreuzes als Kleeblatt weiter auf alle zufließenden Verkehrsströme auswirken.

Eine Verkehrsuntersuchung zeigt eine Zunahme des Verkehrsaufkommens auf. Auf den BAB A 1 und BAB A 57 sind im Planfall 2025 Verkehrszunahmen zwischen 7.500 Kfz/24h und 28.100 Kfz/24h zu verzeichnen. Dies entspricht Zuwächsen in der Größenordnung zwischen ca. 8% bis ca. 28%. Folge hiervon ist auch eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Rampen im AK-Köln Nord (bis zu 4.700 Kfz/24h).

Mit den für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsmengen sind die Parallelfahrbahnen nicht mehr leistungsfähig und die Qualitäten der

bereits heute nicht mehr leistungsfähigen Teilknotenpunkte würden sich nochmals verschlechtern. Durch den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord kann die Stauhäufigkeit erheblich reduziert und die Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden, weshalb die Dringlichkeit der vorliegenden Ausbauplanung begründet ist.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange rechtfertigen damit auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Darauf wird näher erst im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

5.2 Planungsleitsätze

Die Planung für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord einschließlich der Folgemaßnahmen sowie der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen orientiert sich an den im Bundesfernstraßengesetz und in den anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätzen, die bei der öffentlichen Planung strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können.

Bei der Planung sind § 1 Abs. 1 FStrG (Zweckbestimmung der Straße), § 3 Abs. 1 FStrG (Umfang der Straßenbaulast) und § 4 FStrG (Sicherheitsvorschriften) beachtet worden. Diese Bestimmungen enthalten nicht nur das Planungsziel, sondern geben daneben auch bestimmte, der Zielverwirklichung dienende Planungsleitlinien vor.

Als externer Planungsleitsatz ist vor allem das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen vorrangig auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§ 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG, § 31 LNatSchG NRW) beachtet worden. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt, dass ein Verzicht auf den Eingriff durch die Wahl einer anderen Trasse oder durch Aufgabe des Vorhabens nicht Gegenstand und Zweck des Vermeidungsgebots sein kann.

5.3 Abwägung

5.3.1 Grundsätzliches zur Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gem. § 17 Satz 2 FStrG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Dieses Gebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis.

Gegenstand der Abwägung ist das, was nach „Lage der Dinge“ in sie eingestellt werden muss. Die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials geschieht daher im Hinblick auf die zu treffende Entscheidung ziel- und ergebnisorientiert. Dabei hat die Ermittlung des Abwägungsmaterials jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist eine derartige Entscheidung auf der Grundlage der Planunterlagen, der durchgeführten Untersuchungen, der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und der Äußerungen des Vorhabenträgers unter Berücksichtigung der mit der Planung verfolgten Ziele mit der gebotenen Schärfe und Untersuchungstiefe möglich. Im Einzelnen wird hierzu auf die folgenden Ausführungen verwiesen.

Bei dem Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielsetzung bei öffentlichen Planungen in Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den vorgenannten Planungsleit-sätzen anhaftende Wirkung. Kennzeichnend sind hierfür Regelungen mit Optimierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordert. Das in § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG i.V.m. § 31 LNatSchG NRW enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss v. 21. August 1990 – 4 B 104/90 – NVwZ 1991, S. 69). Vorschriften wie diese verleihen den entsprechenden öffentlichen Belangen ein besonderes Gewicht, dem bei der Abwägung Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Urteil v. 22. März 1985 -4 C 73/82- NJW 1986, S. 82). Sie sind als abwägungserhebliche Belange in die Abwägung einzustellen.

Bei der Abwägung der verschiedenen Belange ist - wie den Darlegungen entnommen werden kann - in angemessener Weise alles eingestellt worden, was nach Lage der Dinge erkennbar ist, das heißt, was auf Grund der konkreten Planungssituation relevant ist. Dazu gehören auch alle mehr als nur geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der Anlieger.

5.3.2 Verkehrliche Belange

5.3.2.1 Funktionale Bedeutung der Straße im Planungsraum

Das Autobahnkreuz Köln-Nord befindet sich bei Betriebskilometer 413,169 (Bau-km 120+000) der Bundesautobahn 1, hier wird die

Bundesautobahn 57 bei Betriebskilometer 111,031 (Bau-km 120+000) überführt.

Das AK Köln-Nord ist Teil des Kölner Autobahnringes, auch kurz „Kölner Ring“ genannt und liegt auf dem Gebiet der Stadt Köln, inmitten der Metropolregion Rhein-Ruhr im Bundesland Nordrhein-Westfalen.

Die Länge der Planfeststellungsabschnitte beträgt auf der Bundesautobahn 1 ca. 1,3 km von Bau-km 119+200 bis 120+500 und auf der Bundesautobahn 57 ca. 1,6 km von Bau-km 118+80 bis 120+430.

Die Bundesautobahn 1 (BAB 1) führt von Heiligenhafen an der Ostsee nach Saarbrücken und verläuft durch die Bundesländer Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen, Bremen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Saarland. Im Rheinland trifft die A 1 auf den Kölner Autobahnring. Hier bildet die A 1 Autobahnkreuze mit der A 3 (AK Leverkusen), mit der A 59 nach Düsseldorf (AK Leverkusen West), der A 57 nach Krefeld / Köln (AK Köln-Nord) und der A 4 Aachen-Olpe (AK Köln-West).



Der Kölner Autobahnring umschließt das Kölner Stadtgebiet mit den Autobahn-Abschnitten von der A 1, der A 3 sowie der A 4 und gehört heute zu den höchst belasteten und stauanfälligsten Verkehrsverbindungen im Bundesgebiet, dies macht einen weiteren Ausbau notwendig.

Die Bundesautobahn 57 (BAB 57) verläuft von der niederländischen Grenze bei Goch in Weiterführung der A 77 (niederländische Autobahn) über den linken Niederrhein, Krefeld und Neuss nach Köln. Sie ist Teil der Europastraße 31 (Rotterdam - Hockenheim). Mit der Anbindung des Hafens Rotterdam als einem der größten Seehäfen und Tiefseehäfen der Welt hat die A 57 eine hohe Bedeutung für Wirtschaft und Verkehr.

Auf Grund der Lage im Netz werden sowohl die BAB 1 als auch die BAB 57 nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) in die Kategorie AS 0 (Autobahn mit kontinentaler Verbindung) und nach den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ (RAA 2008) in die Entwurfsklasse EKA 1A (Fernautobahn) eingestuft.

5.3.2.2 Derzeitiges Straßennetz und verkehrliche Situation

Im vorhandenen Autobahnkreuz Köln-Nord kommt es aufgrund des niedrigen Ausbaustandards der Verflechtungsbereiche auf den Verteilerfahrbahnen und der hohen Verkehrsstärken häufig zu Verkehrsstörungen. Die Verflechtungsbereiche auf den Parallelfahrbahnen der A 1 und der A 57 liegen bei der heutigen Verkehrsbelastung an der Kapazitätsgrenze und einige Teilknotenpunkte sind, insbesondere in der Morgen- und Nachmittagsspitze, nicht leistungsfähig. Es treten ständig gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, der Verkehr bewegt sich zwischen Stabilität und Instabilität.

Die A 57 südlich der AS Chorweiler muss derzeit (Analysefall 2010) einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 97.500 Kfz/24h bewältigen und südlich der AS Longerich 94.500 Kfz/24h.

Die A 1 hat westlich des AK Köln-Nord einen durchschnittlichen täglichen Verkehrswert von 99.700 Kfz/24h und östlich des AK Köln-Nord 101.500 Kfz/24h.

Innerhalb des AK Köln-Nord beträgt der tägliche Verkehr auf der Rampe Neuss (A 57) – Euskirchen (A 1) 12.500 Kfz/24h, auf der Rampe Dortmund (A 1) – Köln (A 57) 15.200 Kfz/24h, auf der Rampe Neuss (A 57) – Dortmund (A 1) 7.900 Kfz/24h, auf der Rampe Euskirchen (A 1) – Köln (A 57) 9.800 Kfz/24h, auf der Rampe Dortmund (A

1) – Neuss (A 57) 7.600 Kfz/24h, auf der Rampe Köln (A 57) – Euskirchen (A 1) 6.100 Kfz/24h, auf der Rampe Euskirchen (A 1) – Neuss (A 57) 15.800 Kfz/24h und auf der Rampe Köln (A 57) – Dortmund (A 1) 15.300 Kfz/24h. .

5.3.2.3 Planungsziel

Das vorhandene Autobahnkreuz Köln-Nord soll ausgebaut werden, um die Leistungsfähigkeit zu verbessern und die bestehenden Kapazitätsprobleme zu verringern. Außerdem sollen Verkehrsstörungen der Verflechtungsbereiche auf den Parallelfahrbahnen reduziert und zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit für den Straßennutzer beigetragen werden.

5.3.2.4 Verkehrsprognose

Die ermittelten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2025 zeigen eine Zunahme des Verkehrsaufkommens auf den Bundesautobahnen A 1 und A 57. Das hat zur Folge, dass auch auf den Rampen im Autobahnkreuz Köln-Nord die Verkehrsbelastungen zunehmen.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden für den Planfall, Prognosejahr 2025 folgende DTV-Werte prognostiziert:

- A 57, südlich AS Chorweiler: 90.300 Kfz/24h, Zunahme von 22,4 %
- A 57, südlich AS Longerich: 102.000 Kfz/24h, Zunahme von 7,9 %
- A 1, westlich AK Köln-Nord: 127.800 Kfz/24h, Zunahme von 28,2 %
- A 1, östlich AK Köln-Nord: 120.500 Kfz/24h, Zunahme von 18,7 %
- Rampe Neuss (A 57) – Euskirchen (A 1): 15.900 Kfz/24h, Zunahme von 27,2 %
- Rampe Dortmund (A 1) – Köln (A 57): 14.800 Kfz/24h, Abnahme von 2,6 %
- Rampe Neuss (A 57) – Dortmund (A 1): 9.800 Kfz/24h, Zunahme von 24,1 %

- Rampe Euskirchen (A 1) – Köln (A 57): 13.700 Kfz/24h, Zunahme von 39,8 %.
- Rampe Dortmund (A 1) – Neuss (A 57): 10.800 Kfz/24h, Zunahme von 42,1 %
- Rampe Köln (A 57) – Euskirchen (A 1): 10.800 Kfz/24h, Zunahme von 77,0 %
- Rampe Euskirchen (A 1) – Neuss (A 57): 18.500 Kfz/24h, Zunahme von 17,1 %
- Rampe Köln (A 57) – Dortmund (A 1): 16.200 Kfz/24h, Zunahme von 5,9 %

5.3.2.5 Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie die Folgemaßnahmen am nachgeordneten Straßennetz auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange entsprechen. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - RAA“. Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr waren diesen Erfordernissen auf den Einzelfall bezogen die sonstigen berührten Belange gegenüberzustellen und gegeneinander abzuwägen.

Diese Überprüfung hat ergeben, dass die festgestellte Planung einer sachgerechten Abwägung auch in dieser Hinsicht entspricht, wobei davon auszugehen ist, dass es grundsätzlich ein planerischer Missgriff wäre, wenn die Straße so dimensioniert würde, dass sie für den zu erwartenden Verkehrsbedarf gerade noch ausreicht.

Auf Grund der Lage im Netz werden sowohl die BAB 1 als auch die BAB 57 nach den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ (RAA 2008) in die Entwurfsklasse EKA 1A (Fernautobahn) eingestuft. Da es sich bei der vorliegenden Planung nicht um einen Neubau, sondern um einen innerstädtischen Ausbau bzw. Umbau handelt, sind die vorhandenen, städtebaulichen Gegebenheiten – wie kreuzende Straßen und die kreuzenden DB-Strecken sowie die vorhandene Bebauung

der angrenzenden Wohngebiete zu berücksichtigen, so dass die Vorgaben der RAA nur mit Einschränkung umsetzbar sind.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Die Bundesautobahnen A 1 und A 57 erhalten einen 6-streifigen Querschnitt RQ 36 mit folgenden Abmessungen:

Bankette	= 1,50 m
Seitenstreifen + Randstreifen	= 3,00 m
Fahrstreifen	= 3,75 m
Fahrstreifen	= 3,50 m
Fahrstreifen	= 3,50 m
Randstreifen	= 0,75 m
Mittelstreifen	= 4,00 m
Randstreifen	= 0,75 m
Fahrstreifen	= 3,50 m
Fahrstreifen	= 3,50 m
Fahrstreifen	= 3,75 m
Seitenstreifen + Randstreifen	= 3,00 m
<u>Bankette</u>	<u>= 1,50 m</u>
Gesamtbreite	= 36,00 m

Im Bereich der Widerlager der vorhandenen DB-Brücken erfolgt zwangsweise eine Einengung des Mittelstreifens. In Anlehnung an den Tunnelquerschnitt RQ 36 T wird im Bereich der Mittelstreifeneinengung der A 1 durch Ummarkierung der geplanten Randstreifen von 0,75 m auf 0,50 reduziert, damit ein Notgehweg mit einer Breite von ca. 1,00 m gewonnen werden kann.

Im Bereich des vorhandenen Unterführungsbauwerkes Militärringstraße muss bei der A 57 auf einen Standstreifen verzichtet werden, da der vorhandene Querschnitt (2 Fahrstreifen mit Standstreifen) durch Ummarkierung 3 Fahrstreifen ohne Standstreifen erhält.

Die Rampen werden entsprechend den RAA mit ein- bzw. zwei-streifigem Querschnitt ausgebildet. Einige Rampen mit zwei-streifigen

Querschnitt erhalten aufgrund der Verkehrsbelastung zusätzlich einen Seitenstreifen und werden mit dem Rampenquerschnitt Typ Q3 ausgebildet.

Die Rampenquerschnitte des Typs Q1 werden gem. RAA mit 6,00 m Breite ausgebildet. Die Rampenquerschnitte des Typs Q3 der beiden neuen Halbdirektrampen Euskirchen – Neuss und Dortmund – Köln erhalten gem. RAA eine Fahrbahnausweitung zur Kurveninnenseite zur Gewährleistung der zwei-streifigen Befahrbarkeit sowie zur Einhaltung der erforderlichen Haltesichtweite.

Auf eine mögliche Reduzierung der Bankettbreite vor Wällen auf 1,00 m wurde in Hinblick auf notwendige Schutzeinrichtungen (Bauwerke usw.) verzichtet. Die Querschnittsgestaltung im Bereich der geplanten Lärmschutzanlagen erfolgt gemäß den „Richtzeichnungen für Ingenieurbauten“ (RIZ-ING)

Die Ausfahrt der RF Euskirchen in Richtung Neuss / Köln wird nach RAA in Anlehnung an den Ausfahrttyp A3 ausgebildet, da die Anzahl der durchgehenden Fahrstreifen der A 1 nicht verändert wird und mit diesem Ausfahrttyp ein zwei-streifiger Rampenquerschnitt mit Seitenstreifen (Q3) angeschlossen werden kann. Die nach RAA erforderliche Länge des äußeren Fahrstreifens der Ausfahrt mit 500 m ist nicht umsetzbar, da die vorhandenen Brückenbauwerke Volkhovener Weg, die ÜF-Bauwerke der Deutschen Bahn und die ÜF des Kiesweges dies nicht zulassen.

Die Einfahrt aus Richtung Köln in die A 1 (RF Dortmund) wird nach RAA als Typ E 4 ausgebildet. Hier schließt der zweistreifige Rampenquerschnitt Q 3 der Rampe Köln-Dortmund an die RF Dortmund an. Die Fahrstreifenaufteilung der Rampe Köln-Dortmund wird über eine entsprechende Markierung von zweistreifiger Verkehrsführung auf eine einstreifige Verkehrsführung reduziert. Die im Rahmen der Ausführungsplanung noch zu erstellenden Beschilderungs- und Markierungspläne werden mit der zuständigen Verkehrsbehörde abge-

stimmt. Wegen der verbleibenden Widerlager des Bauwerkes Kiesweg sowie der ÜF-Bauwerke der Deutschen Bahn erfolgt der Einzug des ersten Fahrstreifens der Rampe schon nach 300 m, anstatt nach 500 m, wie nach RAA erforderlich wären.

Um die Durchfahrtshöhe am Bauwerk Lindweiler Weg zu gewährleisten, sind die Fahrstreifen der Einfahrt zur Kurvenaußenseite geneigt, es entsteht ein Grat zwischen den durchgehenden Fahrstreifen und den Einfahrtstreifen. Nach dem Einzug des äußeren Einfahrtstreifens wird der noch verbleibende Einfahrtstreifen nördlich des Bauwerks Lindweiler Weg verbunden. Nach RAA beträgt der Mindestradius für die Anlage einer zur Kurvenaußenseite gerichteten Querneigung bei der Entwurfsklasse EKA 1 ohne Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit $R = 4.000$ m. Im Bereich der Zufahrt weist die Trassierung der A 1 einen Radius von $R = 3.500$ m auf, bei der die zulässige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h beträgt. Da es sich bei den zur Kurvenaußenseite geneigten Fahrstreifen nicht um durchgehende Fahrstreifen handelt, wird dieser Wert als ausreichend betrachtet, ohne dass Verkehrssicherheitsrisiken bestehen. So wird ein großflächiger Vollausbau der A 1 zur Gewährleistung der Durchfahrhöhen am Bauwerk Lindweiler Weg bei Neigung des gesamten Querschnittes zur Kurveninnenseite vermieden.

Bei den Einfahrten der Rampen Köln – Euskirchen, Neuss – Dortmund, Dortmund – Köln und den Ausfahrten der Rampen Dortmund – Köln / Neuss, Neuss – Dortmund / Euskirchen, Köln – Euskirchen wurden die Vorgaben der RAA umgesetzt.

5.3.2.6 Planungsvarianten

5.3.2.6.1 Einleitung und Bewertungsmaßstäbe

Die Linienführungen der beiden Autobahnen A 1 und A 57 sind im Planfeststellungsabschnitt durch ihre bestehende Lage sowie die angrenzende Flächennutzung vorgegeben. Aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte wie die anschließenden Streckenabschnitte, kreuzende Straßen und Bahnlinien, vorhandene Lärmschutzanlagen sowie

anliegende Bebauung kann der Ausbau der A 1 sowie der A 57 nur symmetrisch erfolgen.

