

INHALTSVERZEICHNIS

1	ALLGEMEINES ZUR BAUMAßNAHME	1
1.1	Planerische Beschreibung (Lage im Straßennetz)	1
1.2	Raumordnerische Entwicklungsziele	2
2	PLANERISCHE ZIELSETZUNG UND BEDARF	2
2.1	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	2
2.2	Beschreibung der Umwelt im Planungsgebiet (Untersuchungsgebiet) und Darstellung der Varianten	3
2.3	Variantenplan	5
2.4	Beurteilung der einzelnen Varianten	5
2.5	Begründung der Vorschlagslinie	5
2.6	Auflistung der Gutachten	6
3	ZWECK UND RECHTSGRUNDLAGE DER PLANFESTSTELLUNG	7
4	EINZELHEITEN DER BAUMAßNAHME	7
4.1	Streckencharakteristik	7
4.2	Querschnitt	11
4.2.1.	Abschnitt I (Neubaubereich) - Hauptanlage Fahrbahn -	11
4.2.2.	Abschnitt I (Neubaubereich) - Nebenanlage Geh- und Radwege -	12
4.2.3.	Abschnitt II (Ausbaubereich) - Hauptanlage Fahrbahn -	12
4.2.4.	Abschnitt II (Ausbaubereich) - Nebenanlage Geh- und Radwege -	14
4.3	Auswirkungen auf das vorhandene Verkehrsnetz	15
4.4	Bodenmassen und Abfallbeseitigung	16
4.5	Straßenentwässerung	16
4.5.1.	Grundsätzliche entwässerungstechnische Maßnahmen	16
4.5.2.	Wasserschutzzonen	17
4.5.3.	Aufteilung der Entwässerungsabschnitte	17
4.5.4.	Gestaltung der Beckenanlagen	18
4.6	Ingenieurbauwerke	18
4.7	Straßenausstattung	19
4.8	Rastanlagen, Nebenanlagen, Versorgungsleitungen	19
4.9	Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr	20
5	AUSWIRKUNGEN DES VORHABENS AUF DIE UMWELT	20
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	20
5.1.1.	Schadstoffsituation	22
5.1.2.	Erholungs- und Freizeitfunktion	22
5.2	Tiere, Pflanzen und die Biologische Vielfalt	23
5.3	Boden	24
5.3.1.	Flächenbedarf	24
5.3.2.	Beeinträchtigungen des Bodens	25
5.4	Wasser (Grund- und Oberflächenwasser)	25
5.4.1.	Oberflächengewässer	25
5.4.2.	Grundwasser	25
5.5	Luft und Klima	26
5.5.1.	Lufthygienische Situation	26
5.5.2.	Klima	26
5.6	Landschaft	27
5.7	Kultur- und sonstige Sachgüter	27
5.8	Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern	28
5.9	Auswirkungen auf vorhandene Schutzgebiete	29
5.9.1.	Naturschutzgebiete	29
5.9.2.	Nationalparke	29
5.9.3.	Biosphärenreservate	29

5.9.4.	Landschaftsschutzgebiete.....	29
5.9.5.	Naturparke	29
5.9.6.	Naturdenkmäler.....	30
5.9.7.	Geschützte Landschaftsbestandteile.....	30
5.9.8.	Gesetzlich geschützte Biotope	30
5.9.9.	Schutz von Gewässern und Uferzonen	30
6	MABNAHMEN ZUM SCHUTZ DER UMWELT	30
6.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	30
6.1.1.	Lärmschutz	30
6.1.2	Schadstoffbelastung.....	32
6.2	Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt.....	32
6.3	Boden	34
6.4	Wasser (Grund- und Oberflächenwasser)	35
6.5	Luft und Klima.....	36
6.6	Landschaft	36
6.7	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	37
6.8	Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.....	37
7	KOSTENTRÄGER	38
8	DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME	38
8.1	Träger der Baumaßnahme.....	38
8.2	Zeitliche Abwicklung	38
8.3	Grunderwerb und Entschädigung	39
8.4	Auswirkungen während der Bauzeit.....	39
9	FLURBEREINIGUNG.....	39

Anhang 1: Variantenplan

1 ALLGEMEINES ZUR BAUMAßNAHME

1.1 Planerische Beschreibung (Lage im Straßennetz)

Die in süd-nördlicher Richtung verlaufende Bundesstraße B 265alt „Luxemburger Straße“ verbindet den Eifelraum um Schleiden und Zülpich mit dem Großraum Köln und der Bundesautobahn BAB A4.

Sie tangiert im Planfeststellungsabschnitt das Gebiet der Stadt Hürth mit den Stadtteilen Hürth, Hermülheim und Efferen, sowie das Stadtgebiet Köln.

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt umfasst den Neubau bzw. Ausbau der B 265alt von Kendenich bis Köln von Bau-km 0+090,000 bis Bau-km 5+538,000 und liegt auf dem Gebiet der Stadt Hürth in den Gemarkungen Hermülheim / Kendenich / Efferen im Rhein-Erft-Kreis sowie in der Gemarkung Köln-Efferen und Esch auf dem Gebiet der Stadt Köln.

Der Neubaubereich (Abschnitt I, rd. 3,8 km) der Ortsumgehung B 265n „Hürth-Hermülheim“ befindet sich in der Außerortslage im Umfeld der Stadtteile Hürth und Hermülheim (Bau-km 0+090,000 bis 3+927,000).

Der Ausbaubereich (Abschnitt II, rd. 1,6 km) der Ortsumgehung B 265n „Hürth-Hermülheim“ beginnt in der Innerortslage Efferen und endet im Außerortsbereich vor der Stadt Köln (Bau-km 3+927,000 bis 5+538,000).

Die geplante B 265n „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“ ist ein großräumiger Straßenzug mit entsprechendem Ausbaustandard. Der derzeitige Charakter der B 265alt „Luxemburger Straße“ als regionale Verbindung und als Zubringer zur Anschlussstelle Klettenberg der BAB A4 bei Efferen bleibt durch den Neubau bzw. Ausbau der B 265n „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“ unberührt.

Entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung soll sie als leistungsfähige Verbindung der Räume Liblar, Hürth und Köln ausgebaut werden, und gleichzeitig eine zügige An- und Verbindung zwischen den beiden Autobahnen BAB A4 und BAB A1 / A61 darstellen.

Die neue Trasse wird nördlich der Ortslage Kendenich an die bestehende B 265 „Luxemburger Straße“ angebunden und verläuft dann östlich an den Ortslagen Hürth und Hermülheim vorbei.

Nach Durchquerung des Gewerbegebietes zwischen den Ortslagen Hermülheim und Efferen bindet die neue Trasse am Südrand der Ortslage Efferen an die bestehende B 265alt „Luxemburger Straße“ an.

Im weiteren Verlauf wird die Trasse innerhalb der Ortslage Efferen bis zur L 34 „Militärring“ am Stadtrand von Köln ausgebaut.

Durch mehrere Kreuzungspunkte wird eine Anbindung der umliegenden Ortslagen und Stadtteile an die B 265n „Ortsumgehung Hürth - Hermülheim“ ermöglicht.

Durch den Bau der B 265n „Ortsumgehung Hürth - Hermülheim“ werden die an der B 265alt „Luxemburger Straße“ liegenden Bebauungen in den Ortslagen Hürth und Hermülheim in Bezug auf Durchgangsverkehr und die damit verbundenen negativen Folgen für die Bewohner deutlich entlastet.

Neben der Verkehrsqualität wird durch den Bau der Ortsumgehung auch die Erreichbarkeit der Stadt Köln und der BAB A4 „Anschlussstelle Klettenberg“ verbessert.

Prägende Merkmale der Streckencharakteristik sind die für eine solche Verbindung maßgebenden Entwurfsgeschwindigkeiten und die Verknüpfungen mit dem untergeordneten Straßennetz.

Die Planung, die den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegt, ist entsprechend dem raumordnerischen Verfahren nach § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) mit den zuständigen Bundes-, Landes- und Kommunalbehörden sowie den sonstigen zu beteiligenden Trägern öffentlicher Belange erörtert worden.

Das Bundesministerium für Verkehr hat mit dem Erlass vom 27.11.1992 Az.: StB 21/40.10.78.1265/181NW92I die Linienführung in dem der Planfeststellung zugrunde liegenden Streckenabschnitt bestimmt.

Die Straßenplanung ist im Flächennutzungsplan der Stadt Hürth vermerkt.

Die Baumaßnahme ist im Bedarfsplan (**BPL**) für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes – 5. FStrAbÄndG in der Fassung vom 04.10.2004 – BGBl., Teil I, Nr. 54, S. 2574) als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben entsprechen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 des FStrG. Das Vorhaben wurde zuvor hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeitsbelange, Raumordnung, usw. bewertet und die Ergebnisse entsprechend berücksichtigt.

1.2 Raumordnerische Entwicklungsziele

Raumordnerisch kann die „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“ langfristig zu Anpassungen in der Gebietsentwicklung im näheren Umfeld der Bundesstraße B 265alt führen.

Die B 265n hat für die Region eine hohe Bedeutung, da über sie das Fernstraßennetz erreicht wird und somit die Standorte der Städte und Gemeinden im Umfeld aufgewertet werden.

Kurzfristig sind durch den Bau der Ortsumgehung Erleichterungen für den überregionalen Verkehr sowie für die Bevölkerung von Hürth, Hermülheim und Efferen zu erwarten.

Der rechtskräftige Flächennutzungsplan der Stadt Hürth legt den Schwerpunkt der Entwicklung auf den neuen Stadtkern zwischen Hürth und Hermülheim.

Zwischen Hermülheim und Efferen wurden in den letzten Jahren mehrere Gewerbegebiete erschlossen oder sie befinden sich in der Entstehung.

Die B 265n „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“ wird zukünftig insbesondere für diese Gebiete eine wichtige Verkehrsverbindung zur BAB A 1 / A 61 bei Liblar und zur BAB A 4 bei Efferen sein.

2 PLANERISCHE ZIELSETZUNG UND BEDARF

2.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

Die bestehende B 265alt „Luxemburger Straße“ verläuft im Planungsbereich fast ausschließlich durch dicht bebaute Gebiete.

Der vorhandene, klassifizierte Straßenbestand genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein modernes Straßennetz. Die B 265 „Luxemburger Straße“ ist nicht mehr leistungsfähig bzw. umwelt- und umfeldgerecht. Darüber hinaus kann dieses Netz die Aufgabe einer Verbindungsachse zwischen benachbarten Ballungsräumen nicht mehr ausreichend erfüllen. Der in erheblichem Maße auftretende Ziel- und Quellverkehr wirkt als Störfaktor für den Verkehrsfluss des Durchgangsverkehrs und erhöht die Zahl der unfallträchtigen Konfliktpunkte.