Ursache für die Verkehrsstörungen im AK Köln-Nord sind insbesondere die Verflechtungsvorgänge auf den Verteilerfahrbahnen. Um die Verflechtungsstrecken aufzulösen ist ein Umbau der vorhandenen indirekten Rampen (Euskirchen – Neuss und Dortmund – Köln) notwendig. Daher bezieht sich der Variantenvergleich für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord lediglich auf die beiden Rampen.

Die Bewertung der Varianten erfolgt im Rahmen einer Gesamtabwägung aller abwägungsrelevanten öffentlichen und privaten Belange. Als Bewertungskriterien werden unter anderem Belange des Städtebaus, die Verkehrsverhältnisse, die straßenbauliche Infrastruktur, die Umweltverträglichkeit, die Aussagen Dritter zu den Varianten sowie die Wirtschaftlichkeit der Varianten herangezogen.

Für die Fahrbeziehung Euskirchen – Neuss wurden drei Varianten gebildet und für die Verkehrsführung Dortmund – Köln sechs Varianten.

5.3.2.6.2 Beschreibung der Varianten

Nullvariante:

Bei der Nullvariante wird der derzeitige Zustand beibehalten. Vorteilhaft hierbei wäre, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft in Zusammenhang mit dem Umbau des AK Köln-Nord vermieden werden. Nachteilig ist jedoch, dass die Leistungsfähigkeit für den Ist-Zustand und für die künftigen Anforderungen nicht ausreichend ist und die A 1 und A 57 in diesem Bereich ihrer verkehrlichen Funktion nicht mehr gerecht werden können. Durch die Erhöhung der Stauhäufigkeit wird außerdem die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Durch den 6-streifigen Ausbau der A 1 östlich und westlich des Planfeststellungsabschnittes ist bei der Nullvariante keine durchgängige Streckencharakteristik vorhanden. Außerdem wird ein Teil des Fahrbahnwassers der A 57 weiterhin ungereinigt über vorhandene Sickerschächte in das Grundwasser fließen. Des Weiteren werden die geplanten Lärmschutzmaßnahmen nicht umgesetzt, welche zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation führen.

Varianten der Verkehrsführung Euskirchen – Neuss:

Variante I:

Der Verkehr wird bei Variante I über die bestehende Schleifenrampe geführt, deren Querschnitt von der vorhandenen Breite von 7,50 m auf den neuen Querschnitt Q 3 für 2 Fahrstreifen mit einer Breite von 9,50 m geändert wird. Die südliche Verteilerfahrbahn der A 1 wird dreistufig ausgebildet. Der Verkehrsstrom von Köln nach Neuss und Euskirchen wird planfrei über die Schleifenrampe Euskirchen – Neuss und die A 1 geführt. Hierzu werden zwei neue Brückenbauwerke erforderlich.

Die östliche Parallelfahrbahn der A 57 zwischen der Rampe Köln – Dortmund und der Rampe Euskirchen – Neuss kann zurückgebaut werden. Der östliche Verflechtungsbereich der Parallelfahrbahn der A 57 entfällt. Aufgrund der sich durch die Überführung der Rampe Köln – Euskirchen über die indirekte Rampe Euskirchen – Neuss ergebenden Böschungen muss die Rampe Köln – Dortmund in der Lage verändert werden.

Variante II:

Bei der Variante II ist die Rampe Euskirchen – Neuss als Überführung über die A 57 dargestellt. Durch die großzügig geführte Lage der halbdirekten Rampe wird die Leitungstrasse diverser Produktenleitungen südlich parallel zur A 1 mehrfach gekreuzt.

Die Rampe Euskirchen – Köln wird außen an der halbdirekten Rampe vorbei geführt und an die bestehende Parallelfahrbahn der A 57 angeschlossen. Die Rampe Köln – Neuss / Euskirchen verläuft wie schon bei der Variante I über ein neues Brückenbauwerk über die A 1. Bei dieser Lösung entfällt sowohl der südliche Verflechtungsbereich der A 1 als auch der östliche Verflechtungsbereich der A 57.

Die gesamte südliche Parallelfahrbahn der A 1 kann zurückgebaut werden, die Rampe Neuss – Dortmund wird an die Richtungsfahrbahn Dortmund der A 1 angeschlossen. Auch die östliche Parallelfahrbahn der A 57 zwischen der Rampe Köln – Dortmund und der Rampe Euskirchen – Neuss kann zurückgebaut werden, ebenfalls die indirekte Rampe Euskirchen – Neuss.

Variante III:

Mit Variante III wird eine optimierte Lösung der Variante II für die Halbdirektrampe Euskirchen – Neuss dargestellt. Bei der Trassenfindung wurde von folgenden Zwangspunkten ausgegangen:

- Beschränkung des Eingriffs in das vorhandene Landschaftsschutzgebiet des Nüssenberger Buschs auf ein Mindestmaß

- Vermeidung des Eingriffs in die sich südöstlich des AK Köln-Nord befindende Altlastverdachtsfläche
- Ca. 250 m südlich der A 1 quert eine Leitungstrasse mit mehreren Produktenleitungen die A 57. Aufgrund der Schutzanweisung der Leitungsträger sind bauliche Anlagen im Schutzstreifen der Leitungen nicht zulässig. Aufwendige Leitungsverlegungen sind aus Kostengründen zu vermeiden.
- Die östliche Parallelfahrbahnbrücke über die A 1 soll in vorhandener Lage in die Halbdirektenrampenführung integriert werden.
- Das AK ist unter voller Aufrechterhaltung des Verkehrs umzubauen. Gleichzeitig ist die Beeinträchtigung des Verkehrsablaufes auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Bei der Variante III zweigt die Rampe Euskirchen – Köln links von der Rampe Euskirchen – Neuss ab und unterfährt diese mit Anschluss an die vorhandene Parallelfahrbahn der A 57.

Sowohl der südliche Verflechtungsbereich der A 1 als auch der östliche Verflechtungsbereich der A 57 entfällt.

Die gesamte südliche Parallelfahrbahn der A 1 kann zurückgebaut werden, die Rampe Neuss – Dortmund wird an die Richtungsfahrbahn Dortmund der A 1 angeschlossen. Auch die östliche Parallelfahrbahn der A 57 zwischen der Rampe Köln – Dortmund und der Rampe Euskirchen – Neuss kann zurückgebaut werden, ebenfalls die indirekte Rampe Euskirchen – Neuss.

Für die Variante III wurde als Untervariante eine Tieflage untersucht. Aufgrund der geringen Entwicklungslänge zwischen den Zwangspunkten „Leitungstrasse“ und „BAB 1“ können keine ausreichend großen Kuppenhalbmesser trassiert werden, die den Sichtanforderungen genügen. Deshalb wird die Tieflage nicht weiter betrachtet.

Varianten der Verkehrsführung Dortmund – Köln:

Zwangspunkte für die Trassierung der Verkehrsführung Dortmund – Köln waren die Lärmschutzwand-/Wandkombinationen an der Rampe Neuss – Euskirchen, die vorhandene Bebauung südlich des Pescher Weges im Bereich der Rampe Dortmund – Neuss und das Überführungsbauwerk Lindweiler Weg an der A 1 (Bau-km 119+578).

Variante 1:

Bei der Variante 1 wird die Fahrtrichtung Dortmund – Köln zunächst über die Rampe Dortmund – Neuss geführt. Die Weiterführung erfolgt in einem engen Radius nach links in Richtung A 1, dabei wird die indirekte Rampe Köln – Euskirchen unterführt, dann parallel zur A 1 und weiter über die vorhandene indirekte Rampe Dortmund – Köln.

Durch die Überbrückung der Höhendifferenzen an dem neuen Überführungsbauwerk erhalten beide Rampen eine neue Lage. Sie rücken deutlich von den heutigen Trassen ab und bis auf ca. 60 m an das vorhandene Gewerbegebiet des Pescher Weges heran.

Die nördliche Verflechtungsstrecke der A 1 entfällt, da die Rampe Köln – Euskirchen direkt an die Richtungsfahrbahn Euskirchen der A 1 angeschlossen wird. Zurückgebaut werden kann die nördliche Verteilerfahrbahn der A 1 zwischen der Rampe Dortmund – Neuss und Köln – Euskirchen.

Die Trassierung erfolgt unter Nutzung der zulässigen Mindesttrassierungselemente in Lage und Höhe, wodurch sich enge Rampengeometrien mit starken Längsneigungen ergeben.

Variante 2:

Bei der Variante 2 wird die indirekte Rampe Köln – Euskirchen zur Auflösung des nördlichen Verflechtungsbereichs der A 1 überführt. Dafür wird die indirekte Rampe Köln – Euskirchen abgesenkt, um die Überführung der Rampe Dortmund – Köln auf dieser kurzen Entwicklungslänge zu ermöglichen. Die Rampe Dortmund – Neuss rückt bis auf 80 m an das vorhandene Gewerbegebiet des Pescher Weges heran.

Zur Trassierung der Rampe Dortmund – Köln wurden die zulässigen Mindestelemente in Lage und Höhe verwendet. Die nördliche Verflechtungsstrecke der A 1 entfällt, da die Rampe Köln – Euskirchen direkt an die Richtungsfahrbahn Euskirchen der A 1 angeschlossen wird. Zurückgebaut werden kann die nördliche Verteilerfahrbahn der A 1 zwischen der Rampe Dortmund – Neuss und Köln – Euskirchen.

Variante 3:

Die Führung der Rampe Köln – Euskirchen erfolgt mit 2 Bauwerken über die Rampe Dortmund – Neuss. Die Rampe Dortmund – Köln wird wie bei Varianten 1 und 2 aus der Rampe Dortmund – Neuss links

herausgeführt. Die indirekte Rampe Köln – Euskirchen rückt im Bogen bis auf 80 m an das vorhandene Gewerbegebiet des Pescher Weges heran.

Da für diese Variante 2 Bauwerke erforderlich sind und sich gegenüber den ersten beiden Varianten keine Vorteile ergeben, wurde diese Lösung in der Höhe nicht weiter untersucht. Auch hier ist die Führung der Rampen mit großzügigen Trassierungselementen nicht möglich.

Variante 4:

Bei Variante 4 wurde die Rampe Dortmund – Köln mit einem Ausfahrtstreifen nach rechts aus der Rampe Dortmund – Neuss herausgeführt, im Gegensatz zu den ersten drei Varianten, bei welchen die Rampe jeweils nach links abzweigt. Bei dieser Lösung sind 2 neue Bauwerke erforderlich.

Die Rampe Dortmund – Köln führt unter den Rampen Dortmund – Neuss und Köln – Euskirchen durch, weshalb eine zügige Trassierung mit Radien > 50 m hier nicht möglich ist. Die Rampe Dortmund – Köln rückt im Bogen bis auf 40 m an das vorhandene Gewerbegebiet des Pescher Weges heran.

Zur Herstellung der Unterführungen müssen die überführenden Rampen angehoben werden, um das Abführen des Oberflächenwassers auf der Rampe Dortmund – Köln im Freispiegelgefälle zu ermöglichen. Durch diese Verkehrsführung entfällt die nördliche Verflechtungsstrecke der A 1, die Rampe Köln – Euskirchen wird direkt an die Richtungsfahrbahn Euskirchen der A 1 angeschlossen. Die nördliche Verteilerfahrbahn der A 1 zwischen der Rampe Dortmund – Neuss und Köln – Euskirchen kann zurück gebaut werden.

Variante 5:

Bei der Variante 5 wird eine großzügige, halbdirekte Führung der Rampe Dortmund – Köln dargestellt, analog zu den Varianten II und III der Verkehrsführung Euskirchen – Neuss. Sie wird über einen Ausfahrtstreifen nach rechts aus der Rampe Dortmund – Neuss heraus über die A 57 geführt und an das Bauwerk der westlichen Parallelfahrbahn der A 57 über die A 1 angeschlossen. Die geplante Rampe Dortmund – Neuss verläuft auf der Trasse der bestehenden Rampe.

Die Rampe Dortmund – Köln rückt im Bogen bis auf 25 m an das vorhandene Gewerbegebiet des Pescher Weges heran.

Die Rampe Neuss – Dortmund wird an der halbdirekten Rampe vorbei über ein neues Bauwerk über die A 1 geführt und über eine indirekte Rampe an die A 1 angeschlossen. Die nördliche Verteilerfahrbahn der A 1 zwischen der Rampe Dortmund – Neuss und Köln – Euskirchen kann zurück gebaut werden, ebenfalls die indirekte Rampe Dortmund – Köln.

Variante 6:

Die Variante 6 entspricht in der Lage der Variante 5 und unterscheidet sich in der Gradientenführung.

Die halbdirekte Rampe von Dortmund in Richtung Köln unterfährt die A 57, was zu einer geringen visuellen Beeinträchtigung führt. Die Rampe verläuft im Bereich des angrenzenden Gewerbegebiets im Norden in Gleichlage. Das Bauwerk unter der A 57 erhält einen aufgeweiteten Querschnitt zur Einhaltung der erforderlichen Haltesichtweite.

Die Länge der Unterführung unter der A 57 beträgt ca. 74 m und liegt damit unter der definierten Länge von 80 m für Tunnelbauwerke nach den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT).

5.3.2.6.3 Variantenvergleich

Verkehrsführung Euskirchen – Neuss:

Städtebau:

Keine der Varianten greift unmittelbar in bebaute Gebiete ein. Der Abstand der Verkehrsanlage zur Bebauung ist größer als 80 m. Da die Lärmschutzanlagen bei allen Varianten gleich sind, ist hier aus städtebaulicher Sicht keine Gewichtung möglich.

Verkehrsverhältnisse:

Variante I: Es wird nur der östliche Verflechtungsbereich an der A 57 aufgelöst. Die Er-

gänzung der südlichen Verteilerbahn der A 1 um einen zusätzlichen Fahrstreifen bietet keine wesentlichen Reserven für die Verkehrsentwicklung, so dass sie wahrscheinlich nach ihrer Herstellung bereits an der Leistungsfähigkeitsgrenze liegen wird. Die Verflechtung über 3 Fahrstreifen auf der zur Verfügung stehenden Verflechtungslänge stellt zudem ein erhöhtes Verkehrsrisiko dar.

Variante II und III: Es werden sowohl die östlichen als auch die südlichen Verflechtungsstrecken aufgelöst, so dass diese beiden Varianten einen eindeutigen verkehrlichen Vorteil gegenüber der Variante I haben.

Straßenbauliche Infrastruktur:

Variante III ist eine Optimierung von Variante II, daher werden nur Varianten I und III gegenübergestellt.

Bei Variante III stellt sich die Verkehrsführung besser erkennbar und begreifbar dar als bei Variante I. Die Verflechtung in einer dreistreifigen Verteilerfahrbahn für die Verkehre Euskirchen – Neuss und Neuss – Dortmund entfällt.

Zusätzlich zu dem neu anfal-

lenden und abzuführenden Oberflächenwasser der Varianten I und III muss bei der Variante I die vorhandene Entwässerung des südlich der A 1 gelegenen Teils der A 57 verändert werden. Ein zusätzliches Versickerbecken würde erforderlich werden, da durch die Verschiebung der Rampe Köln – Dortmund die vorhandene Böschungssituation (Sickergraben) nicht bestehen bleiben kann.

Umweltverträglichkeit:

Betrachtung hinsichtlich der Umweltverträglichkeit wurde nicht durchgeführt, da nur die Hochlage der Variante III die Anforderungen bzgl. Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit erfüllt.

Aussagen Dritter zu den Varianten

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr NRW, Schreiben vom 14.05.2001 (AZ: VI A2-41-04/11-942/2000): Der weiteren Planung soll die Variante III in Hochlage zugrunde gelegt werden

Wirtschaftlichkeit:

Variante I weist geringere Baukosten auf als Variante III.

Verkehrsführung Dortmund - Köln:

Städtebau:

Varianten 1 bis 4: Reichen Max. 70 m an die Bebauung des Pescher Wegs. Höhe der Lärmschutzanlagen richtet sich nach den Lärmberechnungen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte.

Variante 5: Rückt bis auf 25 m an die Bebauung des Pescher Wegs. Für die Überführung der Rampe Dortmund – Köln über die A 57 ist ein bis zu 13 m hoher Dammkörper und zusätzlich eine 5,0 m hohe Lärmschutzwand erforderlich, führt zur einer starken visuellen Dominanz.

Variante 6: Ebenfalls 25 m Abstand zur Bebauung des Pescher Wegs. Allerdings bessere visuelle Anpassung der Trasse durch Unterführung an das Umfeld.

Verkehrsverhältnisse:

Varianten 1 bis 4: Kleine Trassierungselemente, welche eine geringe Verkehrsqualität zur Folge haben. Es wird lediglich der nördliche Verflechtungsbereich der A 1 aufgelöst. Die kurzen Entwicklungslängen der Rampen können zu Problemen hinsichtlich der Eindeutigkeit und Begreifbarkeit der Wegweisung führen.

Varianten 5 und 6: Auflösung des nördlichen Verflechtungsbereich der A 1 sowie des westlichen Verflechtungsbe-

reichs der A 57, deutlicher verkehrlicher Vorteil gegenüber den Varianten 1 bis 4. Durch die großzügige Trassierung der halbdirekten Rampe Dortmund – Köln erhalten die beiden Varianten einen wesentlichen Vorteil gegenüber den engen Führungen der Varianten 1 bis 4. Die Achsen der Variante 5 (Hochlage) und der Variante 6 (Tieflage) unterscheiden sich nur geringfügig, der Kurvenradius beträgt bei beiden Varianten $R = 107,50$ m.

Straßenbauliche Infrastruktur:

Varianten 1 bis 3: Kleine Trassierungselemente führen zu einer Herabsetzung der Reisegeschwindigkeit. Die Ausfahrt der Rampe Dortmund – Köln erfolgt in einem engen Bogen in Linksausfädelung. Aufgrund der unterschiedlichen Radiengrößen der Rampen im Ausfädelungsbereich sind Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Verkehrsströmen zu erwarten. Die niedrige Geschwindigkeit stellt sich auf dem linken Fahrstreifen ein und kann ein Verkehrssicherheitsdefizit ergeben.