Zum Einen ist das örtliche Netz insbesondere infolge der Ortsdurchfahrten Hermülheim und Efferen aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen

effizient zu bewältigen. Zum Anderen wird hierdurch die Bevölkerung im Bereich der Ortsdurchfahrten den negativen Folgen des hohen Verkehrsaufkommens ausgesetzt.

Die Defizite ergeben sich durch die enge Ortsdurchfahrt und die damit verbundenen unzureichenden Querschnittsbreiten. Der nicht mehr leistungsfähige vorhandene 2-streifige Querschnitt der B 265 soll zu einem leistungsfähigen 4-streifigen Querschnitt ausgebaut werden.

Des Weiteren kommt es durch die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h, die lichtsignalregelten Knotenpunkte, die Bahnquerungen und die privaten Ein- und Ausfahrten zu erheblichen Zeitverlusten. Es kommt zu einer Häufung der Anhaltvorgänge und Erhöhung der Wartezeiten, die zum Einen zu einer starken Reduzierung der Verkehrsqualität führen und zum Anderen Auffahr-, Abbiege- und Einbiegeunfälle provozieren. Zeitweise kommt der Verkehr in der Spitzenstunde zum Erliegen.

Die vorhandene durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung über alle Tage des Jahres (DTV) betrug im Erhebungsjahr 2008 im Bereich der Ortslage Hürth bis zur Ortslage Efferen rd. 17.600 Kfz/24 h (DTV). Ab der Ortslage Efferen bis zur Stadt Köln betrug die vorhandene Verkehrsbelastung rd. 27.600 Kfz/24 h (DTV).

Nach der von PTV AG, Karlsruhe vorgelegten Verkehrsprognose für die B 265n ist im Jahr 2025 im Bereich der Ortslage Hürth bis zur Ortslage Efferen für den Prognose-Nullfall (ohne Ortsumgehung und Ausbau der B 265) mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von rd. 18.500 Kfz/24 h (DTV) zu rechnen. Ab der Ortslage Efferen bis zur Stadt Köln wird mit einer durchschnittlichen Verkehrsstärke von rd. 26.600 Kfz/24 h (DTV) gerechnet.

Infolge des hohen Verkehrsaufkommens und zahlreicher Knotenpunkte kommt es in den Ortskernbereichen Hürth, Hermülheim und Efferen besonders zu den Verkehrsspitzenstunden bereits heute zu erheblichen Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf und damit zu Gefährdungen der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer).

Hinzu kommen entsprechend hohe Belastungen der Anlieger durch die Lärm- und Schadstoffemissionen der Kraftfahrzeuge.

Durch den nach dem Bau der B 265n erwarteten Verkehrsrückgang in den Ortslagen Hürth und Hermülheim werden die Lärm- und Abgasimmissionen spürbar abnehmen und die Verkehrssicherheit wird erhöht. Die verkehrliche / städtische Situation wird erheblich verbessert und hierdurch die Attraktivität der Ortslagen erhöht.

Darüber hinaus ist das Bauvorhaben aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der verkehrlichen Infrastruktur und aus strukturpolitischen Gründen und somit aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten.

2.2 Beschreibung der Umwelt im Planungsgebiet (Untersuchungsgebiet) und Darstellung der Varianten

Der Bau einer neuen vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße stellt gemäß Anlage 1 Nr. 14.4 in Verbindung mit Anlage 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ein UVP-pflichtiges Vorhaben dar. Als umweltplanerischer Beitrag wurde in diesem Zusammenhang auf Ebene der Linienfindung für die „B 265n Liblar – Köln (A 4)“ eine Umweltverträglichkeitsstudie (LANDSCHAFT + UMWELT, 1986) mit dem Vergleich unterschiedlicher Trassenalternativen erstellt. Die Betrachtung unterschiedlicher Varianten beschränkte sich im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie auf das Umfeld von Kendenich.

Verwaltungspolitisch gehört der Planungsraum in seinem südlichen Teil zur Stadt Hürth (Rhein-Erft-Kreis), im nördlichen Teil zum Gebiet der kreisfreien Stadt Köln und ist dem Regierungsbezirk Köln zugeordnet.

Der größte Teil des Planungsraumes liegt naturräumlich innerhalb der Köln-Bonner-Rheinebene und hier im Bereich der Untereinheit „Brühler Lössplatten“, die das linksrheinische Mittelterrassenband bilden. Die Lössbedeckung der Terrassenschotter stellt das Ausgangsmaterial fruchtbarer Bodenbildungen (Parabraunerden) dar.

Der der naturräumlichen Einheit Ville zuzuordnende östliche „Villehang“ ist durch den ehemaligen Braunkohlenabbau und die anschließende Verfüllung der Abbaubereiche mit sandigem Kies-Tongemisch und künstlich aufgebrachtener Lössschicht charakterisiert. Hier haben sich anthropogene Rekultivierungsböden entwickelt.

Im Bereich der Kölner Scholle und damit im Großteil des Planungsraumes stellen die pleistozänen Terrassensande und -kiese bedeutsame Grundwasserträger dar. Das im Planungsraum liegende Wasserwerk Efferen fördert mit sechs Tiefbrunnen Grundwasser aus dem zweiten Grundwasserstockwerk. Im Bereich des zur Ville-Scholle gehörenden Ville-Osthanges hat der Braunkohlentagebau zu einer tiefgreifenden Veränderung der Grundwasserverhältnisse geführt.

Natürliche, das ganze Jahr wasserführende Fließgewässer sind im Planungsraum nicht vorhanden.

Das atlantisch getönte Klima der Kölner Bucht, in der der Planungsraum liegt, weist bei geringen Jahresschwankungen der Temperatur mäßig warme Sommer und milde Winter sowie Niederschläge zu allen Jahreszeiten auf, die vorwiegend von Tiefdruckgebieten der Westwinddrift herangeführt werden.

Lokal- und geländeklimatisch hat vor allem der Ville-Osthang mit seinen landwirtschaftlichen Nutzflächen eine wichtige Funktion hinsichtlich der Entstehung und des Abflusses von Kaltluft. Besonders für die Hürther Stadtteile Kalscheuren und Hermülheim bedeutet die Zufuhr von Frischluft eine Verbesserung der lokalklimatischen Luftzirkulations- und Luftqualitätsverhältnisse.

Die Waldflächen des Hürther Berges und insbesondere des Äußeren Grüngürtels der Stadt Köln nehmen aufgrund ihrer Lage im Nahbereich stark befahrener Verkehrswege eine besondere Bedeutung für den Immissionsschutz (Luftregeneration, Schadstofffilter) wahr.

Der Planungsraum ist in weiten Bereichen durch die großflächigen Wohn- und Gewerbegebiete der Stadt Hürth sowie stark befahrene Verkehrswege charakterisiert und weist somit eine starke anthropogene Überprägung auf.

Großflächige, überwiegend landwirtschaftlich genutzte Offenlandbereiche finden sich auf Hürther Stadtgebiet im Bereich des Kendenicher Ville-Osthanges und zwischen Blumensiedlung und Kalscheuren. Der auf Kölner Stadtgebiet liegende Teil des Planungsraumes wird neben vorhandenen Verkehrswegen durch die Wald- und mäßig intensiv genutzten Wiesenbereiche des Äußeren Kölner Grüngürtels geprägt. Die Waldbestände des Hürther Berges, die linearen Gehölzbestände des Kendenicher Ville-Osthanges, die Wäldchen und Feldgehölze nahe Blumensiedlung und am Wasserwerk Efferen und der Kölner Grüngürtel stellen trotz teilweiser Insellage und erheblicher Vorbelastung innerhalb des Planungsraumes faunistische Trittstein- und Verbundstrukturen dar und tragen zur landschaftlichen Strukturierung bei.

Der strukturreiche obere Ville-Osthang, die Freiflächen östlich der Blumensiedlung und der Äußeren Kölner Grüngürtel stellen innerhalb des Planungsraumes Bereiche mit Bedeutung für die wohnungsnahe Erholung dar.

Seit Anfang der 1960er Jahre wird die Umgehung der Ortslage Hürth-Hermülheim geplant. Die ursprüngliche Linienführung für den Neubau der Umgehung B 265n wurde bereits am 05.12.1975 durch den Bundesminister für Verkehr gem. § 16 FStrG bestimmt.

Im Laufe der weiteren Planungsphasen ergab sich, dass die bestimmte Linienführung in Teilbereichen umweltplanerisch nicht mehr durchsetzbar war. Im Rahmen einer Umweltverträglich-

keitsstudie auf Ebene der Linienfindung (LANDSCHAFT + UMWELT, 1986) wurden die folgenden drei Varianten untersucht (siehe Variantenplan, Anlage 1 zum Erläuterungsbericht):

Variante A (entspricht der bestimmten Linie von 1975) schwenkt südlich von Kendenich aus der bestehenden B 265alt (Luxemburger Straße) nach Osten, quert den Ville-Osthang am Schneeberg zwischen Kendenich und Fischenich und verläuft im Bogen um die Burg Kendenich, bevor sie wieder nach Osten auf die Umgehung Hürth-Hermülheim einschwenkt. Die Führung der Umgehung Hürth-Hermülheim ist mit der im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (COCHET CONSULT, 2009) betrachteten Lösung identisch.

In den Variantenvergleich einbezogen wurde die L 183n zwischen der Luxemburger Straße und der Bonnstraße.

Variante B folgt zunächst bis zum Ortsende Kendenich weiter der Luxemburger Straße, wobei durch den verbreiterten Querschnitt vorhandene gehölzbestockte Böschungen beansprucht werden. Auf der Höhe der Anbindung Frenzenhofstraße schwenkt Variante B dann nach Osten und trifft am Hangfuß wieder auf die Führung der Variante A, mit der sie die Einbeziehung der L 183n in den Variantenvergleich gemeinsam hat.

Variante C verbleibt weitestgehend auf der vorhandenen Luxemburger Straße und schwenkt erst auf Höhe der Trierer Straße nach Osten, unterfährt die Bonnstraße und das anschließende Eisenbahngelände und folgt auch in ihrem weiteren Verlauf der Umgehung Hürth-Hermülheim.

2.3 Variantenplan

Der Variantenplan ist als Anhang 1 dem Erläuterungsbericht beigelegt.

2.4 Beurteilung der einzelnen Varianten

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wurde Variante C als günstigste, Variante A als ungünstige Lösungsmöglichkeit gewertet.

Variante C weist unter den untersuchten Alternativen den geringsten Flächenverbrauch und die geringste Neuversiegelung auf und greift in geringstem Maße in die Landschaftsstruktur des für die Naherholung bedeutsamen Ville-Osthangs ein.