Variante 4: Die Rampe Dortmund Köln wird aus der zweistreifigen Direktrampe Dortmund – Neuss nach rechts ausgefädelt, dies hat eine deutliche Erhöhung der Ver-

kehrssicherheit gegenüber Varianten 1 bis 3 zur Folge. Die Höhendifferenzen der neuen Rampen der Varianten 1 bis 4 gegenüber dem Bestand sowie das Kreuzen der bestehenden Rampen erfordern umfangreiche provisorische Verkehrsführungen während der Bauzeit.

Varianten 5 und 6: Ermöglicht wird eine zügige Linienführung und die Auflösung des nördlichen Verflechtungsbereichs der A 1 sowie auch des westlichen Verflechtungsbereichs der A 57. Garantiert wird ein flüssiger Verkehrsablauf der einzelnen Verkehrsströme. Bei Variante 6 kommt es im Bereich der Unterführung der A 57 zu Beeinträchtigungen der Haltesicht, dies macht eine Aufweitung des Querschnitts erforderlich zur Einhaltung der erforderlichen Haltsichtweite. Die Aufweitung entfällt bei der Variante 5.

Umweltverträglichkeit:

Nur die Varianten 5 und 6 erfüllen die Anforderungen bzgl. Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit.

Variante 5: hohe Flächeninanspruchnahme durch die Neuanlage eines bis zu 13 m hohen Dammbauwerks für die Überführung der A 1 erforderlich, daher hohe Verluste der angrenzenden Waldbereiche und Funktionsbeeinträchtigung.

gungen der Bodenstandorte.

Variante 6: geringere Flächeninanspruchnahme erforderlich, geringere Waldverluste und geringere Funktionsbeeinträchtigungen der Bodenstandorte

Aussagen Dritter zu den Varianten

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr, Gespräch am 30.09.2002: Verkehrsstrom von Dortmund nach Köln soll über eine Halbdirektrampe über die A 57 geführt werden und für den Verkehrsstrom von Neuss nach Dortmund ist ein zusätzliches Brückenbauwerk vorgesehen

IV. Quartalsbesprechung am 08.12.2006 von Bund, Land und Straßen.NRW: Halbdirekte Führung der Rampe Dortmund – Köln wird in die Genehmigungsunterlagen übernommen. Daraufhin wurde Variante 6 als weitere Variante zur Variante 5 untersucht.

Wirtschaftlichkeit:

Variante 5 ist mit den beiden langen Bauwerken und dem umfangreichen Erdbau die teuerste Variante.

5.3.2.6.4 Gewählte Linie

Bei der Abwägung der unterschiedlichen Belange wurde nicht nur die Linienführung im Grundriss, sondern auch die im Aufriss (Gradienten) in die Überlegungen einbezogen. Als zweckmäßige Lösung haben sich die Variante III für den Verkehrsstrom Euskirchen – Neuss und die Variante 6 für den Verkehrsstrom Dortmund – Köln erwiesen. Nur die Hochlage der Variante 3 erfüllt die an die Verkehrsanlage gestellten

Anforderungen hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit. Bei der Verkehrsführung Dortmund – Köln erfüllen nur die Varianten 5 und 6 die Anforderungen bzgl. der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Verkehrsanlage. Variante 6 wurde gewählt, da diese durch die deutlich geringere Flächeninanspruchnahme auch günstiger hinsichtlich der Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Boden, Klima und Luft beurteilt werden kann. Außerdem wirkt sie sich günstiger auf das Landschaftsbild bzw. städtebauliche Erscheinungsbild aus, da sie in geländegleicher Lage kaum Änderungen hervorrufen würde während die Variante 5 eine starke technische Überprägung des Raumes verursacht.

5.3.3 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Neubauplanung ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist und – erforderlichenfalls – wie dieser im Einzelnen hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den privaten eigenen Belangen eines Anwohners, die bei einem Straßenbauvorhaben berücksichtigt werden müssen, auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und andere Immissionen, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle - wie sie für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) normativ geregelt ist – liegen. Insbesondere im Hinblick auf die Trassierung stellen sie einen abwägungserheblichen Belang dar (BVerwG, Beschluss v. 14.9.1987 -4 B 176.87- UPR 1988, S. 71; Urteil v. 4.5.1988 -4 C 2.85- NVwZ 1989, S. 151).

Nach § 50 BImSchG sollen Straßen so trassiert werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Der Immissionsschutz stellt für die straßenrechtliche Planung zwar einen gewichtigen abwägungserheblichen Belang dar, bestimmt aber nicht als Planungsleit-satz das Ziel der Straßenplanung und verleiht den Bewohnern der zu schützenden Gebiete keine subjektiven öffentlichen Rechte. So ist § 50 BImSchG eine Regelung, die nach ihrem Inhalt („soweit wie möglich“) nur bei der Abwägung des Für und Wider in der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann (BVerwG, Urteil v. 22.3.1985 - 4 C 73.82- Vkl. 1985, S. 639).

Die vorgesehene Linienführung des Autobahnkreuzes Köln-Nord ist aus den bereits dargestellten Gründen gewählt worden. Die Planfeststellungsbehörde hatte daher zu prüfen, ob und ggf. auf welche Weise bei der vorgesehenen Straßenführung ausreichender Immissionsschutz sichergestellt werden kann. Wie sich aus den nachfolgenden

Darlegungen ergibt, sind von dem Straßenbauvorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzbedürftige Gebiete zu erwarten.

5.3.3.1 Lärmschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Die vorgesehenen Maßnahmen stellen sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG); dies gilt nicht für die Fälle, in denen die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

5.3.3.1.1 Schädliche Umweltauswirkungen

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen -unbeschadet des § 50 BImSchG- sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Der Begriff der "schädlichen Umwelteinwirkungen" des § 41 Abs. 1 BImSchG wird in § 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.

Allerdings löst nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagegebot aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des "Erheblichen" nicht erreichen (BVerwG, Urteil v. 14.12.1979 -4 C 10.77- NJW 1980, S. 2368). 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- BVerwGE 87, 332, S. 361).

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 einfach-gesetzliche 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- NJW 1980, S. 2368). Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der § 41 ff. BImSchG bestimmt (BVerwG, Urteil v. 22.3.1985 -4 C 63.80- DÖV 1985, S. 786).

Die auf Grund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärm-schutzverordnung (16. BImSchV) konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und den Betrieb von 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. Auch im öffentlich-rechtlichen Nachbarschaftsverhältnis zwischen Vorhabenträger und nutzungsbetroffenen Dritten ist § 43 Abs. 1 BImSchG Maßstab für die Beurteilung der Zumutbarkeit oder Unzumutbarkeit von Lärm. Dementsprechend enthält die 16. BImSchV zugleich die konkreten Vorgaben für die rechtliche Beurteilung des lärmbezogenen Nutzungskonflikts zwischen Straße und Nachbargrundstück. 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 - NVwZ 1995, 993).

5.3.3.1.2 Immissionsgrenzwerte

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen sicherzustellen, dass der nach den RLS-90 ermittelte Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

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

Nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV ergibt sich die Art der vorbezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie für Anlagen und Gebiete, für die keine

Festsetzungen bestehen, sind nach Nr. 1.- 4., bauliche Anlagen im Außenbereich nach Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Andere Regelwerke, die (wie z.B. die DIN 18005, die TA Lärm oder die Arbeitsstättenverordnung) günstigere Grenz- bzw. Orientierungswerte vorsehen, finden im vorliegenden straßenrechtlichen Verfahren keine Anwendung. Sie sind beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen nicht heranzuziehen, da sie andere Bezugspunkte haben und sich mit anderen Regelungsgegenständen befassen.

Die Änderung einer Straße ist nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV wesentlich, wenn:

- die Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von der zu ändernden Straße ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 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.

In diesem Zusammenhang ist es also erforderlich, dass der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Lärms erhöht wird. Die Erhöhung des Beurteilungspegels ist nur von Bedeutung, wenn sie auf den erheblichen baulichen Eingriff zurückzuführen ist; d.h. die Lärmsteigerung muss ihre Ursachen ausschließlich in der baulichen Maßnahme haben. Der Einfluss der allgemeinen Verkehrsentwicklung, für die der bauliche Eingriff nicht ursächlich ist, ist zu neutralisieren (OVG Münster, Urteil vom 20.12.1985 - 9 A 719/83 - NJW 1986, 2657 ff; BVerwG, Beschluss vom 04.10.1991 - 4 B 162/91 - unveröffentlicht).

5.3.3.1.3 Lärmberechnung

Zur Gewährleistung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Ordnungsgeber nach besonders schutzwürdigen Anlagen und unterschiedlich lärmempfindlichen Gebietsar-

ten. Dementsprechend ist von einer nach der Gebietsart abgestuften Zumutbarkeit der Lärmbelastungen auszugehen. Das einem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten zumutbare Maß von Einwirkungen ist umso größer, je geringer die rechtliche Anerkennung der Wohnfunktion des Eigentums ist. Im bauplanungsrechtlichen Außenbereich, der von einer Wohnbebauung möglichst freigehalten werden soll, können unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten an die Wohnqualität nicht die dieselben hohen Ansprüche gestellt werden wie im Innenbereich. Der Eigentümer eines Wohnhauses im Außenbereich trägt daher in verstärktem Maße das aus der Gebietsstruktur folgende Risiko, dass in seiner Nähe Fernverkehrsstraßen, die wegen ihrer nachteiligen Wirkungen auf die Umgebung grundsätzlich nicht in Wohngebiete gehören, errichtet oder erweitert werden. Er muss daher auch in stärkerem Umfang als der Eigentümer eines in einem Wohngebiet gelegenen Hauses Verkehrsimmissionen als zumutbar hinnehmen.

Der Planungsträger hat alle lärmtechnisch bedeutsamen Sachverhalte (wie z.B. neben der zukünftigen Verkehrsbelastung einschließlich des Lkw-Anteils, Geschwindigkeit, Lage der Trasse, Steigung, Gefälle, Straßenoberfläche, Reflexions- und Abschirmeffekte durch vorhandene Bebauung, ggf. Störwirkungen durch Ampelanlagen) einbezogen.

In den lärmtechnischen Berechnungen, die als Grundlage für die grundsätzlichen Ansprüche auf Lärmschutz dienen, wurden alle in Frage kommenden Gebäudeseiten berücksichtigt.

Lärmschutzmaßnahmen sind für die Bereiche vorgesehen, in die Lärmbeeinträchtigungen des hier planfestgestellten Vorhabens Grenzwert überschreitend ausstrahlen. Demzufolge berücksichtigen die schalltechnischen Berechnungen alle in Frage kommenden Gebäude innerhalb des Einflussbereiches (Ausstrahlungsbereich) des vorliegenden Straßenabschnittes.

Für den Umbau des AK Köln-Nord sind nach den Vorschriften der 16. BImSchV unter Berücksichtigung der RLS-90 lärmtechnische Untersuchungen unter Einbeziehungen der Außenwohnbereiche und mit dem Prognosehorizont 2025 durchgeführt worden.

Bei Lärmschutzlösungen nur mit Lärmschutzwänden/-wällen würden weiterhin erhebliche Immissionsgrenzwertüberschreitungen auftreten. Aus diesem Grund wurde ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit -5 dB(a) eingesetzt.

Die Untersuchungen ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV weitestgehend eingehalten werden bzw. deutlich unterschritten werden, es jedoch in folgenden Bereichen zu geringfügigen Überschreitungen kommt:

A 1, Schutzabschnitt Lindweiler:

Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete (WA) bzw. Wohngebäude im Außenbereich (AU) an 382 Wohneinheiten (WE) von 1.517 untersuchten WE, Maximale Grenzwertüberschreitungen: +2 dB(A) im Tagzeitraum und +7dB(A) im Nachtzeitraum

A 1, Schutzabschnitt Longerich:

Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete (WA) bzw. Wohngebäude im Außenbereich (AU) an 127 WE von 643 untersuchten WE, maximale Grenzwertüberschreitungen: +4 dB(A) im Nachtzeitraum.

A 1, Schutzabschnitt Ossendorf:

In diesem Schutzabschnitt liegen bereits vor dem Umbau keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vor. Die Beurteilungspegel werden an den 17 WE bis zu 12 dB(A) tagsüber und bis zu 8 dB(A) in der Nacht reduziert.

A 1, Schutzabschnitt Pesch:

Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete (WA) bzw. Wohngebäude im Außenbereich (AU) an 251 WE von 579 untersuchten WE, maximale Grenzwertüberschreitungen: +1 dB(A) im Tagzeitraum und +6 dB(A) im Nachtzeitraum.

A 1, Schutzabschnitt Ost außerhalb:

Keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete (WA) an den 457 untersuchten WE, maximale Beurteilungspegel: 54 dB(A) im Tagzeitraum und 48 dB(A) im Nachtzeitraum.

A 1, Schutzabschnitt West außerhalb:

Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete (WA) an 146 WE von 1.004 untersuchten WE, maximale Grenzwertüberschreitung +2 dB(A) im Nachtzeitraum.

A 57, Schutzabschnitt Lindweiler:

Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an 305 WE von 1.481 untersuchten WE, maximale Grenzwertüberschreitungen: +4 dB(A) im Nachtzeitraum.

A 57, Schutzabschnitt Longerich:

In diesem Schutzabschnitt liegen bereits vor dem Umbau keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vor. Die Beurteilungspegel werden an den 5 WE bis zu 8 dB(A) tagsüber und bis zu 4 dB(A) in der Nacht reduziert.

A 57, Schutzabschnitt Pesch:

Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an 272 WE von 1.534 untersuchten WE, maximale Grenzwertüberschreitungen: +2 dB(A) im Nachtzeitraum.

A 57, Schutzabschnitt Nord außerhalb:

In diesem Schutzabschnitt liegen bereits vor dem Umbau keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vor. Die Beurteilungspegel werden an den 26 WE bis zu 16 dB(A) tagsüber und bis zu 12 dB(A) in der Nacht reduziert.

A 57, Schutzabschnitt Süd außerhalb:

Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an 5 WE von 216 untersuchten WE, maximale Grenzwertüberschreitungen: +1 dB(A) im Nachtzeitraum.

Das Ergebnis zeigt, dass mit den gewählten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte weitestgehend eingehalten bzw. deutlich unterschritten werden. In jedem Fall werden die Beurteilungspegel der schutzwürdigen Bebauung deutlich reduziert, somit wird es mit den neuen Lärmschutzanlagen und dem geplanten lärmarmen Fahrbahnbelag auf der A 1 und A 57 zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation gegenüber der Ist-Situation kommen. Die Ergebnisse einer Summenpegelbetrachtung der relevanten Verkehrslärmquellen Straße/Schiene zeigen ebenfalls, dass durch den geplanten Umbau des AK Köln-Nord und die damit verbundenen Lärmschutzmaßnahmen die Beurteilungspegel nicht erhöht sondern unverändert bleiben bzw. an vielen Gebäuden sogar reduziert werden. Die Beurteilungspegel an den Gebäuden

in der Nähe der Autobahnen werden durch die Lärmschutzmaßnahmen größtenteils reduziert. Die Beurteilungspegel an den Gebäuden in der Nähe der angebundenen Achsen können durch die Lärmschutzmaßnahmen der Autobahnen jedoch nur teilweise reduziert werden. Für die Anwesen, an denen die Lärmvorsorgewerte überschritten werden, ist diese Lärmbelastung unvermeidbar und wird durch passive Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen bzw. in Einzelfällen auch finanziell entschädigt (Vgl. Teil A, Nummer 6.1.6.2 dieses Beschlusses).

5.3.3.2 Schadstoffbelastung

Das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben ist unter Berücksichtigung der im Beschluss angeordneten Lärmschutzanlagen mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Dieser Gesichtspunkt ist bei der Planung auch hinsichtlich der Schadstoffbelastung beachtet worden.

Die Beurteilung der Luftschadstoffbelastung erfolgt auf Grundlage der nach § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG erlassenen 39. BImSchV. In dieser Verordnung werden die aufgrund der europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie (96/62/EG) beschlossenen Tochtrichtlinien 1999/30/EG vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft sowie 2000/69/EG vom 16.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft in deutsches Recht umgesetzt. Die novellierte 39. BImSchV enthält neben Immissions-Grenzwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit auch Grenzwerte zum Schutz von Ökosystemen.

Der Vorhabenträger hat eine Luftschadstoffuntersuchung nach Maßgabe der 39. BImSchV auf Basis der VDI-Richtlinie 3783, Blatt 10, durchgeführt.

Die ermittelte Schadstoffabschätzung kommt zu dem Ergebnis, dass die in §§ 2 ff. der 39. BImSchV festgeschriebenen Grenzwerte (Gesamtschadstoffbelastung) für

- Stickstoffdioxid (NO₂)
- Benzol

- Blei
- Partikel (PM_{2,5} und PM₁₀)

bei den betroffenen Grundstücken nicht überschritten werden. Aus lufthygienischer Sicht ist an nahe gelegenen Wohnnutzungen nicht mit problematischen Schadstoffkonzentrationen zu rechnen, da die durch die ermittelten künftigen Belastungen verursachten Luftschadstoffe erheblich unter den maßgebenden Grenzwerten liegen.

Das Ergebnis der Luftschadstoffprognose zeigt, dass für das Prognosejahr 2025 die höchsten Luftschadstoffimmissionen erwartungsgemäß im Bereich der Fahrspuren der Autobahnabschnitte auftreten. Bei allen beurteilungsrelevanten Hausfassaden im Untersuchungsraum werden die Grenzwerte der 39. BImSchV von den relevanten Luftschadstoffkomponenten NO₂, PM_{2,5}, PM₁₀ und Benzol sowohl im Prognose Null-Fall als auch im Prognose Planfall 2025 eingehalten.

Hinsichtlich der Kfz-bedingten Luftschadstoffimmissionen wirkt sich mit der Baumaßnahme verbundene Verbesserung des Verkehrsflusses und die geringer Stauanfälligkeit positiv aus. Zudem tragen die durchgehenden, umfangreichen Lärmschutzanlagen dazu bei, dass sich die Schadstoffe nicht ungehindert in die Wohnsiedlungsbereiche ausbreiten können.