2.5 Begründung der Vorschlagslinie

Bei den vorab beschriebenen Untersuchungen sowie nach Prüfung der Umweltverträglichkeit hat sich die Variante C als die zweckmäßigste Lösung erwiesen.

Die Gesamtbeurteilung des Entwurfes erfolgte nach den Kriterien Raumordnung, Städtebau, Verkehrsverhältnisse, straßenbauliche Infrastruktur, Wirtschaftlichkeit und unter Berücksichtigung öffentlicher und privater Belange sowie nach Prüfung der Umweltverträglichkeit.

Die Planung berücksichtigt die gesetzten Ziele nach den Gesichtspunkten der Funktionserfüllung, der Straßenbau- und der Verkehrstechnik, der Umweltverträglichkeit und der Wirtschaftlichkeit.

Es ist die zügigste, wirtschaftlichste und umweltverträglichste Linienführung gewählt worden.

Die Linienbestimmung für die verbesserte Trassenführung wurde über die Änderung des Flächennutzungsplanes (17. Änderung) der Stadt Hürth vorbereitet. Im Rahmen der 17. Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgte die Abstimmung sowie die Bürgerinformation und Behör-

denbeteiligung für die neu zu bestimmende Linie. Der in Rede stehende Flächennutzungsplan wurde am 19.07.1989 rechtswirksam.

Die Bestimmung der neuen Linienführung gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) erfolgte am 27. November 1992 durch den Bundesminister für Verkehr.

Im Zeitraum 2000 bis 2002 wurden noch weitere Varianten im Bereich der Korridore B2 und C2 (siehe Anhang 1 – Variantenplan) untersucht. Die Varianten in den Korridoren B2 und C2 hatten das Ziel, die Ortsumgehung Hürth-Hermülheim über die sogenannte „GVZ-Basisstraße“ an die BAB A4-Anschlussstelle Eifeltor anzubinden. Diese Untersuchungen bestätigten die 1992 bestimmte Linienführung als die zweckmäßigste Lösung.

2.6 Auflistung der Gutachten

Folgende Gutachten wurden für den Plan erstellt:

Art des Gutachtens:	Verfasser:	Fertigstellung:
B 265n Liblar-Köln; Umweltverträglichkeitsstudie zum Variantenvergleich	LANDSCHAFT + UMWELT	Oktober 1986
Verkehrsuntersuchung B 51 OU Meschenich / B 265 OU Hürth-Hermülheim	PTV system	November 1997
Gesamtwirtschaftliche Bewertung zur B 265n OU Hürth-Hermülheim und Ausbau zwischen Erftstadt-Liblar und OU Hürth-Hermülheim	HEUSCH/BOESEFELDT GmbH	März 2001
Hydrogeologisches Gutachten zur Versickerung von Niederschlagswasser für die Ortsumgehung B 265n Hürth-Hermülheim	KÜHN Geoconsulting GmbH	November 2004
B 265 OU Hürth-Hermülheim, Simulation der zukünftigen Verkehrsabläufe	PTV Planung Transport Verkehr AG	Juni 2005
B 265 OU Hürth-Hermülheim, aktualisierte Verkehrsuntersuchung	PTV Planung Transport Verkehr AG	November 2005
Streckengutachten Baugrunduntersuchung zur B 265n Ortsumgehung Hürth-Hermülheim	KÜHN Geoconsulting GmbH	Oktober 2008
B 265 OU Hürth-Hermülheim, aktualisierte Verkehrsuntersuchung	PTV Planung Transport Verkehr AG	November 2008
Hydrogeologische Stellungnahme zur Versickerung von Niederschlagswasser	KÜHN Geoconsulting GmbH	November 2008
Abfallbezogene Bodenuntersuchung im Bereich von Altlastenverdachtsflächen	KÜHN Geoconsulting GmbH	März 2009
Nachuntersuchung Mischprobe 8 gem. Abfallablagereungsverordnung	KÜHN Geoconsulting GmbH	März 2009
Landschaftspflegerische Begleitplanung zur B 265n Ortsumgehung Hürth-Hermülheim	COCHET CONSULT, Planungsgesellschaft Umwelt, Stadt und Verkehr	März 2009

Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zur B 265n Ortsumgehung Hürth-Hermülheim	COCHET CONSULT, Planungsgesellschaft Umwelt, Stadt und Verkehr	März 2009
Luftschadstoffprognose zu den Kfz-bedingten Immissionen für den Neubau der B 265n	IMA Cologne GmbH	März 2009

3 ZWECK UND RECHTSGRUNDLAGE DER PLANFESTSTELLUNG

Das Straßenbauvorhaben greift in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berührt bestehende Rechtsverhältnisse.

Zur umfassenden Problembewältigung sind daher in der Planfeststellung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - rechtsgestaltend zu regeln.

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden oder auf Verlangen übernommen werden müssen,
- welche Folgemaßnahmen an anderen Anlagen notwendig sind,
- wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen zu verteilen und die Unterhaltungskosten abzugrenzen sind,
- ob und welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaften erforderlich sind.

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, nicht erforderlich.

Die Planfeststellung ersetzt jedoch nicht die für die Durchführung der Straßenbaumaßnahme erforderlichen privatrechtlichen Regelungen.

Die Rechtsgrundlage der Planfeststellung für die **Bundesfernstraßen** ergibt sich aus § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in Verbindung mit Teil V, Abschnitt 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (§§ 72 bis 78 VwVfG NRW).

4 EINZELHEITEN DER BAUMAßNAHME

4.1 Streckencharakteristik

Städteplanerische Zwangspunkte stellen nur einen begrenzten Korridor für die Planung der B 265n dar.

Trotz der Vielzahl der zu berücksichtigenden wichtigen Zwangspunkte, welche die Linie in Grund und Aufriss bestimmen, werden die Grundsätze der Richtlinien, soweit möglich, berücksichtigt. Im Aufriss werden Kuppen- und Wannenausrundungen so groß wie möglich gewählt.

Die geplante 4-streifige Ortsumgehung beginnt am Rand der Ortslage Kendenich und endet in östlicher Richtung am Stadtrand von Köln an der L 34 „Militärring“. Die Trasse tangiert in ihrem Verlauf die Ortslage Hürth und weiter in nordöstlicher Richtung die Ortslagen Hermülheim und Efferen.

Von der bestehenden B 265alt „Luxemburger Straße“ schwenkt die Trasse in Richtung Osten und tangiert das Gewerbegebiet BPL 016 bevor die L 183 „Bonnstraße“ und unmittelbar danach die Gleisanlagen des Güterbahnhofes Hürth - Kendenich gekreuzt werden.

Zurzeit erfolgt im Kreuzungsbereich der B 265n mit dem Güterbahnhof Hürth - Kendenich die Umplanung der Gleisanlagen durch die Häfen und Güterverkehre Köln (HGK). Zukünftig wird die B 265n die Gleisanlagen an drei Punkten kreuzen.

An diesen Stellen werden entsprechende planfreie Überführungsbauwerke vorgesehen.

Ab den Gleisanlagen bis zur K 14 „Hans-Böckler-Straße“ verläuft die Trasse im Linksbogen östlich um Hermülheim herum. Nördlich der Trasse befindet sich ein Wohngebiet, südlich das Gewerbegebiet Kalscheuren.

Nach Durchquerung des Gewerbegebietes zwischen Hermülheim und Efferen bindet der neue Trassenverlauf am Südrand der Ortslage Efferen an die bestehende B 265alt „Luxemburger Straße“ an.

Hier endet der Neubaubereich und es beginnt der Ausbaubereich der B 265n.

Im weiteren Verlauf wird die Trasse innerhalb der Ortslage Efferen bis zum Stadtrand von Köln (L 34 „Militärring“) auf der vorhandenen Trasse der B 265alt „Luxemburger Straße“ geführt.

Die bestehende Autobahnanschlussstelle BAB A4 Klettenberg zwischen der Ortslage Efferen und der Stadt Köln wird im Zuge des 4-streifigen Ausbaus ebenfalls ausgebaut. Eine Änderung des bestehenden Brückenbauwerkes ist nicht notwendig.

Die Linienführung der Trasse ist im Ausbaubereich durch die vorhandene Lage der B 265alt „Luxemburger Straße“ und die angrenzende Bebauung vorgegeben.

Innerhalb dieses Korridors besteht kein Spielraum für Veränderungen bezüglich der Lage.

Die neue Trasse durchschneidet im Neubaubereich (Abschnitt I) verschiedene Wegeverbindungen, die Ortslagen untereinander verbinden. Alle Verbindungen münden auf die B 265alt „Luxemburger Straße“.

Diese Querverbindungen werden entweder an die neue B 265n „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“ angebunden oder überführt. Zum Gewerbegebiet (GE) Kalscheuren wird eine neue Verbindung hergestellt.

Im Ausbaubereich (Abschnitt II) münden mehrere Straßen in die B 265alt „Luxemburger Straße“ ein, die nicht abgebunden werden können oder sollen (Gewerbegebiete, Wohnbereiche, etc.). Zu diesem Zweck sind zwei Wendeschleifen geplant, die alle Fahrbeziehungen, wenn auch umwegig, ermöglichen. Somit erhöht sich die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit des ausgebauten Streckenabschnitts durch die Vermeidung von Linksabbiegern.

Der Geh- und Radweg der L 183 „Bonnstraße“, die kreuzenden Bahngleise sowie die K 14 „Hans-Böckler-Straße“ werden mittels neuer Brückenbauwerke überführt.

Der Höhenverlauf der Trasse der B 265n ist in weiten Abschnitten geländenah.

Vom Planfeststellungsbeginn bis zur Trierer Straße wird die Gradiente an den vorhandenen Zustand angepasst.

In Richtung L 183 „Bonnstraße“ geht die Trasse allmählich in die Einschnittslage über. Anschließend taucht sie hinter dem Güterbahnhof Hürth - Kendenich wieder auf, um die Überquerung des in der Kreuzung zum Gewerbegebiet Kalscheuren befindlichen Hauptsammlers DN 1600 zu ermöglichen.

Im Anschluss an die Tieflage verläuft die Trasse entlang des Gewerbegebietes Kalscheuren in einer leichten Hochlage.

Im Bereich der K 14 „Hans-Böckler-Straße“ wird aus Lärmschutzgründen die Gradienten abge- senkt. Hinsichtlich des Lärmschutzes und der Einpassung der Trasse in das relativ flache um- liegende Gelände stellt die Einschnittslage für das westlich der B 265n gelegene Wohngebiet die optimale Lösung dar.

Nördlich der K 14 „Hans-Böckler-Straße“ verlässt die Gradienten die Einschnittslage, um die Überquerung der südlich der „Max-Planck-Straße“ vorhandenen Hauptsammler R 1400/1400 und R 1600/1600 zu ermöglichen. Bis zur alten Trasse der B 265alt „Luxemburger Straße“ am Beginn der Ortslage Efferen verbleibt sie dann in der Dammlage. Die Höhenlage beträgt rd. 1 bis 2 m.