Im Übrigen schließt die Verwirklichung des Vorhabens, selbst wenn es entgegen der Prognose zu Grenzwertüberschreitungen kommen sollte, nicht die Möglichkeit aus, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Vorliegend bewirkt die Realisierung des Vorhabens im Hinblick auf Lage, Ausbaustandard und Verkehrsbelastung keine atypische Schadstoffsituation. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass entgegen der Prognose eintretende Grenzwertüberschreitungen durch Minderungsmaßnahmen zur Reduktion der Schadstoffbelastung für die Anwohner vermieden werden können.

Ob und welche Minderungsmaßnahmen zu treffen sind, hängt von der künftigen Entwicklung ab. Vorhabenbezogener Vorkehrungen gegen Überschreitungen der genannten Schadstoffgrenzwerte bedarf es nicht, wenn wie hier dem Grundsatz der Problembewältigung durch den Regelungsmechanismus der Luftreinhalteplanung nach der 22. BImSchV hinreichend Rechnung getragen werden kann.

Wesentlich wird auch die weitere technische Entwicklung sein. Die Schadstoffemissionen können auf längere Sicht durch Maßnahmen an den Fahrzeugen und durch die Änderung der Zusammensetzung der Brenn- und Treibstoffe bzw. die Verwendung alternativer Kraftstoffe – veranlasst durch entsprechende Gesetze – nachhaltig reduziert werden.

Insofern sind konkrete Maßnahmen in diesem Beschluss nicht zu treffen, da das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben mit den Belangen der Luftreinhaltung als vereinbar anzusehen ist.

5.3.3.3 Erschütterungen

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb des Autobahnkreuzes Köln-Nord ergeben sich Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke, die deren Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen. Dies gilt, obwohl bisher gesetzliche Vorschriften für den Erschütterungs- / Immissionsschutz fehlen. Denn zum einen sind die Bauarbeiten unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Baukunst auszuführen und zum anderen befinden sich keine erschütterungsempfindlichen Anlagen und Gebäude in der Nähe der neuen Trasse. Im Anhörungsverfahren ist auch nicht auf das Vorhandensein derartiger Anlagen hingewiesen worden.

Zur Frage der Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen wird auf den Gem. RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport vom 31.7.2000 - MBl. NRW. S. 945- verwiesen.

5.3.3.4 Bauimmissionen

Grundsätzlich gilt Folgendes (BGH, Urteil vom 30.10.1970 -V ZR 150/67- DVBl. 71, S. 264):

Beeinträchtigt der Bau einer Straße nach Art und Ausmaß die Nutzung eines Nachbargrundstücks derart, dass diese Beeinträchtigungen vom Nachbarn der Straße nicht hingenommen zu werden brauchen, d.h., sind diese Beeinträchtigungen wesentlich und hervorgerufen durch eine Nutzung des störenden Straßengrundstücks, die nicht ortsüblich ist, kann dem hiervon Betroffenen nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles eine Entschädigung nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB zustehen. Soweit der Nachbar die Einwirkungen nach § 906

Abs. 1 BGB dulden muss, scheidet dagegen ein unter dem Gesichtspunkt der Entschädigung relevanter Eingriff von vornherein aus.

Ob die genannten Voraussetzungen für eine derartige Entschädigung vorliegen, wird in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren entschieden. Auf Teil A., Ziffer 6.2. dieses Beschlusses wird verwiesen.

Mittelbar enteignende Wirkungen im Sinne von Art. 14 Abs. 1 GG sind nach herrschender Rechtsprechung anzunehmen, wenn die von den Straßenbauarbeiten künftig auf die Nachbarschaft einwirkenden Beeinträchtigungen die Grenze der Sozialbindung zum enteignenden Eingriff in das Eigentum überschreiten, wenn also durch die Straßenbauarbeiten Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern, wenn somit dem jeweils Betroffenen durch diesen Eingriff ein besonderes, anderen nicht zugemutetes Opfer für die Allgemeinheit abverlangt wird.

Für diese Fälle wird dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung wegen Wertminderung festgestellt, über dessen Höhe im Entschädigungsverfahren (vgl. Teil A, Ziffer 6.2. dieses Beschlusses) zu entscheiden ist.

5.3.4 Gewässer- und Grundwasserschutz

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht bei Beachtung der festgestellten Maßnahmen und Auflagen auch den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes. Weder durch den Neubau noch durch den Betrieb des Autobahnkreuzes Köln-Nord sind Beeinträchtigungen zu erwarten, die das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützte Interessen Einzelner unzumutbar negativ berühren. Dieser Einschätzung ist von den am Verfahren beteiligten Wasserbehörden nicht widersprochen worden.

Das Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer und für das Grundwasser nach Art. 4 WRRL i.V.m. §§ 27, 47 WHG vereinbar.

Im Rahmen dieser werden für Oberflächengewässer folgende zu erreichende Bewirtschaftungsziele geregelt:

- Vermeidung der Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustandes

- Erhalten oder Erreichen eines guten ökologischen und guten Zustandes

Für das Grundwasser werden folgende zu erreichende Bewirtschaftungsziele geregelt:

- Vermeidung der Verschlechterung des mengenmäßigen und chemischen Zustandes
- Erhalten oder Erreichen des guten mengenmäßigen und chemischen Zustandes
- Umkehrung aller signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten

In dem Planungsgebiet befinden sich zwei Grundwasserkörper (GWK 27_19 und GWK 27_20), Oberflächenwasser ist nicht vorhanden. Der Vorhabenträger hat im Rahmen des festgestellten Fachgutachtens zur Wasserrahmenrichtlinie (Unterlag 13.6 / 13.6D, vgl. Kapitel A, Teil 2 dieses Beschlusses) die vom Vorhaben betroffenen Wasserkörper identifiziert und deren jetzigen Zustand ermittelt. Anschließend wurden die potentiellen beeinträchtigenden Wirkfaktoren des Vorhabens auf die Wasserkörper herausgearbeitet und abgeschätzt, ob das Vorhaben im Widerspruch zu dem Verschlechterungsverbot oder zum Verbesserungsgebot steht. Daraufhin wurden die beeinträchtigenden Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten bzw. auf die Bewirtschaftungsziele bewertet.

Der chemische Zustand des Grundwasserkörpers 27_19 wird als schlecht eingestuft und der des GWK 27_20 als gut. Beide GWK befinden sich mengenmäßig in einem guten Zustand.

Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand können bei der geplanten Maßnahme durch Baustelleneinrichtungsflächen/ Lagerflächen, der Bau der Unterführung der A 57 (Rampe Dortmund-Köln), neue Flächenversiegelung für die Verkehrsflächen, die Unterführung der Rampe Dortmund – Köln sowie die Flächenbeanspruchung der Lärmschutzwälle entstehen. Die bauzeitlich benötigten Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt und begrünt. Die temporäre Verringerung der Grundwasserneubildung wird als geringfügig und nicht relevant bezüglich des mengenmäßig guten Zustandes der Grundwasserkörper angesehen. Die Ausschachtung zum Bau der Unterführung liegt oberhalb des höchsten Grundwasser-

stands, weshalb mit einer Beeinflussung des Grundwassers nicht zu rechnen ist. Da ein annähernd vollständiger Ausgleich für die mit den Neuversiegelungen verbundenen Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes durch Entsiegelung und Rekultivierung nicht mehr benötigter Fahrbahnen gelingt, wird die nachteilige Auswirkung der Flächenversiegelung auf die Grundwasserneubildungsrate als gering betrachtet. Weiterhin sieht das geplante Entwässerungssystem auch die Versickerung des Niederschlagswassers über Böschungsflächen vor. Darüber hinaus fördern Entwässerungsmulden und Rückhaltevorrichtungen die Versickerung der Straßenwässer und tragen zur Verminderung und Verzögerung eines Oberflächenabflusses der Niederschlagswasser bei. Das neue Unterführungsbauwerk liegt oberhalb des Grundwasserspiegels, sodass keine Störung der Grundwasserströme zu erwarten ist. Die Lärmschutzwälle werden begrünt. Autobahnseitig wird das Regenwasser über straßeneigene Mulden der jeweiligen Beckenanlage zugeführt. Auf der Autobahn abgewandten Seite fließt das Regenwasser über die Böschung und versickert über die Mulde am Böschungsfuß ins Erdreich. Die hieraus resultierende Verringerung der Versickerungsflächen für die Grundwasserneubildung wird als nicht relevant, bezogen auf den mengenmäßigen Zustand der Grundwasserkörper, bewertet.

Auswirkungen auf den chemischen Zustand der GWK können durch Baufahrzeuge / Maschineneinsatz im Baubetrieb, die Straßenoberflächenentwässerung, Straßenverkehr / Emissionen und Winterdienst entstehen. Zum Schutz des Bodens sowie des Grundwassers gegen ein bauzeitlich erhöhtes Risiko für Grundwasserverunreinigungen werden Vorsorgemaßnahmen getroffen, die die Verschmutzungsrisiken des Grundwassers minimieren. Eine Verschlechterung des chemischen Zustandes wird somit nicht erwartet. Bei der Einleitung von Straßenoberflächenwasser werden Vorkehrungen zum Schutz des Grundwassers getroffen, die den gültigen Richtlinien entsprechen. Die Regenwasserbehandlung durch Versickerung oder Regenwasserbehandlungsanlagen minimiert das Risiko von Grundwasserverunreinigungen. Das Risiko betriebsbedingter Grundwasserverunreinigungen wird sich mit Umsetzung der geplanten Baumaßnahme gegenüber den aktuellen Verhältnissen verringern. Der Winterdienst kann sich negativ auf den Chlorid-Eintrag ins Grundwasser auswirken. Die vom Vorhaben betroffenen GWK befinden sich in Bezug auf den Chlorid-Gehalt in einem guten Zustand. Mit dem Umbau des AK Köln-Nord werden ca. 4 ha neue Verkehrsflächen erstellt, auf denen auch Winterereinsatz betrieben werden muss. Es lassen sich hieraus keine bewertungsrelevanten negativen Veränderungen des Chlorid-Gehaltes der GWK ableiten.

Bei den Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele gemäß des 2. Bewirtschaftungsplans (BWP) (MULNV NRW, 22.12.2015) handelt es sich bezogen auf den GWK 27_20 um die Reduzierung von Nährstoffeinträgen in das Grundwasser durch Auswaschung aus der Landwirtschaft, landwirtschaftliche Beratungsmaßnahmen sowie vertiefende Untersuchungen und Kontrollen. Bezogen auf den GWK 27_19 sind gemäß des BWP keine Maßnahmen geplant. Die geplanten Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele (Verbesserungsgebot) werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt und sie werden durch den Bau des Vorhabens auch nicht verhindert. Das Vorhaben steht der Verbesserung der Grundwasserkörper nicht entgegen.

Des Weiteren kommt es zu keinen signifikanten negativen Veränderungen des mengenmäßigen und chemischen Zustandes der Grundwasserkörper. Somit ist die Zielerreichung für das Grundwasser durch das Vorhaben nicht gefährdet (Verschlechterungsverbot).

5.3.4.1 Einleitungserlaubnis

Gemäß § 12 Abs. 2 WHG liegt die Erteilung der Erlaubnis im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde. Die Befristung erfordert demnach eine einzelfallbezogenen Ermessensentscheidung.

Das Wasserhaushaltsgesetz enthält keine Ermessenserwägungen, wann eine Erlaubnis befristet und wann sie unbefristet erteilt werden soll. Die befristete Erlaubnis kann zwar auch im Falle einer dauerhaften Nutzung angezeigt sein, beispielsweise bei Benutzungen, deren Auswirkungen nur schwer zu übersehen sind. Da es sich hier jedoch um eine pflichtgemäße Ermessensausübung handelt, müssen hierfür konkrete Gründe des Einzelfalls vorgetragen werden.

Auch die Möglichkeit, dass zukünftig auf Grund allgemeiner Wasserbewirtschaftungsgrundsätze eine Reinigung des Niederschlagswassers oder eine geänderte Form der Einleitung erforderlich werden könnte, rechtfertigt eine Befristung der Einleitungserlaubnis nicht. Denn die Erlaubnis steht unter dem gesetzlichen Vorbehalt des § 13 WHG, wonach zum Schutz der Reinhaltung des Wassers nachträgliche Auflagen erteilt werden können. Die Möglichkeit, wegen geänderter Rahmenbedingungen zusätzliche Anforderungen festzulegen, besteht daher schon aufgrund des § 13 WHG.

5.3.4.2 Überwachung der verwendeten Baustoffe

Der erforderliche Regelungsgehalt eines Planfeststellungsbeschlusses bemisst sich mit Blick auf dessen Funktion, nämlich unter Einbeziehung aller notwendigen behördlichen Entscheidungen, eine einheitliche, umfassende und abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des jeweiligen Vorhabens zu treffen. Daraus folgt, dass die Planfeststellungsbehörde alle von der Planung betroffenen abwägungserheblichen Belange in die Entscheidungsfindung einbeziehen muss und keine regelungsbedürftige Frage offen lassen darf. Regelungsbedürftig ist eine Frage allerdings nur dann, wenn ohne ihre Beantwortung nicht sicher beurteilt werden kann, ob das Vorhaben allen rechtlichen oder tatsächlichen Anforderungen entspricht (BVerwG, Beschluss v. 26.6.1992 -4 B 1-11.92- NVwZ 1993, S. 572).

Ausgehend von diesen Grundsätzen bedarf es über die unter Teil A, Ziffer 6.1.2. (Wasserwirtschaft) und 6.1.5. (Verwendung von Recycling-Baustoffen) dieses Beschlusses enthaltenen Auflagen hinaus keiner weiteren Anordnungen zur Qualität der beim Bau zu verwendenden Stoffe. Diese Auflagen und die vom Vorhabenträger zu beachtenden Richtlinien bieten eine hinreichende Gewähr dafür, dass die einschlägigen Vorschriften des Gewässerschutzes beachtet werden. Woher das zu verwendende Material stammt und wie die Überwachung seiner Unbedenklichkeit im Einzelnen erfolgt, ist eine Frage der konkreten Bauausführung, die in diesem Beschluss keiner planerischen Bewältigung bedarf.

5.3.4.3 Wasserschutzgebiete

Soweit die Planungsmaßnahme den Einzugsbereich des Wasserschutzgebietes III B Weiler berührt, wird auf Teil A, Ziffer 6.1.2.2. dieses Beschlusses verwiesen.

5.3.5 Bodenschutz

Angesichts einschlägiger Untersuchungsergebnisse und Forschungsberichte zur verkehrsbedingten Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen einerseits sowie den vorliegenden Bodenverhältnissen und der zu erwartenden Verkehrsbelastung andererseits ist selbst in unmittelbarer Fahrbahnnähe die Besorgnis schädlicher Bodenveränderungen (im Sinne von BBodSchG und BBodSchV) nicht begründet (vgl. Teil B, Ziffer 4.5.3.3. dieses Beschlusses).

5.3.6 Naturschutz und Landschaftspflege

5.3.6.1 Rechtsgrundlagen

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Vorhabenträger die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Satz 2 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in §§ 1 und 2 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG i.V.m. § 30 LNatSchG NRW hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- 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).

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. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so kann nach § 15 Abs. 6 BNatSchG i.V.m. § 31 Abs. 4 LNatSchG NRW vom Vorhabenträger ein Ersatzgeld verlangt werden.

5.3.6.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urteil v. 30.10.1992 -4 A 1/92- NVwZ 1993, S. 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe - also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können - zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot beachtet, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwis-

senschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. 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 7.3.1997 -4 C 10.96- NuR 1997, 404). Als vermeidbar ist 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.

5.3.6.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen

Gemäß dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, ist der Vorhabenträger gehalten, diesen Erfordernissen gerecht zu werden.

Grundsätzlich ist bei der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung folgendes Regelungssystem zu beachten:

Zunächst besteht das „Vermeidungsgebot“, d.h. die primäre Verpflichtung des Eingriffsverursachers, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Sofern Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden sind, sind diese auf das erforderliche Maß zu minimieren. Bei verbleibenden Beeinträchtigungen hat eine sogenannte bipolare Abwägung zu erfolgen. Ist der Eingriff weder ausgleichbar noch in sonstiger Weise kompensierbar und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vor, kann vom Eingriffsverursacher ein Ersatzgeld verlangt werden.

Dieses naturschutzrechtliche Eingriffskonzept wurde vorliegend eingehalten.

Die Ermittlung des Mindestumfanges der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen erfolgte auf der Grundlage des Einführungserlasses zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW (2009) sowie die darauf ausgerichtete Artenschutzhilfen (2010). Der Erlass schließt eine Biotopbewertung gemäß LANUV-Modell ein. Die Unterlagen werden in Anlehnung an die für Bundesfernstraßen geltende Musterkarten erstellt. Fehler hinsichtlich der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgenommenen Kompensationsermittlung und der abgeleiteten Kompensationsmaßnahmen sind nicht ersichtlich.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) geht des Weiteren auf den besonderen Artenschutz (§ 44 BNatSchG u.a.) ein. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie eine möglicherweise relevante Betroffenheit von Gebieten des Europäischen Netzes Natura 2000 ist aufgrund der fehlenden Betroffenheit von europäischen Schutzgebieten nicht notwendig.

Die Herleitung des Mindestkompensationsbedarfs erfolgt grundsätzlich getrennt für die Lebensraumfunktion (Schutzgut Tiere und Pflanzen), die abiotischen Funktionen (Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft) und das Landschaftsbild / den Erholungswert. Eine gesonderte Bewertung abiotischer Wert- und Funktionselemente und des Landschaftsbildes im Einzelfall erfolgt, sofern diese eine besondere Bedeutung aufweisen.

Im Einzelnen sind die entsprechenden Kompensationsermittlungen und die hierfür vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, auf den Bezug genommen wird, dargestellt.