Ab der Ortslage Efferen verbleibt die B 265n bis zum Planfeststellungsende an der L 34 „Mili- tärring“ in der vorhandenen Höhenlage der B 265alt „Luxemburger Straße“.

Im Abschnitt I (Neubaubereich) von der Ortslage Kendenich bis zur Ortslage Efferen und im Abschnitt II (Ausbaubereich) vom Ende der Ortslage Efferen bis zum Bauende L 34 „Militärring“ ist die B 265n „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“ entsprechend ihrer Netzfunktion als anbau- freie Straße im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete mit maßgeblicher Verbindungsfunktion als Kategorie B II eingestuft.

Die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = V_{zul}$ wird hier auf 70 km/h festgelegt.

Der Abschnitt II (Ausbaubereich) in der Ortslage Efferen dient auch der Erschließung der an- grenzenden Grundstücke, so dass er in die Kategorie C III einzuordnen ist. Die Erschließungs- funktion hat jedoch gegenüber der Verbindungsfunktion eine geringere Bedeutung.

Im Innerortsbereich des Abschnitt II ist die Entwurfsgeschwindigkeit wegen der geschlossenen Ortslage auf $V_e = V_{zul} = 50$ km/h festgelegt.

Aufgrund der vorgesehenen Signalisierung und der relativ kurzen Abstände zwischen den plan- gleichen Knotenpunkten ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung sinnvoll.

Die Gradienten und die Querneigung wurden zwischen der Bonnstraße und dem Überführungs- bauwerk der HGK-Bahngleise optimiert.

In diesem Bereich ist eine Trennung der Gradienten für die linke und die rechte Fahrbahn auf- grund der Höhenzwangspunkte (DN 1600 Betonrohr in der L 183 „Bonnstraße“ sowie die zu überführenden Bahngleise im Bereich des Güterbahnhofs Hürth-Kendenich) notwendig.

Die Längsneigung und die Ausrundung werden vor allem durch die Konstruktionshöhe der Überführungsbauwerke im Gleiskreuzungsbereich beeinflusst.

Im Abschnitt II (Ausbaubereich) der Ortslage Efferen konnten die in den Plänen dargestellten Gradientenhöhen nur ungefähr festgelegt werden.

Da die vorhandene Bebauung mit Eingängen und Einfahrten dicht an die Verkehrsfläche grenzt, kann die genaue Festlegung der Höhenlage des neuen Querschnittes in der Ortslage Efferen nur mittels einer detaillierten Ausführungsplanung über Querprofile und Deckenhöhen- pläne erfolgen.

Die Entwurfselemente sind an den vorh. Zustand anzupassen. Exakte Angaben sind erst nach Erarbeitung der Ausführungsplanung möglich.

Die Trasse durchquert ein Wasserschutzgebiet der Zone III. Der Grundwasserspiegel wird in der Einschnittslage nicht berührt. Potentielle Beeinträchtigungen der Wasserwirtschaft werden durch technische Maßnahmen ausgeschlossen. Sie sind im Zuge der Vorentwurfsplanung mit dem StUA Köln abgestimmt worden.

Zusammenfassung der wesentlichen Zwangspunkte für die Gestaltung des Neu- und Ausbaues der B265n:

in der Lage

- Vorh. Bebauung
- Flächennutzungsplan und Bebauungspläne
- Querende bzw. anzuschließende Verkehrswege
- Anschluss an vorh. 2-streifigen Ausbau am Planfeststellungsbeginn
- Trassennahe Lage von Landschaftsschutzgebieten
- Lage in den Wasserschutz-zonen IIIB und IIIA
- Brunnenanlagen am Ortseingang Efferen
- Hochspannungsleitung (Masten) im Bereich der L 92
- Kreuzung des Güterbahnhofes Hürth-Kendenich
- Vorh. Lärmschutzwand in der Ortslage Efferen

in der Höhe

- Diverse Hauptsammelleitungen und Versorgungsleitungen
 - Bonnstraße (L 183) Hauptsammler DN 1600
 - Zwischen Hans-Böckler-Straße (K 14) und Max-Planck-Straße (K 14) Hauptsammler R 1400/1400
 - GE Kalscheuren (neue Einmündung) vorh. Hauptsammler DN 1600
 - Hans-Böckler-Straße (K 14) DN 300 bis DN 500
 - Max-Planck-Straße (K 14) R 1400/1400 und R 1600/1600
 - L 92 R 2200/2000 und DN 300
 - Autobahnanschlussstelle Klettenberg BAB A4 diverse Leitungen
- Kreuzung des Güterbahnhof Hürth-Kendenich
 - Zurzeit erfolgt im Kreuzungsbereich der B 265n mit dem Güterbahnhof Hürth-Kendenich die Umplanung der Gleisanlagen durch die Häfen und Güterverkehre Köln (HGK). Zukünftig wird die B 265n die Gleise an drei Stellen kreuzen, wodurch drei Kreuzungsbauwerke entstehen.
 - Seitens der HGK wurde der – heute noch aktuelle – Planungsstand vom 05.12.2003 („Verlegung der Linie 18 und Anschluss der Linie 19“) zur Verfügung gestellt.
 - Die Planung wurde nachrichtlich in die Lagepläne übernommen.
 - In der Ausführungsplanung ist die genaue Lage und Höhe mit der HGK abzustimmen.
- Hochspannungsleitung im Bereich der L 92
 - In der Nähe der L 92 kreuzen einige Hochspannungsleitungen die B 265n. Die Festlegung der Höhenlage der Gradienten im Bereich der L 92 wurde mit dem zuständigen Versorgungsträger abgestimmt.

4.2 Querschnitt

Im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes erfolgte die Wahl des Regelquerschnittes der B 265n sowie der übrigen betroffenen Verkehrswege unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmenge und des zur Verfügung stehenden Verkehrsraums.

Am Planfeststellungsbeginn im Süden schließt die B 265n „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“ an einen 2-streifigen Querschnitt an. Am Planfeststellungsende im Norden schließt die Umgehung an den lichtsignalgeregelten Knotenpunkt L 34 „Militärring“ an, der sich zurzeit in der Umpfanung befindet.

Um das zukünftige Verkehrsaufkommen aufnehmen zu können, wurde für die B 265n „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“ der Regelquerschnitt RQ 20 gewählt.

Im Abschnitt II (Ausbaubereich) wurden aufgrund fehlender Platzverhältnisse zur vorh. Bebauung sowie zur Eingriffsminimierung in die Landschaft der innere Fahr- und Randstreifen des Regelquerschnittes RQ 20 reduziert.

Angepasst an den gewählten Querschnitt RQ 20 der B 265n sowie des fortführenden bzw. untergeordneten Straßennetzes wurden die Fahrstreifenbreiten der Anbindungen gewählt.

Zur Einbindung der Straße in die Landschaft werden die Böschungen unter Beachtung straßenbau- und verkehrstechnischer Gesichtspunkte von der Straßenbauverwaltung mit Pflanzen und Gehölzen des heimischen Wuchsraumes bepflanzt.

Die Böschungen werden mit der Regelneigung 1 : 1,5 für Damm und Einschnitt ausgebildet und in deren Wechselbereichen sowie im Übergang zum natürlichen Gelände gestaltet. Die Böschungen werden regelgerecht ausgerundet.

Die Regelquerschnitte sind in Unterlage 6 (Straßenquerschnitte) bzw. Unterlage 7 (Lagepläne) zeichnerisch dargestellt

4.2.1. Abschnitt I (Neubaubereich) - Hauptanlage Fahrbahn -

Verwendet wird im Neubaubereich der 4-streifige Querschnitt RQ 20 gemäß RAS-Q 1996.

Der 4-streifige Querschnitt bindet am Planfeststellungsbeginn über eine Verflechtungsstrecke an den vorhandenen 2-streifigen Querschnitt an.

Die Fahrbahnaufteilung im Neubaubereich gestaltet sich wie folgt (siehe auch Unterlage 6):

je Richtungsfahrbahn

innerer Randstreifen	0,50 m
innerer Fahrstreifen	3,25 m
äußerer Fahrstreifen	3,25 m
<u>äußerer Randstreifen</u>	<u>0,50 m</u>
Gesamtbreite:	7,50 m

In der Mitte der Fahrbahn wird außer im Bereich der Knotenpunkte nahezu durchgängig ein mind. 2,00 m breiter Mittelstreifen hergestellt, der muldenförmig ausgebildet wird. Im Bereich

des Güterbahnhofs Kendenich (Bau-km 1+182 bis 1+430) wird der Mittelstreifen auf 3,70m aufgeweitet, um die Mittelstützen der als Zweifeld-Bauwerke geplanten Gleisüberführungen aufnehmen zu können.

Die Breite des Mittelstreifens beträgt im Bereich von Querungsstellen für Radfahrer und Fußgänger mind. 2,50 m.

Die Querneigung der Fahrbahn verläuft entsprechend der Kurvenneigung zum tieferen Fahrbahnrand.

Die Bankette haben im Bereich der Damm- und Gleichlage eine Breite von 1,50 m, im Bereich der Einschnittslage eine Breite von 1,00 m.

Zur Sammlung des Niederschlagswassers werden entlang der Trasse Mulden (b = 2,0 m) angelegt. Entlang des Mittelstreifens werden Bordsteine zur Fassung des Niederschlagswassers hergestellt.

Bei geringer Längsneigung der Straße ist eine Pendelrinne erforderlich. Hier erfolgt eine Verbreiterung des Randstreifens um 0,50 m.

Im Bereich der L 183 „Bonnstraße“ befindet sich ein Wohngebäude im Trassenverlauf der B 265n „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“. Dieses Gebäude muss abgebrochen werden.

4.2.2. Abschnitt I (Neubaubereich) - Nebenanlage Geh- und Radwege -

Gemäß dem Radwegeplan der Stadt Hürth verläuft die Radwegtrasse über die B 265alt „Luxemburger Straße“.

Auf die Herstellung eines gemeinsamen Geh- und Radweges entlang dieses Abschnittes der B 265n kann somit verzichtet werden.

Der Neubau der B 265n tangiert die Radwegtrassen in den Anschlussbereichen an die bestehende B 265alt „Luxemburger Straße“.

Im Übrigen kreuzt die B 265n im Zuge der „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“ die Geh- und Radwegtrassen L 183 „Bonnstraße“, GE Kalscheuren, K 14 „Hans-Böckler-Straße“ und L 92.

Die an diesen Straßen entlanglaufenden Geh- und Radwege werden, sofern sie vom Neubau berührt werden, entweder mittels Brückenbauwerken überführt (L 183 „Bonnstraße“ und K 14 „Hans-Böckler-Straße“) oder es wird im Bereich der plangleichen Knotenpunkte dem Radfahrer mittels Lichtsignalanlage ein gesichertes Überqueren ermöglicht.

Die 2,25 m breiten Geh- und Radwege werden, sofern sie parallel zur B 265n verlaufen, durch einen in der Regel mind. 1,75 m breiten befestigten Trennstreifen von der Fahrbahn getrennt.

4.2.3. Abschnitt II (Ausbaubereich) - Hauptanlage Fahrbahn -

Verwendet wird im Ausbaubereich ein reduzierter 4-streifiger Querschnitt RQ 20 gemäß RAS-Q 1996.

Die Fahrbahnaufteilung im Ausbaubereich gestaltet sich wie folgt (siehe auch Unterlage 6):

je Richtungsfahrbahn

innerer Randstreifen	0,25 m
innerer Fahrstreifen	3,00 m
äußerer Fahrstreifen	3,25 m
<u>äußerer Randstreifen</u>	<u>0,50 m</u>
Gesamtbreite:	7,00 m

Der Ausbau im Bereich der Ortslage Efferen zu einer vierstreifigen Straße hat zwangsläufig einen Eingriff in die Bausubstanz zur Folge. Im Bereich zwischen Wasserwerk und Rondorfer Straße (Bau-km 3+968 bis 4+200) grenzen die östlich der B 265 vorhandenen Gebäudefronten unmittelbar an den vorhandenen Geh- und Radweg. Da entlang der Westseite weniger Wohnraum betroffen ist als auf der Ostseite, erfolgt die Flächeninanspruchnahme für den Ausbau auf der Westseite der B 265. Hiervon sind im Wesentlichen gewerblich genutzte Gebäude betroffen.

Der neue Fahrbahnrand wird im Ausbaubereich gegenüber dem vorhandenen Fahrbahnrand um ca. 3,00 m bis 10,00 m nach außen verbreitert.

Durch die Verbreiterung der B 265 „Luxemburger Straße“ werden mehrere Bauwerke tangiert:

- im Bereich B - Plan 315c: ein Gebäude (Haus Nr. 88) muss abgebrochen werden
- im Bereich der Rondorfer Straße: Tankstelle (Haus Nr. 58) muss teilweise abgebrochen werden
- im Bereich der Kaulardstraße: rd. 20 Parkplätze der Lidl-Filiale (Haus Nr. 3) entfallen

Die vorh. privaten Zufahrten an der B 265n werden bis auf die Zufahrt zur Lidl-Filiale (Haus Nr. 3) wieder hergestellt.

Auf Parkstreifen wird im Innerortsbereich aufgrund der Verkehrssicherheit und mangels zur Verfügung stehender Flächen verzichtet.

Innerhalb der Ortslage Efferen sind private Zufahrten an die B 265n angebunden, die heute von Links- und Rechtsabbiegern erreicht werden können. Künftig ist das Linksab- und das Linkseinbiegen zu bzw. von den privaten Zufahrten wegen des durchgehend muldenförmig ausgebildeten Mittelstreifens (mind. 2,00) und des 4-streifigen Querschnittes nicht möglich. Als Ersatz hierfür ist an den jeweiligen Ortseingängen eine Wendeanlage geplant. Die Wendeanlage hat zwar für die Anlieger Umwege zur Folge, jedoch ist es die einzige praktikable Möglichkeit, die Zufahrten einfach und sicher zu erreichen.

Somit ist zukünftig aus privaten Zufahrten nur noch das Rechtseinbiegen möglich, unkontrolliertes Linkseinbiegen wird verhindert.

Im Bereich des Knotenpunktes Kalscheurener Straße / Kaulardstraße / Rondorfer Straße wird aufgrund der beengten Verhältnisse zur Randbebauung auf den Mittelstreifen verzichtet und stattdessen ein 0,50 m breiter Trennstreifen erstellt.

Die Querneigung der Fahrbahn verläuft von der Mitte zum tiefer gelegenen äußeren Fahrbahnrand als Dachprofil.

Die Breite des Mittelstreifens beträgt im Bereich von Querungsstellen für Rad- und Fußgänger mind. 2,50 m.

In der Innerortslage Efferen werden zur Randeinfassung des Mittelstreifes Flachbordsteine mit 1-zeiligem Pflasterstreifen vorgesehen.

Aufgrund der geringen Längsneigung der vorhandenen Straße ist am äußeren Fahrbahnrand eine Pendelrinne erforderlich. Deshalb werden am äußeren Fahrbahnrand Hochbordsteine mit 3-zeiligem Pflasterstreifen hergestellt.

In der Außerortslage bis zum Planfeststellungsende erfolgt keine Randeinfassung des Mittelstreifens. Am äußeren Fahrbahnrand werden im Gegensatz zur Innerortslage Flachbordsteine ohne Pflasterstreifen hergestellt, sofern ausreichendes Gefälle ($> 0,5\%$) vorhanden ist. Ansonsten erfolgt wie in der Innerortslage die Herstellung einer Pendelrinne mit 3-zeiligem Pflasterstreifen.

4.2.4. Abschnitt II (Ausbaubereich) - Nebenanlage Geh- und Radwege -

Im Ausbaubereich ist entlang der B 265 „Luxemburger Straße“ ein Geh- und Radweg vorhanden.

Zukünftig ist beidseitig ein getrennter Geh- und Radweg im Einrichtungsbetrieb geplant, der in der Innerortslage Efferen durch Auswahl des Pflasters optisch getrennt wird. In der Außerortslage erfolgt der Ausbau des Geh- und Radweges in Asphaltbauweise.

Das gesicherte Überqueren der 4-streifigen B 265n wird, wie bereits heute, nur in den Knotenpunkten mittels Lichtsignalanlage ermöglicht.

Die Geh- und Radwegbreiten entlang der B 265n stellen sich je nach örtlicher Situation in der Inner- bzw. Außerortslage wie folgt dar:

Abschnitt II (Innerortslage)

getrennte Geh- und Radwege direkt an der Fahrbahn geführt (Einrichtungsbetrieb):

Schutzstreifen	0,50 m
Radwege	1,00 m
Gehwege	mind.1,50 m

getrennte Geh- und Radwege neben Trennstreifen (Einrichtungsbetrieb) :

Trennstreifen	1,75 m
Radweg	1,00 m
Gehwege	mind.1,50 m

Abschnitt II (Außerortslage)

kombinierte Geh- und Radwege neben Trennstreifen (Einrichtungsbetrieb) :

Trennstreifen	1,75 m
Geh- und Radwege	2,25 m

4.3 Auswirkungen auf das vorhandene Verkehrsnetz

Der Neubau der B 265n hat erhebliche Auswirkungen auf die Belastungen der bestehenden Straßen.

Durch den Neubau der B 265n „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“ entsteht insbesondere in den Ortskernen von Hürth und Hermülheim eine erhebliche Entlastung der bestehenden B 265alt „Luxemburger Straße“, so dass hier künftig eine Umgestaltung der Ortsdurchfahrt möglich wird, die der Verbesserung des Wohnumfeldes dient und für die schwächeren Verkehrsteilnehmer mehr Sicherheit bedeutet.

Im Übrigen werden die bestehenden Straßen mit der B 265n „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“ verknüpft, wobei nur die verkehrswichtigsten vorhandenen Straßen, die von der B 265n gekreuzt werden, direkt angebunden werden. Mehrere Straßen werden somit gebündelt erfasst.

Die für den Planfall (mit Ortsumgehung und Ausbau) prognostizierte Verkehrsstärke (DTV) für das Jahr 2025 liegt im Abschnitt I (Neubaubereich) zwischen 20.100 Kfz/24h und 25.400 Kfz/24h und im Abschnitt II (Ausbaubereich) zwischen 28.800 Kfz/24h und 36.700 Kfz/24h.

Grundsätzliche Änderungen hinsichtlich der Lage bestehender Straßen sind nur bei der L 183 „Bonnstraße“, aufgrund vorh. topografischen Verhältnisse und vorh. Versorgungsleitungen (Hauptsammlers DN 1600) in der L 183 „Bonnstraße“, vorgesehen.

Im Abschnitt I (Neubaubereich) befinden sich vier plangleiche und fünf planfreie Knotenpunkte.

Die Rad-/Gehwege entlang der „Bonnstraße“, die Bahngleise der HGK sowie die K 14 „Hans-Böckler-Straße“ werden mittels neuer Brückenbauwerke überführt.

Im Abschnitt II (Ausbaubereich) befinden sich insgesamt acht plangleiche Knotenpunkte und ein planfreier Knotenpunkt. Die BAB A4 wird in diesem Abschnitt mittels eines vorhandenen Bauwerks überführt.

Entlang der geplanten Trasse der B 265n „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“ ergeben sich somit insgesamt zwölf plangleiche Knotenpunkte. Vier davon werden in Form einer Kreuzung, zwei als Wendeanlage hergestellt und weitere sechs in Form einer Einmündung.

Alle plangleichen Knotenpunkte werden mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet.

Wegen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 265n werden einzelne Wirtschaftswege abgebunden. Der Anschluss der Anliegergrundstücke an das öffentliche Wegenetz bleibt durch Anpassungen und Ergänzungen des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes aufrechterhalten

Die von der Neu- und Ausbaumaßnahme betroffenen Straßen und Wirtschaftswege werden - soweit erforderlich - dem ausgebauten Zustand der B 265n angepasst und entsprechend verlegt. Im Einzelnen wird auf die Regelungen im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 5) und auf die Darstellungen in den Planunterlagen verwiesen.

4.4 Bodenmassen und Abfallbeseitigung

Innerhalb der Baustrecke fallen aus den Einschnittsbereichen und den Beckenanlagen ca. 400.000 m³ Bodenmassen an. Davon werden im Zuge der Baumaßnahme ca. 90.000 m³ als Auftragsmassen wieder verwendet.

Die innerhalb der Baustrecke nicht mehr benötigten Überschussmassen werden auf Bodendeponien abgelagert, deren Lage noch nicht festgelegt ist. Sie sollen aus rechtlichen Gründen zur Gewährleistung der Wettbewerbsgleichheit dem Angebotsverfahren gemäß der „Verdingungsordnung für Bauleistungen“ unter Beachtung der Bestimmungen des Abgrabungsgesetzes vorbehalten bleiben.

Der erforderliche Oberboden lässt sich aus den für die Straßenverlegung erforderlichen Abtragungen an Ort und Stelle gewinnen.

Der beim Abbruch der Gebäude anfallende Bauschutt bzw. sämtliche anfallenden Abfälle (Überschuss und Aufbruchmassen) werden entsprechend dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/ AbfG) entsorgt. Den bauausführenden Firmen werden entsprechende Auflagen erteilt.