Vorgesehen ist u.a. Folgendes:

5.3.6.3.1 Vermeidungs- / Minimierungsmaßnahmen:

Nachteilige Auswirkungen durch die Planung können durch Vermeidungs- / Minimierungsmaßnahmen erheblich reduziert werden. Hierzu gehören:

- Abstimmung der Baufeldräumung auf die Brutaktivitäten der Vögel und der Aktivitätszeiten der Fledermäuse
- Ordnungsgemäßer Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen
- Erhaltung des fruchtbaren und kulturfähigen Bodens
- Ausweisung baubetrieblicher Restriktionsflächen (Bautabuzonen)
- Kontrolle der zu fällenden Höhlenbäume und der zu erneuernden Brückenbauwerke
- Einsatz einer umweltfachlichen Bauüberwachung
- Lärm und Lichtminderung während der Bauphase

- Erhalt von Höhlenbäumen

5.3.6.3.2 Schutzmaßnahmen

Zusätzlich zu den vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen sind während der Bauphase folgende Schutzmaßnahmen zu beachten, um die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes gezielt zu vermeiden:

- Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18.950 und RAS-LP 4 an Vegetationsflächen, Einzelbäumen und Gehölzgruppen (Anlage von Schutzzäunen):

Zum Schutz der an das Baufeld angrenzenden Einzelbäume, Gehölze und Vegetationsflächen sind die genannten Biotopstrukturen gemäß der Darstellung in den Maßnahmenplänen durch geeignete Zäune entsprechend der Empfehlungen der DIN 18.920 (Schutz von Bäumen, Pflanzbestände und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) und der RAS-LP 4 (Landschaftsgestaltung – Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) bereits vor Baubeginn einzufrieden.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan sowie in den entsprechenden Maßnahmenblättern dargestellten Maßnahmen Bezug genommen (einschließlich 1. Deckblatt).

5.3.6.4 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Trotz Berücksichtigung der vorgenannten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen verursacht das Umbauvorhaben erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, des Landschaftsbildes und damit der Erholungsnutzung. Von der Baumaßnahme gehen Einflüsse unterschiedlicher Art und Intensität auf die Nutzungsansprüche aus, nämlich Auswirkungen auf die Faktoren Boden, Wasserhaushalt, Tier- und Pflanzenwelt und Landschaftsbild. Die Auswirkungen stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

- Verlust von Bodenfunktionen durch anlagebedingte Versiegelung;
- Funktionsverlust und Beeinträchtigung von Gehölz- und Offenlandbiotopen durch Baukörper, Baufeld, baubedingten Arbeitsraum und den Betrieb der Straße;

- Lebensraumverlust bzw. dauerhafte Störwirkungen im Bereich der Trasse für geschützte Arten;
- Trennungseffekte durch Straßenkörper und Straßenverkehre;
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes;
- Beanspruchung von Landschaftsteilen während der Bauphase;
- Belastung angrenzender Landschaftsteile durch das Verkehrsaufkommen.

Auf die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG (Neu: § 24 UVPG), insbesondere auf die Ausführungen in Teil B, Ziffer 4.5.3 dieses Beschlusses, sowie die Darstellung im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Teil A, Ziffer 2, Unterlage 12/ 12D des Beschlusses) wird ergänzend hingewiesen.

5.3.6.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Das naturschutzrechtliche Gebot, vorrangig Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen (§ 13 BNatSchG), ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung. Davon zu unterscheiden ist die spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG und die allgemeine fachplanerische Abwägung nach § 37 Abs. 1 Satz 2 StrWG.NRW (BVerwG, Urteil vom 30. Okt. 1992 – 4 A 1/92 – NVwZ 1993, 565, 569 zu § 19 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG (alt), § 4a Abs. 4 LG § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG (alt)).

Ein Eingriff ist gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Dies setzt neben einem räumlichen Zusammenhang zwischen der ausgleichsbedürftigen Beeinträchtigung und der Ausgleichsmaßnahme voraus, dass Rahmenbedingungen geschaffen werden, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können.

Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das

Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser und Klima. Dabei können notwendige Ausgleichsmaßnahmen nicht nur unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass einzelne überbaute oder beeinträchtigte Strukturen ausgeglichen werden. Vielmehr wird das Ziel verfolgt, mit Hilfe der Ausgleichsmaßnahmen die gestörten Funktionen ökologischer Abläufe zu stabilisieren und wiederherzustellen.

Vorliegend werden folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen angeordnet:

Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Planungsgebietes:

- A 1: Pflanzung von Laubwald
- A 2: Rückbau von versiegelten Flächen
- A 3: Pflanzung von Sträuchern
- A 4: Anbringen von Fledermauskästen

Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Planungsgebietes:

Als weitere Kompensation für die Eingriffe in die Waldbestände wird mit der Ersatzmaßnahme E 1 „Neuanlage von Laubwald“ in einem Abstand von ca. 2,5 km nordöstlich des Autobahnkreuzes (Gemarkung Longerich, Flur 95, Flurstück 2357) auch eine Ergänzung des Grüngürtels umgesetzt. Mit dieser Neuanlage von Laubwald wird der aus klimatischer Sicht bedeutsame Kölner Grüngürtel um klimawirksame Vegetationsstrukturen ergänzt. Zudem kann mit der Extensivierung der Fläche eine Aufwertung der ökologischen Bodenfunktion erreicht werden.

Da die Eingriffe durch das Bauvorhaben nicht vollständig vor Ort ausgeglichen werden können, soll das verbleibende Defizit durch den Erwerb von Ökopunkten des Ökokontos „Rückbau der ehemaligen Kaserne Camp Altenrath in Troisdorf“ als Ersatzmaßnahme E 2 kompensiert werden.

Da die unvermeidbaren Beeinträchtigungen ausgeglichen bzw., soweit nicht ausgleichbar, in sonstiger Weise ersetzt werden können, darf der Eingriff zugelassen werden.

Daneben sieht die landschaftspflegerische Begleitplanung umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen entlang der Trasse, auf den neu entstehenden Straßenböschungen und innerhalb der Versickerungsanlagen vor. Dies sind:

- Wiederherstellung des bauzeitlich in Anspruch genommenen Verkehrsbegleitgrüns innerhalb des Autobahnkreuzes
- G 1: Ansaat von Schotterrasen
- G 2: Ansaat von Landschaftsrasen
- G 3: Gehölzpflanzung (Bäume und Sträucher)
- G 4: Gehölzpflanzung (Sträucher)
- G 5: Begrünung von Lärmschutzwänden mit Kletterpflanzen

Diese Gestaltungsmaßnahmen werden dazu beitragen, dass

- die Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffe weitgehend verhindert wird (Immissionsschutz),
- eine harmonische Einbindung des Straßenkörpers in das Landschaftsbild einschließlich einer optischen Abschirmung (Sichtschutz) stattfindet,
- und das Landschaftsbild neu gegliedert und durch mehr Naturnähe und -vielfalt aufgewertet wird.

Nach Beendigung der Baumaßnahme erfolgt bei den bauzeitlich benötigten Flächen eine Wiederherstellung der ursprünglichen Nutzungsverhältnisse bzw. des Biotoptyps. Diese sog. Wiederherstellungsmaßnahmen dienen der Wiederherstellung art- und wertgleicher Lebensräume innerhalb des Baustreifen, deren Wiederherstellungszeitraum < 30 Jahre beträgt und umfassen folgende Maßnahmen:

- Auf allen Flächen erfolgt eine rückstandsfreie Entfernung sämtlicher Bau- und Bauhilfsstoffe. Im Bereich der bauzeitlich genutzten Flächen schließen eine Tiefenlockerung und ein Auftrag des gesicherten Oberbodens an.
- W 1: Wiederherstellung von Grünlandflächen (EE1)

- W 2: Wiederherstellung von Zier- und Nutzgärten (HJ, ka4; HJ, ka6)
- W 3: Wiederherstellung von Saum-, Ruderal- und Hochstaudenfluren (K, neo1)
- W 4: Wiederherstellung von Verkehrsbegleitgrün, Straßenböschungen ohne Gehölzbestand (VA, mr4)
- W 5: Wiederherstellung von Verkehrsbegleitgrün, Straßenböschungen mit Gehölzbestand (VA, mr9), sowie Einschränkungen im Bereich der Schutzstreifen (Leitungsträger)
- W 6: Wiederherstellung von unversiegelten Wegen (VB7)
- W 7 Wiederherstellung von Gebüsch (BB0 100)
- W 8: Wiederherstellung von waldartigem Verkehrsbegleitgrün (VA, mr9)

Die auf die Schaffung landschaftstypischer Vegetationselemente gerichteten Maßnahmen sind auch geeignet, das Landschaftsbild in seiner natürlichen Eigenart positiv zu beeinflussen. Sie nehmen mithin Ausgleichsfunktionen nicht nur in Bezug auf den Naturhaushalt, sondern auch in Bezug auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion wahr.

Weitere Einzelheiten sind dem Erläuterungsbericht und den landschaftspflegerischen Begleitplänen zu entnehmen (vgl. Teil A, Ziffer 2 dieses Beschlusses).

5.3.6.6 Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

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. Da also ein biologisch-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden.

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen sind geeignet, die durch den Umbau verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auszugleichen. Es besteht daher kein weiterer Bedarf zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen.

Qualitativ kann die durch die zusätzliche Versiegelung gestörten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes nicht allein durch eine entsprechende Bodenentsiegelung funktionsloser Straßenabschnitte und Gebäudeflächen ausgeglichen werden, sondern auch durch Überführung von Flächen in einen - bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen - höherwertigen Zustand, so dass diese die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernehmen. Dies wird hier durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen erreicht. Es ist nicht erforderlich und in einem ländlich geprägten Bereich auch kaum möglich, im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Entsiegelungen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf, besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung. Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen aufgeführt. Der Vorhabenträger erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil v. 23.8.1996 - 4 A 29.95 - NVwZ 1997, S. 486).

Zur Auswahl der Flächen für die Kompensationsmaßnahmen ist grundsätzlich Folgendes zu sagen:

Bei der Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung steht der Planfeststellungsbehörde keine planerische Gestaltungsfreiheit wie nach § 17 S. 2 FStrG zu. Bei der Anordnung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft durch eine planfestgestellte Trasse ist die Planfeststellungsbehörde an die Eingriffsregelung der §§ 15 Abs. 2 Satz 1 und 2 BNatSchG gebunden. Sind Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit dem Eingriff ausgleichbar, so ist für eine planerische Abwägung kein Raum (vgl. BVerwG, Urteil v. 1.9.1997 - 4 A 36.96 -, DÖV 1998, 157, 159).

Vor der Inanspruchnahme privaten Eigentums sind im öffentlichen Eigentum stehende Flächen (aus dem allgemeinen Grundvermögen des Bundes sowie anderer öffentlicher Körperschaften) im Umfeld der

Straßenbaumaßnahme auf ihre ökologische Aufwertbarkeit und Nutzbarkeit für Kompensationsmaßnahmen zu prüfen. Diese Vorgabe wurde im vorliegenden Fall beachtet, indem entsprechend verwertbare Flächen einbezogen worden sind.

Nach Möglichkeit werden die Maßnahmen auf Flächen der öffentlichen Hand durchgeführt. Damit wird bezweckt, dass Dritte vor unbegründeter Inanspruchnahme geschützt werden.

Nach der Konzeption, die den Regelungen über Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugrunde liegt, bedarf es bei einem Zugriff auf einzelne Grundstücke der Verhältnismäßigkeitsprüfung, die sämtliche Elemente des Übermaßverbots einschließt. Es sind zum einen nur solche Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen worden, die sich zur Erreichung des naturschutzrechtlich vorgegebenen Zwecks eignen. Zum anderen stehen die mit den Kompensationsmaßnahmen verbundenen nachteiligen Folgen nicht außer Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Eine Überkompensation zu Lasten der Landwirtschaft konnte die Planfeststellungsbehörde dabei ebenso wenig feststellen, wie ein Kompensationsdefizit hinsichtlich der Berücksichtigung des Schutzgutes „Boden“.

5.3.6.7 FFH-Richtlinie/Vogelschutz-Richtlinie - Gebietsschutz

Die Feststellung des vorliegenden Plans ist auch unter Berücksichtigung gemeinschaftsrechtlicher Bestimmungen zulässig. Zu beachten sind hier §§ 32 ff. BNatSchG i.V. mit der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG) – Vogelschutzrichtlinie (Vogelschutz-RL) – (Abl. EG Nr. L 103/1 vom 25. April 1979) und der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (92/43/EWG) - FFH-Richtlinie (FFH-RL) – (Abl. EG Nr. L 206/7 vom 22. Juli 1992).

Das Netz „Natura 2000“ umfasst die im Rahmen der FFH- und Vogelschutz-RL gemeldeten Gebiete. Im vorliegenden Planungsgebiet und dessen näherem Umfeld sind keine gemeldeten „Natura 2000“-Gebiete vorhanden. Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele oder dem Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung können somit ausgeschlossen werden.

5.3.6.8 FFH-Richtlinie/Vogelschutzrichtlinie - Artenschutz

Die Feststellung des vorliegenden Plans ist auch unter Berücksichtigung gemeinschaftsrechtlicher Bestimmungen zulässig. Zu beachten sind hier § 31 ff. BNatSchG i.V.m. der Vogelschutz-RL und der FFH-Richtlinie.

Die rechtlichen Grundlagen des Artenschutzes finden sich insbesondere in der FFH-RL und der VS-RL. In diesen Richtlinien hat die Europäische Union ein abgestuftes Schutzregime für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten vorgeschrieben. So bestehen zum einen Vorschriften zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume und der Habitats (Art. 3 - 11 FFH-RL) und zum anderen artenschutzrechtliche Verbotserregungen (Art. 12 - 16 FFH-RL, Art 5 - 9 VS-RL).

Die Umsetzung dieser Richtlinien in nationales Recht ist in der Bundesrepublik Deutschland durch die Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes erfolgt. Im Bundesnaturschutzgesetz sind die Regelungen zum Schutz des europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ und insbesondere zum Schutz der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete getroffen worden. Darüber hinaus hat der Gesetzgeber in Kapitel 5 BNatSchG artenschutzrechtliche Regelungen getroffen, die auch der Umsetzung der vorgenannten europarechtlichen Anforderungen des Artenschutzes dienen. Nach der Änderung des Grundgesetzes und der Verabschiedung des Gesetzes vom 29.07.2009 ergibt sich, dass die artenschutzrechtlichen Regelungen des BNatSchG in den Bundesländern unmittelbar anzuwendendes Recht darstellen.

5.3.6.9 Rechtliche Grundlage

Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

2. 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.
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Zugriffsverbote).

Besonders geschützten Arten sind in § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG wie folgt definiert:

- Arten der Anhänge A oder B der EG-Verordnung 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels (Die Verordnung regelt den Handel mit Exemplaren oder Teilen von Tieren und Pflanzen)
- Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL 92/43/EWG
- Europäische Vogelarten (alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne des Artikel 1 der Richtlinie 79/409/EWG)
- Tier- und Pflanzenarten der Anlage 1 Spalte 2 zu § 1 der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV - In der BArtSchV sind die streng und besonders geschützten Arten aufgeführt)

Streng geschützten Arten sind in § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG wie folgt definiert:

- Arten der Anhänge A der EG-Verordnung 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels (s.o.)
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL 92/43/EWG

- Arten der Anlage 1 Spalte 3 zu § 1 der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV - In der BArtSchV sind die streng und besonders geschützten Arten aufgeführt)

§ 44 Abs. 5 BNatSchG regelt, dass für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft Folgendes gilt: Sind in Anhang IV a FFH-RL aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Sind andere geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

Nach § 15 Abs. 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn

- die Beeinträchtigungen 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 an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen.

Für die im Planungsgebiet zu untersuchenden, planungsrelevanten Arten wurde ein artenschutzrechtliches Gutachten von der Pöyry Deutschland GmbH im Auftrag des Landesbetriebs Straßen NRW erstellt. Grundlage für das artenschutzrechtliche Gutachten ist eine Kartierung in den Jahren 2006 und 2011 sowie ergänzende Kartierungen von März bis Juni 2018.

Zu den planungsrelevanten Vögeln und den Fledermäusen zählen „streng geschützte Arten“ gemäß EUArtSchV, BArtSchV und Anhang IV der FFH-Richtlinie. Die übrigen, nur national besonders geschützten Arten, unterliegen gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht der artenschutzrechtlichen Betrachtung.

5.3.6.10 Entscheidungsgrundlage

Bei einer artenschutzrechtlichen Prüfung sind folgende Schutzkategorien nach nationalem und internationalem Recht zu beachten:

- streng geschützte Arten inklusive der Arten des Anhangs IV der FFH-RL,
- besonders geschützte Arten,
- europäische Vogelarten nach VSR.

Gegenstand der durchgeführten artenschutzrechtlichen Prüfung sind primär die „planungsrelevanten Arten“, die neben den streng geschützten Arten alle europäischen Vogelarten des Anhangs I und des Art. 4 Abs. 2 VS-RL, die Vogelarten der Roten Liste NRW mit Gefährdungskategorie 0, 1, R, 2, 3 oder I sowie die Koloniebrüter umfassen.

Auf Grundlage der Ergebnisse der avifaunistischen Bestandserhebungen in den Jahren 2006, 2007/2008, und 2011 und 2018 sowie der ergänzenden Potenzialabschätzung sind von den projektbedingten Lebensraumverlusten im Wesentlichen weit verbreitete und ungefährdete Vogelarten betroffen. Nachgewiesen wurde die Funktion als Fortpflanzungsstätte u.a. von Amsel, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Dorngrasmücke, Kleiber, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Heckenbraunelle, Rotkehlchen, Zilpzalp und Zaunkönig. Aufgrund ihrer Anpassungsfähigkeit und unter Berücksichtigung der im Raum verbleibenden Lebensraumstrukturen mit potenzieller Habitatsignung ist bei allen betroffenen Arten von einer Sicherung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang i. S. von § 44 Abs. 5 BNatSchG auszugehen. Ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG liegt unter Berücksichtigung der zeitlichen Vorgaben zur Baufeldberäumung somit nicht vor.