Nicht güteüberwachte Baustoffe (Recycling-Baustoffe) oder industrielle Nebenprodukte werden im Bereich der angetroffenen Wasserschutzgebiete nicht eingebaut.

4.5 Straßenentwässerung

Im Zuge des Neu- und des Ausbaus werden verschiedene wasserwirtschaftliche Maßnahmen zur Straßenentwässerung erforderlich.

Im Einzelnen wird auf die Regelungen im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 5), auf die Darstellung in den Übersichtshöhen-, Lage- und Höhenplänen (Unterlage 4, 7 und 8) und auf Ergebnisse der wassertechnischen Untersuchungen (Unterlage 13) verwiesen.

4.5.1. Grundsätzliche entwässerungstechnische Maßnahmen

Zur Sammlung des Niederschlagswassers werden entlang der Trasse in Einschnittslagen Mulden (b = 2,0 m) angelegt. Bei Querneigung der Fahrbahn zur Achse hin werden im Bereich des Mittelstreifens Bordsteine zur Fassung des Niederschlagswassers hergestellt.

Sofern das Niederschlagswasser nicht über die Bankette und die Böschung entwässert, erfolgt die Sammlung über Kanalleitungen.

Der geplante Regenwasserkanal zur Ableitung des Niederschlagswassers der B 265n „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“ wurde an die zahlreichen unterirdischen Zwangspunkte angepasst.

Die Kanalleitung im Mittelstreifen wird bis DN 300 hergestellt. Bei Auslastung erfolgt der Abschlag in den Seitenkanal im Bereich der Mulde bzw. des Seitentrennstreifens.

Das Niederschlagswasser in den Entwässerungsabschnitten I, II und IV wird jeweils einer Versickerbeckenanlage zugeführt. Die Versickerbeckenanlagen befinden sich alle in einer geplanten Wasserschutzzone III B.

Sind Schutzmaßnahmen entsprechend der Einstufung gemäß RiStWag 2002 erforderlich, so werden diese vorgesehen.

In einigen Teilstücken ist die Längsneigung entlang von Bordsteinen sehr gering (< 0,5 %), insbesondere im Abschnitt I (Neubaubereich) innerhalb langgezogener Wannen und Kuppen

und im Abschnitt II (Ausbaubereich) innerhalb der Ortslage Efferen. Aufgrund der geringen Neigung werden in diesen Abschnitten zur Fassung des Oberflächenwassers Pendelrinnen vorgesehen.

Erfolgt die Unterbringung der Pendelrinne entlang des Mittelstreifens, so muss dieser aufgrund seiner geringen Breite verbreitert werden. Die notwendige Verbreiterung beträgt $b = 0,50$ m. Die Gesamtbreite des Mittelstreifens beträgt dann $b = 2,50$ m.

Die Hauptsammler der Stadt Hürth bzw. die Versorgungsleitungen (insbesondere im Bereich der BAB A4) werden, sofern sie nicht überquert oder verlegt werden können, mittels Rohrdurchpressung unterhalb dieser Leitungen gekreuzt.

Müssen Hauptsammler aufgrund des Straßenverlaufs unterbrochen werden, so werden sie mittels neuer Kanalleitungen mit mindestens dem gleichen Gefälle ohne gesonderten hydraulischen Nachweis verlegt und wieder an das Entwässerungsnetz der Stadt Hürth angeschlossen.

Die vorh. äußeren Einzugsgebiete wurden bei der Berechnung berücksichtigt.

Im Bereich von Straßenquerungen und im Bereich von Rohrdurchpressungen unterhalb bestehender Hauptsammler wurden die notwendigen hydraulischen Durchmesser vorsorglich um einen Durchmesser erhöht. Somit kann im Falle einer notwendigen Rohrsanierung durch einfache Mittel eine Sanierungsmaßnahme (z.B. Inliner) durchgeführt werden, ohne dass die Fahrbahnoberfläche aufgebrochen werden muss.

Im Zuge des Vorentwurfs wurde das entwässerungstechnische Konzept mit dem StUA Köln abgestimmt.

In unmittelbarer Nähe der Beckenanlagen I zur Trasse der B 265n wurden durch die Stadt Hürth für das Gewerbegebiet Kalscheuren mehrere Versickerbeckenanlagen hergestellt. Eine Verknüpfung der Beckenanlage mit denen der B 265n ist aufgrund der erforderlichen Tiefenlage der B 265n nicht möglich.

4.5.2. Wasserschutzzonen

Die geplante Trasse verläuft durch zwei geplante Wasserschutzzonen (III A und III B). In diesen Abschnitten sind besondere Schutzmaßnahmen entsprechend den RiStWag 2002 vorzusehen.

Vom Planfeststellungsbeginn bis zur K 14 „Hans-Böckler-Straße“ (Bau-km 2+505) verläuft die Trasse in der Wasserschutzzone III B. Ab der K 14 „Hans-Böckler-Straße“ bis zur Autobahnanschlussstelle Köln-Klettenberg (Bau-km 5+145) befindet sich die B 265n in der Wasserschutzzone III A. Bis zum Planfeststellungsende am Militärring verläuft die B 265n dann wieder in der Wasserschutzzone III B. Die Wasserschutzzonen wurden nachrichtlich vom StUA Köln übernommen und in die Lagepläne eingetragen.

Natürliche Vorfluter sind im Bereich der Ortsumgehung nicht vorhanden.

Das Niederschlagswasser ist aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung als stark belastet einzustufen. Daraus folgt, dass das in Kanalleitungen gesammelte Niederschlagswasser vor der Einleitung in eine zentrale Versickeranlage vorzureinigen ist.

4.5.3. Aufteilung der Entwässerungsabschnitte

Im Zuge der B 265n „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“ wurden folgende Entwässerungsabschnitte gebildet:

Abschnitt I (Neubaubereich)

Entwässerungs- Abschnitt/Wasser- schutzzone	Bau-km	Einleitung
I / WSZ IIIB	0+090 bis 1+780	(Einleitung in Beckenanlage I Bau-km 1+397)
II / WSZ IIIA+IIIB	1+780 bis 3+832	(Einleitung in Beckenanlage II Bau-km 2+420)

Abschnitt II (Ausbaubereich)

III / WSZ IIIA	3+832 bis 4+365	(Einleitung in best. Netz der Stadt Hürth)
IV / WSZ IIIA+IIIB	4+365 bis 5+538	(Einleitung in Beckenanlage III Bau-km 4+993)

4.5.4. Gestaltung der Beckenanlagen

Die drei geplanten Beckenanlagen bestehen aus folgenden Komponenten:

- Absetz-Leichtflüssigkeitsabscheidebecken
- Versickerungsbecken

Das gesammelte Oberflächenwasser wird zunächst in das Absetzbecken eingeleitet. Hier stellt sich die erste Stufe als grobmechanische Reinigung ein. Anschließend durchströmt das Wasser den Leichtflüssigkeitsabscheider. Hier können sich Öl und feinere Bestandteile absetzen. Nach Durchströmung des Leichtflüssigkeitsabscheiders wird das Wasser in die Versickeranlage abgeschlagen und wird über die belebte Bodenzonen (50 cm) in den Untergrund eingeleitet.

Die Böschungen sind nicht steiler als 1:2 anzulegen.

Die Beckenanlage kann durch eine Umfahrt erreicht werden.

Gegen unbefugtes Betreten werden die Beckenanlagen eingezäunt.

4.6 Ingenieurbauwerke

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt erfolgt der Neubau von fünf Brückenbauwerken, ein vorh. Brückenbauwerk bleibt unverändert.

Für die Ingenieurbauwerke werden noch gesonderte Entwürfe aufgestellt. Die geplanten Abmessungen der Bauwerke sind in den Lageplänen (Unterlage 7) und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 5) ausgewiesen.

Im einzelnen sind folgende Bauwerke zu errichten.

Bau-km	Bezeichnung	Maßnahme
1+166,000	BW Nr. 1 Überführung eines Geh- und Radweges (Bonnstraße)	Neubau

1+249,944	BW Nr. 2 Überführung alte Bahngleise Nr.1 (Bereich ehem. Gbf Kendenich)	Neubau
1+292,350	BW Nr. 4 Überführung neues Bahngleis (Bereich ehem. Gbf Kendenich)	Neubau
1+363,948	BW Nr. 4 Überführung alte Bahngleise Nr. 2 (Bereich ehem. Gbf Kendenich)	Neubau
2+539,860	BW Nr. 5 Überführung K 14 (Hans-Böckler-Straße)	Neubau
4+776,859	BW Nr. 6 Überführung BAB A4 (Bauwerksstammlblatt 5107660)	bleibt unverändert
1+140,000 bis 1+160,000	BW Nr. 7 Winkelstützwand Geh- und Radweg	Neubau
3+635,000 bis 3+705,000	BW Nr. 8 Sichtschutzwand B 265alt	Neubau

4.7 Straßenausstattung

Die B 265n „Ortsumgehung Hürth-Hermülheim“ sowie das untergeordnete Straßennetz erhalten die Grundausrüstung mit Markierung, Beschilderung und Leiteinrichtung gemäß den einschlägigen Richtlinien und Vorschriften.

Das gilt ebenso für den Rad- und Gehweg sowie im Rahmen der Ersatzverpflichtung für das von der Baumaßnahme betroffene Straßen- und Wegenetz.

Die Aufstellung und Anbringung von amtlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens vor Verkehrsfreigabe mit den nach der StVO zuständigen Stellen geregelt.

Alle Kreuzungen, Einmündungen und Wendeanlagen werden mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet.

Die "Grundsätze für die Berücksichtigung militärischer Lastenklassen (MLC) nach STANAG 2021 beim Bau von Straßenbrücken (MLC-Grundsätze)" vom 25. Juni 1981 (Allg. Rundschreiben Nr. 11/81 des Bundesministers für Verkehr - VkB. 1981, S. 319) werden beachtet. Für die Anwendung der "Richtlinien für die Kennzeichnung von Brücken, Fähren und Fahrzeugen für den militärischen Straßenverkehr gem. STANAG 2010" vom 27. März 1961 gilt das Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 13.3 vom 20. April 1993 Az.: SP27/82.93.12/47 BM 92 des Bundesverkehrsministeriums.

4.8 Rastanlagen, Nebenanlagen, Versorgungsleitungen

In den Lageplänen zu den Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 7) sind die Versorgungsleitungen (Telekommunikationslinien, Strom, Gas, Wasser, Kanalisation, usw.) dargestellt, soweit deren Verlauf dem Landesbetrieb aufgezeigt wurde.

Sofern Versorgungsleitungen zu verlegen, anzupassen, zu sichern oder zu beseitigen sind, erfolgen entsprechende Regelungen im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 5).

Auf die nachstehenden Regelungen zu Nr. 7.0 (Kostenträger) und Nr. 8.1 (Träger der Baumaßnahme) sowie die Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

4.9 Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr

In dem von der Baumaßnahme betroffenen Straßen- und Wegenetz sind Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr vorhanden; sie werden verlegt bzw. dem Bauvorhaben entsprechend angepasst.

Im Bereich der „Max-Planck-Straße“ müssen die dort bestehenden Haltestellen in östlicher Richtung verschoben werden.

In der Trasse der B 265alt „Luxemburger Straße“ zwischen der L 92 und der Ortslage Efferen und nördlich der Kaulardstraße in der Trasse der B 265n entfallen die vorh. Haltestellen.

5 AUSWIRKUNGEN DES VORHABENS AUF DIE UMWELT

Für das Planfeststellungsverfahren nach § 17 FStrG zum Bau der B 265n Ortsumgehung Hürth-Hermülheim sind die Unterlagen entsprechend den Planfeststellungsrichtlinien aufgestellt worden.

Bei der Planfeststellung ist gemäß § 17 FStrG im Rahmen der Abwägung die Umweltverträglichkeit erneut zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Absatz 1 und 2 UVPG genannten Schutzgüter (Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere und Pflanzen sowie die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselbeziehungen) wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) verwiesen, in dem die Auswirkungen der vorliegenden Baumaßnahme näher ermittelt und beschrieben sind.

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Während der Bauzeit ist mit vorübergehenden Verkehrsbehinderungen sowie Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen zu rechnen. Damit einher geht eine bereichsweise Einschränkung der Bedeutung des Untersuchungsraumes für die wohnungsnah landschaftsbezogene Erholung.

Als bau- und betriebsbedingte Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf den Menschen sind im Wesentlichen zu nennen:

- vorübergehende verstärkte visuelle und akustische Wahrnehmung des landschaftsuntypischen Straßenkörpers durch Beseitigung von Straßenbegleitgrün;
- Erhöhung der Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen durch den Baustellenbetrieb und Baustellenverkehr;
- Vorübergehende Verkehrsbehinderungen und -gefährdung durch die Verkehrsführung während der Bauzeit;

- Verbesserung der Wohnqualität im Bereich der Ortslage Hürth-Hermülheim und Efferen durch die verkehrliche Entlastung und die Verstetigung des Verkehrs auf der Luxemburger Straße und die damit verbundene Reduzierung des Verkehrslärms für die Anlieger.

5.1.1 Lärmsituation

Für die Baumaßnahme sind nach den Vorschriften der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. 1990, S. 1036) unter Berücksichtigung der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990“ - RLS-90 - (Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 und Nr. 17/1992 des Bundesministers für Verkehr - VkB1. 1990, S. 258 und 1992, S. 208) lärmtechnische Untersuchungen unter Einbeziehung der Außenwohnbereiche durchgeführt worden.

Die einzuhaltenden zulässigen Beurteilungspegel für die Tag- und Nachtbelastung sind nachfolgend zusammengestellt.

Gebietsnutzung	Tagwert	Nachtwert
- Sondereinrichtungen (S) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
- Wohngebiete (W) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
- Mischgebiete (M) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiete (G)	69 dB(A)	59 dB(A)

Die durchgeführten Untersuchungen (Berechnung, Bewertung, Bemessung) haben ergeben, dass in Teilbereichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (Wände und Wälle) vorzusehen sind. Darüber hinaus liegen Anspruchsvoraussetzungen zur Erstattung der Kosten für Lärmschutz an den baulichen Anlagen - sogenannter passiver Lärmschutz - und in einigen Fällen auch Entschädigungsansprüche für die Nutzung von Außenwohnbereichen (Terrassen, Freiflächen etc.) dem Grunde nach vor.

Im Einzelnen wird auf die nachstehenden Ausführungen unter Nr. 6.1, auf die entsprechenden Regelungen im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 5), auf die Lagepläne (Unterlage 7) und auf die Lärmtechnischen Unterlagen (Unterlage 11) verwiesen.

5.1.1. Schadstoffsituation

Von den im Planungsraum vorhandenen, stark befahrenen Verkehrswegen gehen bereits heute erhebliche Schadstoffbelastungen aus.

Die Beurteilungswerte der 22. BImSchV werden von den Jahresmittelwerten von Staub (PM10) und Benzol (C₆H₆) im Analyse-Nullfall 2008 sowie im Prognose-Null- und –Planfall 2025 an allen beurteilungsrelevanten Immissionsabschnitten eingehalten. Dies gilt auch für die Zahl der Überschreitungen der 200 µg/m³-Schwelle durch die Stundenmittelwerte von Stickstoffdioxid (NO₂).

Der Beurteilungswert 2008 (Grenzwert + Toleranzmarge) des Jahresmittelwertes von NO₂ wird im Analyse-Nullfall 2008 entlang der Trasse der B 265 überschritten (4 Immissions-Abschnitte). Dies gilt bezogen auf den Grenzwert ebenfalls für den Prognose-Nullfall 2025 (3 Immissions-Abschnitte), wobei die Gesamt- und Zusatzbelastungen insgesamt deutlich gegenüber dem Analyse-Nullfall 2008 reduziert sind. Im Prognose-Planfall 2025, also nach Realisierung der Planung, sind aufgrund der Verlegung der Trasse der B 265n niedrigere Immissionen entlang der alten Trasse als im Prognose-Nullfall 2025 zu erwarten, während entlang der neuen Trasse der B 265n die Immissionswerte steigen, den Grenzwert aber nur in einem Abschnitt überschreiten.

Der Grenzwert der 22. BImSchV für die Zahl der Überschreitungen der 50 µg/m³-Schwelle durch die Tagesmittelwerte von PM10 ist im Analyse-Nullfall 2008 entlang der gesamten Trasse der B 265 teilweise deutlich überschritten (7 Immissions-Abschnitte). Die Belastung geht bis 2025 im Prognose-Nullfall zurück, Grenzwertüberschreitungen werden allerdings entlang der Trasse noch auftreten können (6 Immissions-Abschnitte). Erst mit Realisierung der Planung ist mit einer deutlichen Reduktion der Zahl der Überschreitungstage zu rechnen; im Bereich der alten Trasse südlich der Beseler Straße wird es nicht mehr zu Grenzwertüberschreitungen kommen. Im Bereich der Kaulardstraße bleibt allerdings auch im Prognose-Planfall 2025 ein - bereits heute mit einer 69 %-Überschreitung hoch belasteter - Immissionsabschnitt, für den aber die Grenzwertüberschreitung lediglich 6 % beträgt.

Ergänzend wird auf die Unterlage 14 „Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen“ verwiesen.

5.1.2. Erholungs- und Freizeitfunktion

Der Planungsraum ist aufgrund seiner erheblichen Überprägung durch großflächige Gewerbegebiete und Verkehrswege in weiten Teilen für Erholungssuchende unattraktiv. Der strukturreiche obere Ville-Osthang, die Freiflächen östlich Blumensiedlung und der Äußeren Kölner Grüngürtel stellen innerhalb des Planungsraumes Bereiche mit Bedeutung für die wohnungsnahe Erholung dar.

Zu einer Beeinträchtigung der Landschaft und deren Funktion für die Erholung tragen neben der anthropogenen Überprägung durch den Straßenkörper auch die verkehrsbedingten Immissionsbelastungen bei. Beeinträchtigungen der Erholungsqualität durch Lärmimmissionen sind insbesondere im Bereich der derzeit noch ruhiger gelegenen ortnahen Feldflur zwischen Kalscheuren und der Blumensiedlung zu erwarten.

Aufgrund der bereits vorhandenen hohen Lärmbelastungen des Äußeren Kölner Grüngürtels durch die B 265, die BAB A 4 und die L 34 sind im Zuge des geplanten Ausbaus der Luxemburger Straße keine maßgeblichen zusätzlichen betriebsbedingten Auswirkungen zu erwarten.

Der untere Ville-Osthang ist für Erholungssuchende nicht erschlossen. Eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion erfolgt demnach hier nicht.

Am Bauanfang wird der Römerkanal-Wanderweg durch die geplante Straßentrasse im Bereich der Luxemburger Straße / Ecke Trierer Straße gequert. Wanderer und Radfahrer müssen zukünftig um auf die andere Seite der B 265n zu gelangen einen kleinen Umweg in Kauf nehmen und die Bundesstraße im Bereich der Kreuzung Luxemburger Straße / Frenzenhofstraße queren.

Zwischen der Blumensiedlung und dem in Überplanung befindlichen Gewerbegebiet Kalscheuren wird der verbliebene landwirtschaftlich genutzte Freiraum durch die B 265n und deren Nebenanlagen weiter eingeschränkt. Die Trenn- und Barrierewirkung wird durch die abschnittsweise Einschnittslage der B 265n in diesem Bereich vermindert. Im Zuge der geplanten Baumaßnahme erfolgt hier eine Anpassung des durch Erholungssuchende nutzbaren Wegenetzes. Die vorgesehenen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen werden zudem zu einer Aufwertung des Wohnumfeldes führen.

Im Bereich des Äußeren Kölner Grüngürtels führt die Anlage eines Absetz- und Versickerungsbeckens zu einer Reduzierung von durch Erholungssuchende nutzbaren Freiflächen. Visuelle Beeinträchtigungen werden durch Anordnung und Gestaltung der Beckenanlage minimiert.

5.2 Tiere, Pflanzen und die Biologische Vielfalt

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.0) enthaltene ausführliche Beschreibung der festgestellten Biotoptypen im Planungsraum erfolgte auf der Grundlage von in den Vegetationsperioden 2003 und 2005 durchgeführten und 2008 aktualisierten und ergänzten Biotoptypenkartierungen. Die Klassifizierung der Lebensräume bzw. Nutzungsstrukturen wurde auf der Grundlage der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ durchgeführt.

Der Planungsraum ist durch einen hohen Anteil von Siedlungs- und Verkehrsflächen sowie intensiv genutzten Landwirtschaftsflächen geprägt, die überwiegend nur für weit verbreitete Arten einen geeigneten Lebensraum darstellen. Bedeutsamere strukturreiche Lebensräume konzentrieren sich auf den durch verschiedene lineare Gehölzbestände gegliederten Ville-Osthang mit angrenzendem Hürther Berg und den durch Wald- und mäßig intensiv genutzte Wiesenflächen gekennzeichneten Äußeren Kölner Grüngürtel. Auch hier liegt zumindest in Teilbereichen eine Einschränkung der Lebensraumeignung durch verkehrsbedingte Immissionen und Freizeitnutzung vor.

Die genannten Teilräume unterliegen dem Landschaftsschutz und sind als Biotopverbundflächen ausgewiesen. Der Gehölz-Grünland-Komplex im Bereich des Ville-Osthangs ist zudem im Biotopkataster NRW erfasst.