Auf Grundlage der Angaben des LANUV zu planungsrelevanten Arten und Berücksichtigung der Bestandserhebungen und Auswertung von vorhandenen Unterlagen (vg. Teil A, Ziffer 19/ 19a dieses Beschlusses) wurden im Wirkungsbereich der geplanten Trasse die nachfolgenden planungsrelevanten Vogelarten und die planungsrelevanten Säugetiere nachgewiesen:

Vögel

Baumpieper, Graureiher, Grünspecht, Habicht, Mäusebussard, Nachtigall, Sperber, Turmfalke

Säugetiere

Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Zwergfledermaus

Für sonstige Tier- und Pflanzenarten ergeben sich aus den Unterlagen des Vorhabenträgers und dem Anhörungsverfahren keine Hinweise auf im Planungsgebiet vorkommende, streng geschützte Arten gemäß Anhang IV FFH-RL, so dass eine Betroffenheit hinsichtlich der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen wird.

5.3.6.10.1 Arten nach FFH-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie

Die Überprüfung der im Vorhabengebiet möglicherweise vorkommenden streng geschützten Arten gemäß Anhang IV FFH-RL und der europäischen Vogelarten weist nach, dass Beeinträchtigungen und Gefährdungen unter dem Gesichtspunkt des § 15 Abs. 5 sowie des § 44 Abs. 1 BNatSchG für keine Art vorliegt.

Dies ergibt sich aus den nachfolgenden Ausführungen:

5.3.6.10.2 Streng geschützte Arten

Vögel

Grünspecht:

Grünspechte brüten bevorzugt am Rand von lichten Laubmischwäldern und Auwäldern, in Feldgehölzen, Parks und Streuobstwiesen. Sie ernähren sich vorwiegend von Ameisen. Daher sind sie sowohl auf Altholzbestände zur Anlage der Bruthöhlen und Schlafplätze als auch auf offene Bereiche mit Ameisenvorkommen angewiesen. Lokale Bestandsrückgänge sind mit der Verarmung der Agrar- und Kulturlandschaft an Gehölzstrukturen sowie mit der Intensivierung der Landnutzung und damit verbundener Lebensraumverluste für verschiedene Ameisenarten zu begründen.

Im Untersuchungsgebiet besteht ein Brutverdacht in Gehölzbeständen des Landschaftsschutzgebiets „Äußerer Grüngürtel Nüssenberger Busch“ nördlich der Militärringstraße sowie in Gehölzbeständen südöstlich des Zentralbauwerks.

Denkbar sind projektbedingte Störungen. Als maximaler Wirkungsbereich für bauzeitliche Störungen wird ein Korridor von 30-60 m angenommen. Das im Jahr 2011 festgestellte Revier befand sich ca. 200 m vom Eingriff entfernt. Im Jahr 2018 wurde ein Revier ca. 330 m von der geplanten Baumaßnahme und ein weiteres ca. 10 m vom Baufeld entfernt registriert. Im Einzelfall kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einer bauzeitlichen Revierverlagerung kommt. Ausrei-

chende Ausweichhabitate stehen innerhalb der Waldbestände in ausreichendem Umfang zur Verfügung. Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population sind ausgeschlossen.

Ein erhöhtes Risiko auf Grund des Betriebes der Straße besteht für diese Art nicht. Eine Zerstörung unersetzbarer Biotope gemäß § 19 Abs. 3 BNatSchG bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor. Die ökologische Funktion des Gesamttraumes als Nahrungshabitat bleibt erhalten. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1,2 und 3 BNatSchG sowie Artikel 5 der VogelSchRL können demnach ausgeschlossen werden. Durch die in Teil B, Nummer 5.3.6.3. aufgezählten Vermeidungsmaßnahmen kann die Zerstörung bzw. der Verlust von einzelnen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam minimiert und potenzielle Horststandorte gesichert sowie zur Minderung baubetrieblicher Lärm- und Lichtemissionen in angrenzenden Habitatstrukturen beigetragen werden. Das Vorhaben ist in Bezug auf die Art zulässig im Sinne des Artenschutzes.

Habicht:

Als Lebensraum bevorzugt der Habicht Kulturlandschaften mit einem Wechsel aus geschlossenen Waldgebieten, Waldinseln und Feldgehölzen. Als Bruthabitate können Waldinseln ab einer Größe von 1-2 ha genutzt werden. Die Brutplätze befinden sich zumeist in alten Baumbeständen, vorzugsweise mit freier Anflugmöglichkeit durch Schneisen. Der Horst wird in hohen Bäumen in 14-28 m Höhe angelegt.

Der Habicht wurde bei den im Jahr 2011 durchgeführten Kartierungen als Nahrungsgast in einer gehölzbestockten Böschung der A 57 im Nordwesten des Untersuchungsgebiets beobachtet. Bei den Kartierungen 2018 gelangen keine Beobachtungen.

Ein erhöhtes Risiko auf Grund des Betriebes der Straße besteht für diese Art nicht. Eine Zerstörung unersetzbarer Biotope gemäß § 19 Abs. 3 BNatSchG bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor. Die ökologische Funktion des Gesamttraumes als Nahrungshabitat bleibt erhalten. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1,2 und 3 BNatSchG sowie Artikel 5 der VogelSchRL können demnach ausgeschlossen werden. Durch die in Teil B, Nummer 5.3.6.3. aufgezählten Vermeidungsmaßnahmen kann die Zerstörung bzw. der Verlust von einzelnen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam minimiert und potenzielle Horststandorte gesichert sowie zur Minderung baubetrieblicher Lärm- und Lichtemissionen

nen in angrenzenden Habitatstrukturen beigetragen werden. Das Vorhaben ist in Bezug auf die Art zulässig im Sinne des Artenschutzes.

Mäusebussard:

Der Mäusebussard nutzt als Brutlebensräume bevorzugt Wälder und Feldgehölze. In Waldbeständen befinden sich die Horstbäume zu meist in den Randbereichen. Zur Nahrungssuche werden vornehmlich offene, landwirtschaftlich genutzte Flächen genutzt.

Der Mäusebussard wurde in dem waldgeprägten Untersuchungsgebiet als ein regelmäßiger Brut- und Nahrungsgast registriert. Insgesamt gelangen bei den 2011 durchgeführten Kartierungen vier Brutnachweise und drei Brutverdachte. Im Jahr 2018 wurden insgesamt fünf Reviere festgestellt. Jeweils 2 Reviere befinden sich südwestlich und südöstlich des Zentralbauwerkes. Ein weiteres Revier liegt im Waldbestand zwischen den Zubringern Chorweiler.

Denkbar sind bei dem insbesondere auf optische Reize empfindlich reagierenden Mäusebussard projektbedingte Störungen. Gegenüber visuellen Störwirkungen durch den laufenden Fahrbetrieb ist angesichts der bestehenden Verkehrsauslastung der Strecke von Gewöhnungseffekten auszugehen. Eine bewertungsrelevante Verstärkung der betriebsbedingten Störwirkungen ist im Zuge des Ausbaus und der prognostizierten Verkehrszahlen nicht zu erwarten.

Als maximaler Wirkungsbereich für bauzeitliche Störungen wird ein Korridor von 100 m angenommen. Zwei der 2018 festgestellten Fortpflanzungsstätten befinden sich in einem Abstand von ≤ 100 m zu den geplanten Baumaßnahmen und im Nahbereich der beiden Autobahnen. Zwei Reviere befinden sich in einem Abstand von etwa 50 m zum geplanten Baufeld. Im Einzelfall kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu bauzeitlichen Revierverlagerungen kommt. Ausreichende Ausweichhabitate stehen innerhalb der Waldbestände in ausreichendem Umfang zur Verfügung. Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population sind nicht zu erwarten.

Ein erhöhtes Risiko auf Grund des Betriebes der Straße besteht für diese Art nicht. Eine Zerstörung unersetzbarer Biotope gemäß § 19 Abs. 3 BNatSchG bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor. Die ökologische Funktion des Gesamttraumes als Nahrungshabitat bleibt erhalten. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1,2 und 3 BNatSchG sowie Artikel 5 der VogelSchRL können demnach ausgeschlossen werden. Durch die in

Teil B, Nummer 5.3.6.3. aufgezählten Vermeidungsmaßnahmen kann die Zerstörung bzw. der Verlust von einzelnen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam minimiert und potenzielle Horststandorte gesichert sowie zur Minderung baubetrieblicher Lärm- und Lichtemissionen in angrenzenden Habitatstrukturen beigetragen werden. Das Vorhaben ist in Bezug auf die Art zulässig im Sinne des Artenschutzes.

Sperber:

Der Sperber benötigt als Bruthabitat abwechslungsreiche Landschaften mit ausreichendem Nahrungsangebot.

In der Beobachtungsperiode 2006 gelang lediglich die Beobachtung zweier jagender Sperber im LSG „Äußerer Grüngürtel Nüssenberger Busch“ nördlich der Militärringstraße und westlich der A 57 im Norden des Untersuchungsgebietes. Bei den 2011 und 2018 durchgeführten Untersuchungen wurde der Sperber im Raum nicht nachgewiesen.

Ein erhöhtes Risiko auf Grund des Betriebes der Straße besteht für diese Art nicht. Eine Zerstörung unersetzbarer Biotope gemäß § 19 Abs. 3 BNatSchG bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor. Die ökologische Funktion des Gesamttraumes als Nahrungshabitat bleibt erhalten. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1,2 und 3 BNatSchG sowie Artikel 5 der VogelSchRL können demnach ausgeschlossen werden. Durch die in Teil B, Nummer 5.3.6.3. aufgezählten Vermeidungsmaßnahmen kann die Zerstörung bzw. der Verlust von einzelnen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam minimiert und potenzielle Horststandorte gesichert sowie zur Minderung baubetrieblicher Lärm- und Lichtemissionen in angrenzenden Habitatstrukturen beigetragen werden. Das Vorhaben ist in Bezug auf die Art zulässig im Sinne des Artenschutzes.

Turmfalke:

Der Turmfalke besiedelt halboffene und offene Landschaften aller Art. Mögliche Nistplätze befinden sich hier in Feldgehölzen, Baumgruppen, auf Einzelbäumen sowie im Randbereich von Wäldern. Im urbanen Bereich brütet er überwiegend an hohen Gebäuden, an Brückenbauwerken oder auf Strommasten. Gerne werden auch Nistkästen angenommen.

Im Untersuchungsgebiet wurde der Turmfalke mehrfach als Nahrungsgast im LSG „Äußerer Grüngürtel Nüssenberger Busch“ östlich

und westlich der Johannesstraße im Grenzbereich des Untersuchungsgebiets erfasst. Hinweise auf ein Brutvorkommen liegen nicht vor.

Denkbar sind bei dem insbesondere auf optische Reize empfindlich reagierende Turmfalken projektbedingte Störungen. Gegenüber visuellen Störwirkungen durch den laufenden Fahrbetrieb ist angesichts der bestehenden Verkehrsauslastung der Strecke von Gewöhnungseffekten auszugehen. Eine bewertungsrelevante Verstärkung der betriebsbedingten Störwirkungen ist im Zuge des Ausbaus und der prognostizierten Verkehrszahlen nicht zu erwarten.

Als maximaler Wirkungsbereich für bauzeitliche Störungen wird ein Korridor von 30-100 m angenommen. Die stockenden Feldgehölze im bevorzugt in Anspruch genommenen Nahrungshabitat des LSG werden vermutlich auch unregelmäßig als kurzfristige Ruhestätten von der Art genutzt. Das geplante Vorhaben befindet sich in einem Abstand von mindestens 30 m entfernt. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der erheblichen Vorbelastung, hier insbesondere durch die Nutzung als Hundeauslaufgebiet, sind Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population ausgeschlossen.

Ein erhöhtes Risiko auf Grund des Betriebes der Straße besteht für diese Art nicht. Eine Zerstörung unersetzbarer Biotope gemäß § 19 Abs. 3 BNatSchG bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor. Die ökologische Funktion des Gesamttraumes als Nahrungshabitat bleibt erhalten. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1,2 und 3 BNatSchG sowie Artikel 5 der VogelSchRL können demnach ausgeschlossen werden. Durch die in Teil B, Nummer 5.3.6.3. aufgezählten Vermeidungsmaßnahmen kann die Zerstörung bzw. der Verlust von einzelnen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam minimiert und potenzielle Horststandorte gesichert sowie zur Minderung baubetrieblicher Lärm- und Lichtemissionen in angrenzenden Habitatstrukturen beigetragen werden. Das Vorhaben ist in Bezug auf die Art zulässig im Sinne des Artenschutzes.

Säugetiere

Breitflügelfledermaus:

Als typische Gebäudefledermaus kommt die Breitflügelfledermaus vorwiegend im Siedlungs- und siedlungsnahen Bereich vor. Die Jagdgebiete befinden sich bevorzugt in der offenen und halboffenen Landschaft über Grünlandflächen mit randlichen Gehölzstrukturen,

Waldrändern oder Gewässern. Außerdem jagen die Tiere in Streuobstwiesen, Parks und Gärten sowie unter Straßenlaternen. Fortpflanzungsgesellschaften von 10 bis 70 (max. 200) Weibchen befinden sich an und in Spaltenverstecken oder Holträumen von Gebäuden. Einzelne Männchen beziehen neben Gebäudequartieren auch Baumhöhlen, Nistkästen oder Holzstapel.

Im Rahmen der nächtlichen Kartiergänge wurde die Breitflügelfledermaus einmalig mit zwei Tieren im 2. Transekt registriert.

Mögliche Beeinträchtigungen der Art ergeben sich insbesondere durch die möglichen Abrissarbeiten mit der Eignung als Fortpflanzungs- und Ruhestätte und ein damit verbundenes Verletzungs- bzw. Tötungsrisiko.

Ein erhöhtes Risiko auf Grund des Betriebes der Straße besteht für diese Art nicht. Eine Zerstörung unersetzbarer Biotope gemäß § 19 Abs. 3 BNatSchG bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor. Die ökologische Funktion des Gesamttraumes als Nahrungshabitat bleibt erhalten. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1,2 und 3 BNatSchG sowie Artikel 5 der VogelSchRL können demnach ausgeschlossen werden. Durch die in Teil B, Nummer 5.3.6.3. aufgezählten Vermeidungsmaßnahmen kann die Tötung / Verletzung von Tieren und / oder die Zerstörung bzw. der Verlust von einzelnen Fortpflanzungs- und Ruhestätten vermieden werden sowie zur Reduzierung baubetrieblicher Lärm- und Lichtemissionen und darüber hinaus wirksam baubedingte Störwirkungen. Das Vorhaben ist in Bezug auf die Art zulässig im Sinne des Artenschutzes.

Großer Abendsegler:

Der Abendsegler gilt als typische Waldfledermaus, da als Sommer- und Winterquartiere vor allem Baumhöhlen in Wäldern und Parklandschaften genutzt werden. Als Jagdgebiete bevorzugt die Art offene Lebensräume, die einen hindernisfreien Flug ermöglichen. Sommerquartiere und Fortpflanzungsgesellschaften befinden sich vorwiegend in Baumhöhlen, seltener auch in Fledermauskästen. Als Winterquartiere werden großräumige Baumhöhlen, seltener auch Spaltenquartiere in Gebäuden, Felsen oder Brücken bezogen.

Im Rahmen der nächtlichen Kartiergänge wurde der Große Abendsegler mit vereinzelt Rufkontakten während der Begehungen im Mai und Juni ausschließlich im 2. Transekt nachgewiesen.

Mögliche Beeinträchtigungen der Art ergeben sich insbesondere durch die mögliche Fällung einzelner Höhlenbäume mit der Eignung als Fortpflanzungs- und Ruhestätte und ein damit verbundenes Verletzungs- bzw. Tötungsrisiko.

Ein erhöhtes Risiko auf Grund des Betriebes der Straße besteht für diese Art nicht. Eine Zerstörung unersetzbarer Biotope gemäß § 19 Abs. 3 BNatSchG bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor. Die ökologische Funktion des Gesamttraumes als Nahrungshabitat bleibt erhalten. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1,2 und 3 BNatSchG sowie Artikel 5 der VogelSchRL können demnach ausgeschlossen werden. Durch die in Teil B, Nummer 5.3.6.3. aufgezählten Vermeidungsmaßnahmen kann die Tötung / Verletzung von Tieren und / oder die Zerstörung bzw. der Verlust von einzelnen Fortpflanzungs- und Ruhestätten vermieden werden sowie zur Reduzierung baubetrieblicher Lärm- und Lichtemissionen und darüber hinaus wirksam baubedingte Störwirkungen. Das Vorhaben ist in Bezug auf die Art zulässig im Sinne des Artenschutzes.

Zwergfledermaus:

Zwergfledermäuse sind Gebäudefledermäuse, die in strukturreichen Landschaften, vor allem auch in Siedlungsbereichen als Kulturfolger vorkommen. Als Hauptjagdgebiete dienen Gewässer, Kleingehölze sowie aufgelockerte Laub- und Mischwälder. Im Siedlungsbereich werden parkartige Gehölzbestände sowie Straßenlaternen aufgesucht. Als Sommerquartiere und Wochenstuben werden fast ausschließlich Spaltenverstecke an und in Gebäuden aufgesucht. Genutzt werden Hohlräume unter Dachpfannen, Flachdächern, hinter Wandverkleidungen, in Mauerspalteln oder auf Dachböden. Baumquartiere sowie Nistkästen werden ebenfalls bewohnt. Als Winterquartiere werden oberirdische Spaltenverstecke in und an Gebäuden, außerdem natürliche Felsspalteln sowie unterirdische Quartiere in Kellern oder Stollen bezogen.

Im Rahmen der nächtlichen Kartiergänge wurde die Art regelmäßig mit mehreren Individuen im 1. Transekt und nur spärlich mit einem Tier im 2. Transekt beim Jagdflug erfasst.

Mögliche Beeinträchtigungen der Art ergeben sich insbesondere durch die mögliche Fällung einzelner Höhlenbäume mit der Eignung als Fortpflanzungs- und Ruhestätte und ein damit verbundenes Verletzungs- bzw. Tötungsrisiko.

Ein erhöhtes Risiko auf Grund des Betriebes der Straße besteht für diese Art nicht. Eine Zerstörung unersetzbarer Biotop gemäß § 19 Abs. 3 BNatSchG bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor. Die ökologische Funktion des Gesamttraumes als Nahrungshabitat bleibt erhalten. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1,2 und 3 BNatSchG sowie Artikel 5 der VogelSchRL können demnach ausgeschlossen werden. Durch die in Teil B, Nummer 5.3.6.3. aufgezählten Vermeidungsmaßnahmen kann die Tötung / Verletzung von Tieren und / oder die Zerstörung bzw. der Verlust von einzelnen Fortpflanzungs- und Ruhestätten vermieden werden sowie zur Reduzierung baubetrieblicher Lärm- und Lichtemissionen und darüber hinaus wirksam baubedingte Störwirkungen. Das Vorhaben ist in Bezug auf die Art zulässig im Sinne des Artenschutzes.

5.3.6.10.3 Besonders geschützte Arten

Vögel

Baumpieper:

Der Baumpieper bevorzugt offene Wälder. Außerdem werden Randbereiche von Waldlichtungen, Kahlschläge aber auch Moore und Heiden besiedelt. Hohe Singwarten und eine reich strukturierte Krautschicht müssen vorhanden sein.

Der Baumpieper wurde während den Untersuchungen im Jahr 2006 einmal als Nahrungsgast in einem Gehölzbestand am „Longericher Pfädchen“ im Nordwesten des Untersuchungsgebiets erfasst. 2011 gelangen keine Nachweise. Im Jahr 2018 gelang ein Einzelnachweis im „Nüssenberger Busch“.

Ein erhöhtes Risiko auf Grund des Betriebes der Straße besteht für diese Art nicht. Eine Zerstörung unersetzbarer Biotop gemäß § 19 Abs. 3 BNatSchG bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor. Die ökologische Funktion des Gesamttraumes als Nahrungshabitat bleibt erhalten. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1,2 und 3 BNatSchG sowie Artikel 5 der VogelSchRL können demnach ausgeschlossen werden. Durch die in Teil B, Nummer 5.3.6.3. aufgezählten Vermeidungsmaßnahmen kann die Zerstörung bzw. der Verlust von einzelnen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam minimiert und potenzielle Horststandorte gesichert sowie zur Minderung baubetrieblicher Lärm- und Lichtemissionen in angrenzenden Habitatstrukturen beigetragen werden. Das

Vorhaben ist in Bezug auf die Art zulässig im Sinne des Artenschutzes.

Graureiher:

Der Graureiher besiedelt nahezu alle Lebensräume der Kulturlandschaft, sofern diese mit offenen Feldfluren und Gewässern ausgestattet sind. Graureiher sind Koloniebrüter, die ihre Nester auf Bäumen anlegen. Kleinstkolonien oder Einzelbruten haben nur einen geringen Bruterfolg.

In der Beobachtungsperiode 2006 wurde der Graureiher mehrfach als Nahrungsgast wie z.B. südlich des Lindweiler Hofes am Pescher Weg erfasst. Bei den Kartierungen 2011 gelangen keine Beobachtungen. Im Jahr 2018 wurde die Art als regelmäßiger Nahrungsgast auf den Grünflächen im „Nüssenberger Busch“ erfasst.

Als maximaler Wirkungsbereich für bauzeitliche Störungen wird ein Korridor von 50-150 m angenommen. Das geplante Vorhaben befindet sich in einem Abstand von etwa 100 m vom Nahrungshabitat entfernt. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der erheblichen Vorbelastung, hier insbesondere durch die Nutzung als Hundeauslaufgebiet, sind Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population ausgeschlossen.

Ein erhöhtes Risiko auf Grund des Betriebes der Straße besteht für diese Art nicht. Eine Zerstörung unersetzbarer Biotop gemäß § 19 Abs. 3 BNatSchG bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor. Die ökologische Funktion des Gesamttraumes als Nahrungshabitat bleibt erhalten. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1,2 und 3 BNatSchG sowie Artikel 5 der VogelSchRL können demnach ausgeschlossen werden. Durch die in Teil B, Nummer 5.3.6.3. aufgezählten Vermeidungsmaßnahmen kann die Zerstörung bzw. der Verlust von einzelnen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam minimiert und potenzielle Horststandorte gesichert sowie zur Minderung baubetrieblicher Lärm- und Lichtemissionen in angrenzenden Habitatstrukturen beigetragen werden. Das Vorhaben ist in Bezug auf die Art zulässig im Sinne des Artenschutzes.

Nachtigall:

Die Nachtigall besiedelt gebüschreiche Ränder von Laub- und Mischwäldern, Feldgehölze, Gebüsche, Hecken sowie naturnahe Parkanlagen und Dämme. Dabei sucht sie die Nähe zu Gewässern,

Feuchtgebieten oder Auen. Eine ausgeprägte Krautschicht ist vor allem für die Nestanlage, zur Nahrungssuche und für die Aufzucht der Jungen wichtig.

Die Nachtigall wurde ausschließlich bei den Untersuchungen im Jahr 2006 als Nahrungsgast nahe der A 57 im Süden des Untersuchungsgebietes nachgewiesen. Bei den Kartierungen 2011 und 2018 gelangen keine Beobachtungen.

Ein erhöhtes Risiko auf Grund des Betriebes der Straße besteht für diese Art nicht. Eine Zerstörung unersetzbarer Biotop gemäß § 19 Abs. 3 BNatSchG bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor. Die ökologische Funktion des Gesamttraumes als Nahrungshabitat bleibt erhalten. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1,2 und 3 BNatSchG sowie Artikel 5 der VogelSchRL können demnach ausgeschlossen werden. Durch die in Teil B, Nummer 5.3.6.3. aufgezählten Vermeidungsmaßnahmen kann die Zerstörung bzw. der Verlust von einzelnen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam minimiert und potenzielle Horststandorte gesichert sowie zur Minderung baubetrieblicher Lärm- und Lichtemissionen in angrenzenden Habitatstrukturen beigetragen werden. Das Vorhaben ist in Bezug auf die Art zulässig im Sinne des Artenschutzes.

5.3.6.10.4 Zusammenfassende Wertung

Zusammenfassend ist damit als Ergebnis festzuhalten dass durch die Bau- und anlagebedingten Auswirkungen der Baumaßnahme keine Zerstörung von Lebensstätten eintreten wird, die nicht im räumlichen Zusammenhang ausgleichbar wären. Die lokalen Populationen werden nicht erheblich beeinträchtigt. Der Untersuchungsraum ist durch das vorhandene Straßengeflecht vorbelastet. Das verfügbare Angebot an Habitatflächen wird durch die Maßnahme nicht relevant beschnitten. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die bisherigen Habitate weiterhin ihre Funktion wahrnehmen bzw. geeignete Teillebensräume in ausreichendem Maße vorhanden sind und vorhanden bleiben. Darüber hinaus werden im Rahmen der Kompensationsmaßnahme geeignete Habitate neu geschaffen werden. Zur Vermeidung der Tötung von Individuen werden einzelne geeignete Schutzmaßnahmen durchgeführt. Bezüglich der artenschutzrechtlichen Ausnahmen wird auf Teil A, Ziffer 3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

5.3.7 Landschaftsschutz-/Naturschutzgebiete

Im Planungsgebiet befinden sich folgende Schutzgebiete:

- LSG 2: „Pletschbachtal und Waldbereiche um das Wasserwerk Weiler“
- LSG 5: „Freiraum und Grünverbindungen um Blumenberg, Chorweiler und Seeberg bis Esch“
- LSG 7: „Erholungsgebiet Stöckheimer Hof und Freiraum Esch/Auweiler“
- LSG 8: „Äußerer Grüngürtel am Bergheimer Hof und Grünverbindungen zum Rhein und zum Inneren Grüngürtel“
- LSG 10: „Erholungsgebiet Bürgerpark Nord und angrenzende Grünverbindungen“
- LSG 11: „Äußerer Grüngürtel Nüssenberger Busch bis Müngersdorf“

Innerhalb des Untersuchungsraumes sowie in dessen näheren Umfeld befinden sich folgende Geschützte Landschaftsbestandteile vor:

- LB 6.24: „Lindweiler Hof“
- LB 6.28: „Senkenbereiche Am Ruppenbüschensweg, Pesch“
- LB 6.32 „Kleingewässer nordwestlich Johannisstraße, Pesch“

Weiterhin befinden sich folgende zwei schutzwürdige Biotope gem. Biokataster NRW im Planungsgebiet:

- Nüssenberger Busch zwischen A 1 und Militärringstraße
- Lindweiler Hof nördlich Pescher Weg, Köln-Lindweiler

Im Planungsgebiet befinden sich keine „Natura 2000“-Gebiete.

Betroffen sind die unmittelbar an das AK Köln-Nord bzw. die hieran anschließenden Autobahnabschnitte angrenzenden Randbereiche der fünf Schutzgebiete, lediglich das LSG 10 befindet sich in südlicher Richtung außerhalb des Planfeststellungsabschnittes.

Ungeachtet der Frage, ob eine Ausnahme nach den Bestimmungen der Landschaftspläne erteilt werden kann, sind jedenfalls die Befreiungsvoraussetzungen des § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG i.V.m. § 75

Abs. 1 LNatSchG erfüllt. Es bestehen überwiegende Gründe des Gemeinwohls sowie solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, die die Befreiung erfordern. Ziel der Baumaßnahme ist die Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich des AK Köln-Nord und der angrenzenden Autobahnabschnitte. Bereits heute kommt es aufgrund der hohen Verkehrsstärken auf den Richtungs- und Rampenfahrbahnen häufig zu Verkehrsstörungen in Form von Staubildung. Staus verursachen wirtschaftliche Schäden (u.a. Arbeitszeit, Folgekosten staubedingter Unfälle) und Schäden an der Umwelt (insb. erhöhte Schadstoffemissionen / -immissionen). Im Rahmen des Umbaus werden die aktuell vorhandenen Verflechtungsstrecken auf den Verteilerfahrbahnen der BAB A 1 und der BAB A 57 durch die Halbdirektführung der Verkehre Euskirchen – Neuss und Dortmund – Köln aufgelöst und die Staugefahr verringert.

Die Befreiung kann auch deshalb ermöglicht werden, weil das Straßenbauvorhaben die in Rede stehenden Landschaftsschutzgebiete und geschützten Landschaftsbestandteile nicht in einem solchen Maße beeinträchtigt, dass die verordnungsrechtliche Schutzausweisung funktionslos würde; eine förmliche Aufhebung der verordnungsrechtlichen Unterschutzstellung ist deshalb nicht erforderlich. Die verbleibenden, unter Schutz gestellten Gebietsteile haben eine solche Ausdehnung, dass auch nach Bau der Straße große, von der Straße nicht wesentlich geprägte Flächen verbleiben, für die die Schutzausweisung ihren Sinn behält.

Wie sich aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan ergibt, werden die mit den Befreiungen verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft auch insgesamt ausgeglichen, so dass auch den Erfordernissen des § 67 Abs. 3 S. 2 BNatSchG Rechnung getragen ist.

5.3.8 Naturdenkmäler

Im Bereich der Baumaßnahme sind keine Naturdenkmäler durch den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord betroffen.

5.3.9 Bodendenkmäler und Baudenkmäler

Baudenkmäler

Nach Angaben des Amtes für Denkmalschutz der Stadt Köln stehen im trassennahen Umfeld des Autobahnkreuzes Köln-Nord folgende Gebäude und Bereiche unter Denkmalschutz:

- Nr. 2754 Ehemaliger Bahnhof von Longerich: Der um 1855 erbaute ehemalige Bahnhof von Longerich (Pingenweg 1) steht als Beispiel der frühen klassizistischen preußischen Bahnhofsbauten als Baudenkmal unter Schutz
- Nr. 9679 Äußerer Grüngürtel: Der Äußere Grüngürtel steht als Gründenkmal unter Schutz.

Mit dem Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord sind auch Baumaßnahmen in der Nähe des Baudenkmals „Ehemaliger Bahnhof Longerich“ verbunden. Zum Schutz vor Lärmimmissionen wird in einem Abstand von ca. 20 m zum Baudenkmal eine 5,60 m bis 7,70 m hohe Lärmschutzwand errichtet.

Des Weiteren finden die Umbauarbeiten vielfach innerhalb des eingetragenen Gründenkmals „Äußerer Grüngürtel“ statt. Vgl. hierzu auch Teil A, Nr. 6.1.13. dieses Beschlusses.

Bodendenkmäler

Das Planungsgebiet liegt auf der Niederterrasse des Rheins, die seit der mittleren Jungsteinzeit (Rössen-Kultur) besiedelt war. Eine größere Zahl von Oberflächenfunden weist auf die Anwesenheit des Menschen in der Stein- und Eisenzeit hin, ohne dass sich beim derzeitigen Kenntnisstand Siedlungsflächen genauer lokalisieren lassen.

Südwestlich des Autobahnkreuzes Köln-Nord, zwischen der Militäringstraße und der BAB 1, ist zudem die Fundstelle eines römischen Gutshofes bekannt, von dem in den Jahren 1930 – 1932 Ausschnitte ausgegraben wurden. Es ist davon auszugehen, dass sich weitere zum Gutshofensemble gehörige Bau- und Grabbefunde sowie noch weitere Bodendenkmale unmittelbar am Ort befinden.

Durch die Umbaumaßnahmen am AK Köln-Nord und insbesondere durch den Neubau der Halbdirektrampe Euskirchen – Neuss verlagert sich das Autobahnkreuz auch näher in Richtung Bodendenkmal (römischer Gutshof).

Die Straßenbauverwaltung hat Maßnahmen des Denkmalschutzes zu gewährleisten, die nach Art und Umfang angemessen und geeignet sind, eine durch das Bauvorhaben verursachte Zerstörung von Bodendenkmälern im öffentlichen Interesse zu vermeiden bzw. soweit zu minimieren, wie dies unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit möglich ist.

Um die Zerstörung archäologischer Substanz durch den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord zu verhindern, wird vor Durchführung der Erdarbeiten eine bauvorgreifende, archäologische Untersuchung durchgeführt werden. Auf Teil A, Ziffer 6.1.12 wird verwiesen.

5.3.10 Land- und Forstwirtschaft

5.3.10.1 Allgemeines

Durch die gesamte Maßnahme, die insbesondere unter Beachtung der naturschutz- und immissionsschutzrechtlichen sowie städtebaulichen Belange festgelegt worden ist, und die damit verbundenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden auch landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Wie die abwägende Prüfung ergeben hat, ist die geplante Straßenbaumaßnahme im vorgesehenen Umfang im öffentlichen Interesse dringend erforderlich, so dass auf den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord sowie sämtlicher damit verbundener Maßnahmen auch wegen der entgegenstehenden öffentlichen Belange der Landwirtschaft nicht verzichtet werden kann. Insofern ist die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen unvermeidbar.

Im Übrigen ist bei Trassenwahl beachtet worden, dass durch die neuen Straßen die landwirtschaftlichen Belange nicht unverhältnismäßig beeinträchtigen werden.

Aber auch bei der Festlegung der Ausgleichsfläche werden die Interessen der Landwirtschaft soweit wie möglich berücksichtigt. Allerdings werden zum einen derartige Grundstücke ausgesucht, mit denen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege unterstützt werden. Zum anderen sind solche Grundstücke für die Ausgleichsmaßnahmen ausgesucht worden, mit denen die Eingriffe in Natur und Landschaft optimal ausgeglichen werden können, wobei hierbei die Empfehlungen der Landschafts- und Forstbehörden eingeflossen sind. Bei der Umsetzung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahme lässt sich somit nicht vermeiden, dass hierfür - in der Regel - intensiv landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen. Denn allein durch Aufwertung solcher Flächen können die mit der Ausgleichsmaßnahme verfolgten Ziele erreicht werden. Die geeignete Fläche, die als Ausgleichsfläche E 1 herangezogen werden befindet sich im Eigentum der Stadt Köln.

5.3.10.2 Grunderwerb

Für den Grunderwerb gilt grundsätzlich, dass die Straßenbauverwaltung gehalten ist, zunächst den gesamten Flächenbedarf freihändig zu erwerben, zumal für das Vorhaben einschließlich der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen ein nicht unerheblicher Bedarf an landwirtschaftlichen Nutzflächen besteht. Dabei müssen die für die Straßenanlage unmittelbar benötigten Flächen auf jeden Fall vom Vorhabenträger erworben werden. Die für die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen benötigten Flächen können im Einzelfall unter Beachtung des verfassungsrechtlich garantierten Bestands- und Wertschutzes bei den betroffenen Grundstückseigentümern verbleiben. Es ist nicht zwingend, alle Ausgleichs-/Ersatzflächen in öffentliches Eigentum zu überführen; deshalb kann auf Wunsch des jeweiligen Eigentümers die ausgewiesene Fläche in seinem Eigentum verbleiben. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass unter Berücksichtigung der mit den Maßnahmen verfolgten Ziele auch weiterhin eine sinnvolle Bewirtschaftung dieser Flächen möglich ist. Deshalb geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die durch die Ausgleichs-/Ersatzflächen Betroffenen grundsätzlich Übernahmeansprüche wegen der eintretenden Erschwernisse geltend machen können.

5.3.10.3 Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung angrenzender Grundstücke

Der schadlose Abfluss des Straßenoberflächenwassers ist gewährleistet. Durch das Vorhaben ist weder mit einer Grundwasserabsenkung mit nachhaltigen negativen Auswirkungen hinsichtlich des Wuchses der Pflanzen auf den benachbarten landwirtschaftlichen Grundstücken noch mit Staunässe zu rechnen. Insbesondere sind keine abflusslosen Geländemulden, die zur Staunässe führen könnten, vorhanden.

Durch die Straßendämme wird das Kleinklima nur unwesentlich beeinflusst, so dass auf den landwirtschaftlichen Flächen nicht mit erheblichen Wachstumsschäden oder –verzögerungen zu rechnen sein wird. Soweit dennoch geringfügige Kaltluftstaus auftreten sollten, dürften höchstens schwer abschätzbare Wachstumsverzögerungen, jedoch keine Spätfrostschäden an landwirtschaftlichen Kulturen zu erwarten sein. Sofern sich im Nachhinein dennoch nachteilige Auswirkungen für die landwirtschaftliche Nutzung ergeben sollten, so wären diese ggf. zu entschädigen. Die Einholung von hydrologischen, klimatologischen und pflanzensoziologischen Gutachten im Rahmen der Planfeststellung war daher nicht geboten.

5.3.10.4 Existenzgefährdung

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar.

5.3.11 Kommunale Belange

Die Gemeinden, deren Gebiet durch das Straßenbauvorhaben berührt wird, sind am Planfeststellungsverfahren beteiligt worden. Das Recht auf Mitwirkung an überörtlichen, sich auf den Gemeindebereich erstreckende Planungen hat seine Grundlage in dem verfassungsrechtlich gewährleisteten Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG). Obwohl den Sachzwängen der überörtlichen Planung unterworfen, steht den Gemeinden ein ordnungsgemäßes Verwaltungsverfahren zu, in dem dafür gesorgt sein muss, dass die Gemeinden von überörtlichen Planungsentscheidungen nicht überrascht werden. Dies ist durch das durchgeführte Anhörungsverfahren für die Stadt Köln sichergestellt. Eine Verletzung des Beteiligungsrechts der betroffenen Gebietskörperschaften liegt somit nicht vor.

5.3.12 Private Belange

Das Vorhaben ist mit den privaten Belangen vereinbar. Dies gilt sowohl für den Gesundheitsschutz als auch für den Schutz des Eigentums.

Aus dem objektiv-rechtlichen Gehalt der zugehörigen Grundrechte (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 GG) ergibt sich die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die entsprechenden Rechtsgüter zu stellen und sie insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen von Seiten anderer zu bewahren. Diese Pflicht würde verletzt, wenn sie durch die Planfeststellung etwa an der Herstellung oder Fortsetzung solcher rechtswidriger Eingriffe mitwirkten (BVerwG, Urteil vom 28.10.98, 11 A 3.98, m.w.N.).

5.3.12.1 Gesundheit

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass es infolge der Realisierung des Vorhabens für die betroffenen Anwohner nicht zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen etwa durch Lärm, Luftschadstoffe oder Erschütterungen kommen wird. Sofern von dem Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen ausgehen, ist durch Schutzauflagen sichergestellt, dass die Grenze der Unzumutbarkeit nicht überschritten wird. Wie bei dem entsprechenden Abschnitt Immissionsschutz (vgl. Lärmschutz, Schadstoffbelastung, Teil B, Ziffer

5.3.3.) ausgeführt, wurden auch die relevanten Summationswirkungen berücksichtigt, die durch bestehende Verkehrswege entstehen können.

5.3.12.2 Eigentumsgarantie

Für den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord, die notwendigen Folgemaßnahmen, die erforderlichen Nebenanlagen und die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird zwangsläufig privates Eigentum in Anspruch genommen.

Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass dieser Planfeststellungsbeschluss gemäß § 19 Abs. 2 FStrG enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet, muss er selbst hinsichtlich der Enteignungsvoraussetzungen den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG genügen, denn mit dem rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss wird das Abwehrrecht der Eigentümer aus Art. 14 Abs. 1 GG überwunden und in ein Entschädigungsrecht aus Art. 14 Abs. 3 GG gewandelt.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich dieser grundrechtlichen Problematik bewusst und hat deshalb hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die jeweils entgegenstehenden Grundrechte der Betroffenen aus Art. 14 Abs. 1 GG zu überwinden geeignet ist. Die Planfeststellungsbehörde hat dabei insbesondere auch geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum hätten minimiert werden oder ob Alternativen zu einem geringeren Grundstücksbedarf hätten führen können, ohne gleichzeitig die verfolgten Planungsziele ernsthaft zu beeinträchtigen oder gar ganz in Frage zu stellen.

Bei der Abwägung der von einem Straßenbauprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 GG fallende Grundeigentum selbstverständlich in herausgehobener Weise zu den abwägungsrelevanten privaten Belangen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt auch nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, seien sie nun bebaut, landwirtschaftlich oder auch anderweitig genutzt, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den davon betroffenen Eigentümer darstellt. Allerdings genießt das Interesse des Eigentümers am Erhalt seiner Eigentumssubstanz bei der straßenrechtlichen Planfeststellung keinen absoluten Schutz. Der verfassungsrechtliche Eigentumsschutz stößt an Grenzen, soweit Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge erfüllt werden müssen. Für das Eigentum gilt daher nichts anderes als für andere abwägungsre-

levante Belange, d.h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall durchaus zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Im vorliegenden Fall, in dem für das Vorhaben das gewichtige und dringende öffentliche Interesse am bedarfsgerechten Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Nord spricht, kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem festgestellten Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg als solchen zu gefährden. Die mit der Planung insgesamt verfolgten Ziele überwiegen die Interessen der privaten Grundstückseigentümer am vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Dies gilt in gleicher Weise für die mit dem Vorhaben verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen und die landschaftspflegerische Begleitplanung.

Neben der Erkenntnis, dass sich die Realisierung eines Vorhabens dieser Größenordnung ohne jegliche Inanspruchnahme privaten Eigentums kaum vorstellen lässt, ist auch zu sehen, dass selbst geringfügige Linienänderungen zugunsten einzelner Betroffener mit Blick auf bestehende Zwangspunkte schon schwer fallen würden und überdies Trassenverschiebungen in Einzelbereichen dazu führen würden, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen und damit neue Betroffenheiten ausgelöst würden.

In dem planfestgestellten Umfang müssen daher die privaten Eigentumsbelange nach Abwägung und unter Beachtung der sich aus Art. 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Grenzen zurückgestellt werden.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass sich die oben beschriebene enteignungsrechtliche Vorwirkung auch auf die Flächen bezieht, auf denen landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen planfestgestellt und damit verbindlich vorgeschrieben wurden, denn die Rechtsprechung hat es für zulässig erklärt, im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses auch über die Inanspruchnahme von Flächen für solche Maßnahmen mit bindender Wirkung für eventuell nachfolgende Besitzeinweisungs- und Enteignungsverfahren zu entscheiden; dies gilt sowohl für Ausgleichs- als auch für Ersatzmaßnahmen (BVerwG, Beschluss vom 13.03.95, 11 VR 4.95, Beschluss vom 21.12.95, 11 VR 6.95 und Urteil vom 23.08.96, 4 A 29.95).

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich naturgemäß auch nicht auf die unmittelbar benötigten

Flächen, sondern erstrecken sich mit unterschiedlicher Intensität auch auf zahlreiche andere Grundstücke. Die Planung des Vorhabenträgers trägt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch dem Interesse dieser Grundstückseigentümer angemessene Rechnung, indem sie diese so weit als möglich vor mittelbaren Beeinträchtigungen schont.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, wie beispielsweise dem Bau einer Straße, nicht generell, sondern nur so weit geschützt ist, wie ihm das Recht Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt.

Gemäß § 41 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW haben Nachbarn einen Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, anderenfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen.

Sofern sich die faktischen Beeinträchtigungen dabei – etwa wegen Nichterreichen der Grenzwerte – im Rahmen des gesetzlich Zulässigen halten, stehen dem Betroffenen grundsätzlich Abwehr-, Schutz-, Entschädigungs- oder gar Übernahmeansprüche nicht zu. Verbleibende Beeinträchtigungen müssen danach vom Betroffenen – entschädigungslos – hingenommen werden, und zwar auch dann, wenn etwa der Grundstücksmarkt die – auf die Nachbarschaft zur neu gebauten Straße bezogene – neue Lage des jeweiligen Grundstückes wertmindernd berücksichtigen würde. Derartige Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nicht erfasst (dazu: BVerwG, Urteil vom 24.05.96, A 39.95, in: NJW 1997, 142 ff).

Die durch § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG bestimmte Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist auch verfassungskonform, denn es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG (BVerwG, Urteil vom 24.05.96, a.a.O. m.w.N. zur Rspr. des BVerfG).

Auch die Annahme, dass eine Wertminderung, die ursächlich staatlichem Verhalten/Handeln zugerechnet werden kann, auch stets ausgleichspflichtig ist, ist unzutreffend und auch durch Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG so nicht geboten. Sollte die Straßenplanung, die – wie die Prüfung im Einzelnen gezeigt hat – den Vorgaben des strikten Rechts

und den Anforderungen des Abwägungsgebotes entspricht, darüber hinausgehende Wertminderungen des Grundstücks zur Folge haben, müssten die Betroffenen dies als Ausfluss der Sozialbindung ihres Eigentums hinnehmen (BVerwG, Urteil vom 24.05.96, a.a.O.; Urteil vom 27.10.99, 11 A 31.98, in: NVwZ 2000, S. 435f und Urteil vom 25.09.02, 9 A 5.02). Diesen rechtlichen Anforderungen wurde Genüge getan. Die Planfeststellungsbehörde vermag danach keine Beeinträchtigungen zu erkennen, die nach den zuvor dargestellten Grundsätzen eine Verletzung der sich aus Art. 14 GG ergebenden Rechte bewirken.

Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie liegt nicht vor, da der Eingriff in die Rechte der Betroffenen – unter Berücksichtigung des Ergebnisses des außerhalb der Planfeststellung durchzuführenden Entschädigungsverfahrens – nicht unverhältnismäßig ist. Die Eingriffe sind notwendig und auf ein Minimum reduziert. Dies gilt nicht nur für die Flächen, die für das Vorhaben selbst, sondern auch für die Flächen, die für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden.

5.3.12.3 Ersatzlandgestellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält § 16 EEG NRW eine dem § 74 Abs. 2 VwVfG NRW vorgehende Spezialregelung (BVerwG, Urteil v. 27.03.80 -4 C 34.79- NJW 1981, S. 241). Nach § 16 EEG NRW kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland, nicht befriedigt werden kann.

Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust bedeutet, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist.

Wird ein landwirtschaftlicher Betrieb durch die Planfeststellung beeinträchtigt, kann die Frage der Ersatzlandgestellung allerdings im Rah-

men der planerischen Abwägung dann rechtliche Bedeutung erlangen, wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet werden wird und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Zeichnet sich ohne eine Landabfindung eine Existenzvernichtung oder –gefährdung als reale Möglichkeit ab, muss sich die Planfeststellungsbehörde Klarheit darüber verschaffen, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings dann nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel daran lässt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis der Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG, U. v. 28.1.1999 –4 A 18.99- UPR 1999, S. 268).

5.3.12.4 Übernahmeanträge für Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 19a FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h., sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges; demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992 -4 C 9.89- NVwZ 1993, S. 477).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten zur Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

5.3.12.5 Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen

Bei der Durchführung der Straßenbaumaßnahme werden Geländestreifen als Arbeitsraum benötigt. Der Vorhabenträger hat dem beauftragten Unternehmen die hierfür erforderlichen Flächen zur Verfügung zu stellen. Es sind daher in den Grunderwerbsunterlagen entsprechende Flächen ausgewiesen. Ohne die Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Planfeststellungsbeschluss können Grundstücksflächen nicht -auch nicht vorübergehend- in Anspruch genommen werden. Jeglicher Zugriff auf das Grundeigentum muss in der Planfeststellung ausgewiesen werden, weil der festgestellte Plan gemäß § 19 Abs. 2 FStrG dem Enteignungsverfahren zu Grunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Die Flächen werden für den Zeitraum, in dem sie als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen werden, belastet. Diese Belastung ist für die Betroffenen zumutbar. Hierfür steht den Grundstückseigentümern (ggf. Pächtern) eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Im Übrigen müssen die Flächen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden.

5.3.12.6 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren

Ausgleichsregelungen für den Eigentumsverlust können gegebenenfalls einem sich anschließenden Enteignungsverfahren überlassen werden (BVerwG, Urteil vom 05.11.97, in: UPR 1998, S. 149f und Beschluss vom 30.09.98, 4 VR 9.98, in: NVwZ-RR 99, S. 164f). Zur Ausführung des Planvorhabens ist die Enteignung zulässig. Für (etwaig) nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Beschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen, da der festgestellte Plan ausweislich der Regelung des § 19 Abs. 2 FStrG einem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu Grunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist. Dieser Beschluss eröffnet somit dem Vorhabenträger auch den Zugriff auf privates Eigentum, er bewirkt für den Betroffenen allerdings noch keinen Rechtsverlust. Hierzu bedarf es vielmehr noch einer weiteren Eingriffsregelung. Der Eigentümer erleidet den Rechtsverlust erst, wenn er sich mit dem Vorhabenträger darüber einigt oder wenn in dem ansonsten durchzuführenden Enteignungsverfahren eine Enteignungsentscheidung getroffen wird, in der dann notwendigerweise auch die Höhe der Entschädigung festzusetzen ist.

Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich darin, den Rechtsentzug zuzulassen. Soweit Grundeigentum ganz oder teilweise in Anspruch genommen wird, ist über Entschädigungsfragen nicht in der Planfeststellung zu entscheiden (BVerwG, Urteil vom 05.12.80, 4 C 28.77, in: BayVBl. 1981, S. 244f und Urteil vom 14.05.92, 4 C 9.89). Dadurch, dass die Betroffenen den dem Plan entsprechenden Rechtsverlust erst erleiden, wenn sie entsprechende Vereinbarungen mit dem Vorhabenträger abschließen bzw. wenn erforderlichenfalls gemäß § 19 Abs. 5 FStrG i.V.m. dem EEG NRW ein Enteignungsverfahren durchgeführt ist, sind ihre Entschädigungsansprüche gesichert. Das maßgebliche Enteignungsrecht enthält ein Instrumentarium, das geeignet ist, die Betroffenheiten der Eigentümer und Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe sachgerecht auszugleichen. Soweit allerdings das EEG NRW für einzelne enteignungsbedingte Folgeschäden keine Entschädigung vorsehen sollte, kann die Planfeststellungsbehörde daran nichts ändern.

Was das Gesetz als Folge einer enteignungsfinalen Planung dem Enteignungsverfahren zuweist, kann nicht in anderem Gewande Gegenstand einer Schutzanordnung i.S.d. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG bzw. einer Entschädigungsregelung i.S.d. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG sein (dazu: BVerwG, Urteil vom 14.05.92, 4 C 9.89).

Die Planfeststellungsbehörde geht nach alledem davon aus, dass die – verständlichen – wirtschaftlichen Interessen der in ihrem Eigentum unmittelbar Betroffenen im Rahmen des (erforderlichenfalls nachfolgenden) Entschädigungsverfahrens angemessen berücksichtigt werden. Auf Teil A, Ziffer 6.2.1. des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

5.4 Zulässigkeit der Entscheidungsvorbehalte

§ 74 Abs. 3 VwVfG NRW erlaubt Vorbehalte, soweit zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, sich die für die Bewältigung des Problems notwendigen Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen, sowie Substanz und Ausgewogenheit der Planung dadurch nicht in Frage gestellt werden. Der Planfeststellungsbehörde wird es hierdurch ermöglicht, Regelungen, die an sich in dem das Planfeststellungsverfahren abschließenden Planfeststellungsbeschluss zu treffen wären, einer späteren Entscheidung vorzubehalten.

Zwar gilt der Grundsatz, dass der Vorhabenträger einen Konflikt, den er durch seine Planung hervorruft oder verschärft, nicht ungelöst lassen darf. Diese Pflicht zur Konfliktbewältigung hindert die Planfeststellungsbehörde nicht in jedem Fall, Teilfragen, die ihrer Natur nach von der Planungsentscheidung abtrennbar sind, einer nachträglichen Lösung zugänglich zu machen. Dies gilt auch für die Regelung naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (BVerwG, Beschluss v. 30.8.1994 -4 B 105.94- NuR 1995, S. 139).

Ein solcher Vorbehalt ist dann zulässig, wenn er nicht unter Überschreiten der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere unter Verletzung des Abwägungsgebotes erfolgt ist. Diese Grenze ist aber erst dann überschritten, wenn in der Planungsentscheidung solche Fragen offen bleiben, deren nachträgliche Regelung das Grundkonzept der bereits festgestellten Planung wieder in Frage stellen kann. Zudem darf der unberücksichtigt gebliebene Belang kein solches Gewicht haben, dass die Planungsentscheidung als unabgewogener Torso erscheint, und es muss sichergestellt sein, dass durch den Vorbehalt andere einschlägige öffentliche und private Belange nicht unverhältnismäßig zurückgesetzt werden (BVerwG,

Beschluss v. 30.8.1994 -4 B 105.94- NuR 1995, S. 139; OVG NW, Urteil v. 21.1.1995 -9 A 555/83- n.v.).

Die in Teil A, Ziffer 5 gemachten Vorbehalte waren danach zulässig.

6. Abschließende Bewertung

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Straßenbauvorhaben ist aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt. Das Vorhaben ist zur Lösung der anstehenden Probleme geeignet. Mit der gewählten Trasse werden die anstehenden Ziele erreicht. Eine andere Trassenvariante, mit der die angestrebten Ziele unter gleichen oder geringeren Opfern von entgegenstehenden Belangen erreicht werden könnte, bietet sich vorliegend nicht an.

7. Rechtsbehelfsbelehrung

(7.1) Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach dessen Zustellung, die durch öffentliche Bekanntmachung gemäß § 74 Abs. 5 VwVfG ersetzt wird, schriftlich Klage beim

Bundesverwaltungsgericht Leipzig

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

erhoben werden.

(7.2) Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 17e Abs. 2 FStrG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses, die durch öffentliche Bekanntmachung gemäß § 74 Abs. 5 VwVfG ersetzt wird, beim

Bundesverwaltungsgericht Leipzig

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

gestellt und begründet werden.

(7.3) Nach § 67 Abs. 4 Satz 1 VwGO muss sich der Kläger bzw. Antragsteller, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen.

(7.4) Falls eine der unter 7.1 und 7.2 genannten Fristen durch das Verschulden einer bevollmächtigten Person versäumt werden sollte, würde deren Verschulden dem Kläger bzw. Antragsteller zugerechnet werden.

(7.5) Gemäß § 55a Abs. 1 VwGO können u.a. die Klage, die Begründung sowie der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung auch durch Übertragung eines elektronischen Dokuments bei Gericht eingereicht werden. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet sein. Es muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 55a Abs. 4 VwGO eingereicht werden. Die für die Übermittlung und Bearbeitung geeigneten technischen Rahmenbedingungen bestimmen sich nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbe-

dingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803) in der derzeit geltenden Fassung.

Hinweis: Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite www.justiz.de.

Bezirksregierung Köln

Planfeststellungsbehörde

Im Auftrag


(Rödder)