Bauzeitliche Lebensraumverluste durch Arbeitsflächen, Bodenlagerflächen, Baustraßen etc. betreffen innerhalb des Planungsraumes vornehmlich intensiv genutzte Landwirtschaftsflächen bzw. sonstige geringerwertige Biotope. Darüber hinaus sind abschnittsweise im Bereich des Kendenicher Ville-Osthanges, im Bereich Hans-Böckler-Straße, am Wasserwerk Efferen und im Grüngürtel auch bauzeitliche Teilinanspruchnahmen höherwertiger Gehölzbestände unvermeidbar. Die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme beträgt insgesamt ca. 7,46 ha. Die Lebensraumfunktionen werden nach Beendigung der Bauphase wiederhergestellt.

Die anlagebedingten Lebensraumverluste umfassen auf Hürther Stadtgebiet eine Fläche von 18,08 ha. Im Bereich der Stadt Köln betragen die anlagebedingten Lebensraumverluste 3,02 ha. Der weitaus größte Flächenverlust erfolgt mit rund 12,83 ha im Bereich von Ackerland.

Im Bereich des Ville-Osthangs kommt es zur randlichen Inanspruchnahme von im Biotopkataster NRW erfassten Gehölzstrukturen.

Des Weiteren gehen zwischen Kalscheuren und der Blumensiedlung, an der Hans-Böckler-Straße und im Bereich des Wasserwerkes Efferen teilweise Gehölzbestände mit Trittsteinfunktionen verloren. Die Gehölzbestände des Äußeren Kölner Grüngürtels werden im Zuge des Ausbaus der Luxemburger Straße straßennah in Bereichen beansprucht, die einer erheblichen Vorbelastung unterliegen.

Betriebsbedingt wird es zu Lärmimmissionen im Umfeld der geplanten Straßentrasse kommen. Eine wesentliche Wirkung des Lärms stellt die Maskierung von Signalen dar, die der Kommunikation und Orientierung der Tiere dienen. Im Bereich der vorhandenen Luxemburger Straße und weiterer stark befahrener Verkehrswege des Planungsraumes besteht bereits aktuell eine erhebliche Lärmbelastung.

Als weitere betriebsbedingte Auswirkung der geplanten B 265n ist die Zerschneidung von bereits heute stark zerschnittenen Landschaftsteilen mit der Folge einer Erhöhung der Barrierewirkung und des Kollisionsrisikos zu nennen. Eine Neuzerschneidung erfolgt nur im Bereich der landwirtschaftlich genutzten Flächen des Ville-Osthanges. Innerhalb der landwirtschaftlich genutzten Flächen zwischen Kalscheuren und der Blumensiedlung wird die Zerschneidungswirkung durch Anlehnung der geplanten Straßentrasse an den Rand des Gewerbegebietes Kalscheuren minimiert. In den übrigen Bereichen des Planungsgebietes kommt es in erster Linie zu einer Verstärkung bereits vorhandener Barrierewirkungen.

Detaillierte Aussagen zu den Auswirkungen der geplanten Baumaßnahmen auf die biotische Lebensraumfunktion sind der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu entnehmen.

Die Überprüfung der artenschutzrechtlichen Anforderungen anhand der §§ 19 und 42 (1) BNatSchG erfolgte in Rahmen eines gesonderten artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (Anlage 2 und 3 zur Unterlage 12.0).

Nicht ersetzbare Lebensraumverluste streng geschützter Arten gemäß § 19 Abs. 3 BNatSchG können ausgeschlossen werden. Die Verbotstatbestände des § 42 (1) BNatSchG sind nicht erfüllt.

5.3 Boden

5.3.1. Flächenbedarf

Mit dem Bau der B 265n Umgehung Hürth-Hermülheim ist im Bereich der *Stadt Hürth* eine anlagebedingte Flächeninanspruchnahme von ca. **18,08 ha** verbunden. Der Anteil neu zu versiegelnder Flächen beträgt insgesamt ca. **11,10 ha**. Darüber hinaus werden **6,98 ha** für die Neuanlage von Banketten, Entwässerungseinrichtungen, die Angleichung und Neuprofilierung von Böschungen und die Anlage von Lärmschutzwällen benötigt.

Auf dem Gebiet der *Stadt Köln* beträgt die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme ca. **3,02 ha**.

Davon entfallen **1,57 ha** auf neu zu versiegelnde und **1,45 ha** auf erdbaulich veränderte Flächen wie Böschungen und Entwässerungseinrichtungen.

Für landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen wird eine Fläche von insgesamt 18,68 ha benötigt. Hiervon liegen 13,48 ha auf dem Gebiet der Stadt Hürth und 5,20 ha auf Kölner Stadtgebiet.

5.3.2. Beeinträchtigungen des Bodens

Die im Zuge der geplanten Baumaßnahmen zu erwartenden stärksten Beeinträchtigungen des Schutzgutes ‚Boden‘ stellen die dauerhaften Bodenverluste durch Versiegelung und Funktionsbeeinträchtigungen durch Überbauung dar. Als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung des Schutzgutes Boden werden im Zuge der geplanten Baumaßnahme im Bereich der Stadt Hürth landwirtschaftlich genutzte Bodenbildungen aus Löss beansprucht, die aufgrund ihrer hohen Bodenfruchtbarkeit eine besondere Schutzwürdigkeit aufweisen.

Von geringerer Bedeutung sind bau- und betriebsbedingte Bodenverunreinigungen sowie bauzeitliche Funktionsbeeinträchtigungen durch Anlage von Arbeitsflächen, Baustraßen und Bodenlagerflächen. Letztere können durch einen fachgerechten Oberbodenabtrag, einen lastverteilenden Aufbau (Geovlies, Schotter), eine ordnungsgemäße Oberbodenlagerung und eine Rekultivierung der Flächen nach Beendigung der Bauphase minimiert und erhebliche bzw. nachhaltige Beeinträchtigungen vermieden werden. Bauzeitlich wird eine Fläche von 7,46 ha vorübergehend beansprucht.

Das Risiko bauzeitlicher Verunreinigungen des Bodens und damit verbundener etwaiger erheblicher oder nachhaltiger Beeinträchtigungen ist durch Ergreifung geeigneter Schutzmaßnahmen zu minimieren.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Bodens bewirken die verkehrsbedingten Schadstoffeinträge. Sie können vor allem in den unmittelbar an den Straßenraum angrenzenden Böden erhebliche Funktionsbeeinträchtigungen zur Folge haben. Die stärksten Bodenbelastungen sind im Bereich der Bankette und der Straßenböschungen zu erwarten. Mit zunehmendem Abstand vom Straßenrand nehmen die verkehrsbedingten Schadstoffbelastungen des Bodens ab.

5.4 Wasser (Grund- und Oberflächenwasser)

Gesetzliche Umweltauflagen ergeben sich aus dem Wasserhaushaltsgesetz (vgl. Grundsatz: § 1 WHG). Insbesondere sind Gewässer vor Einleitung von Abwasser zu schützen sowie das Grundwasser vor Einleitung von Stoffen zu bewahren (§ 7a WHG sowie § 34 WHG).

Rechtskräftig festgesetzte Wasserschutzgebiete existieren im Planungsgebiet bisher nicht. Für den Bereich des Wasserwerkes Efferen ist jedoch eine Ausweisung von Wasserschutzzonen vorgesehen. Die geplanten Wasserschutzzonen III A und III B umfassen den gesamten Planungsraum (Bau-km 0+090 bis ca. 5+538).

5.4.1. Oberflächengewässer

Da im Nahbereich der geplanten Straßentrasse keine Oberflächengewässer vorhanden sind, sind negative Auswirkungen nicht zu erwarten.

5.4.2. Grundwasser

Die den Untergrund des Planungsraumes aufbauenden Terrassenschotter stellen ergiebige Grundwasservorkommen dar.

Die mit den Baumaßnahmen verbundene Neuversiegelung von Flächen in einem Umfang von **12,67 ha** bewirkt grundsätzlich einen erhöhten Oberflächenabfluss zu Lasten der Grundwasserneubildung. Ein Großteil der anfallenden Niederschlagswasser wird jedoch über die Böschungflächen sowie spezielle Vorrichtungen (Mulden, Becken) im Raum versickert, so dass erhebliche Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt nicht zu erwarten sind.

Das Risiko einer Grundwasserverunreinigung durch bau- und betriebsbedingte Schadstoffeinträge ist unter Berücksichtigung der im Raum vorherrschenden Boden- und Grundwasserverhältnisse gering.

Da für das Wasserwerk Efferen die Grundwasserförderung aus dem zweitem Grundwasserstockwerk erfolgt und Grundwasserhorizonte nicht angeschnitten werden, sind negative Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung bei Beachtung der *RiStWag - Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten* - ausgeschlossen.

5.5 Luft und Klima

5.5.1. Lufthygienische Situation

Mit der Bauabwicklung ist die Freisetzung / Entstehung von Stäuben und Abgasen verbunden. Kleinräumig ist mit deutlichen, jedoch vorübergehenden Belastungen zu rechnen.

Durch den Kfz-Verkehr werden Schadstoffe (Gase, Stäube) freigesetzt, die zu Schadstoffimmissionsbelastungen in straßennahen Flächen führen. Wesentliche bei Verbrennungsprozessen in Kfz-Motoren emittierte Schadstoffe sind Kohlenmonoxid, Stickoxide, Schwefeldioxid, Benzol, Partikel (PM), Ruß und Blei. Darüber hinaus kommt es im Umfeld von Straßen zu Immissionen durch Straßen- und Reifenabrieb, Brems- und Kupplungsabrieb, sonstigen Staubaufwirbelungen sowie zu Salzeinträgen.

Entlang der Straßen entstehen infolge dieser Immissionen ‚Schadstoffimmissionsbänder‘. Die höchsten Schadstoffbelastungen werden im Straßenraum gemessen. Sie nehmen i.d.R. mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand rasch ab.

Mit der B 265n Ortsumgehung Hürth-Hermülheim sind abschnittsweise Neubelastungen verbunden. Auch wenn es sich insgesamt nur um eine Umverteilung und Bündelung der Verkehrsströme handelt, wird es zu einer stärkeren Belastung der bislang immissionsärmeren Flächen zwischen Kendenich und Efferen in unmittelbarer Nähe der geplanten Neubautrasse aber auch zu einer deutlichen Entlastung in den bereits heute sehr stark belasteten Bereichen kommen.

Der Ausbau der Luxemburger Straße hat nur eine geringfügige Verlagerung der Immissionsbelastungen zur Folge. Durch straßenbegleitende Pflanzungen lassen sich die Schadstoffeinträge in die an den Straßenraum angrenzenden Flächen vermindern.

5.5.2. Klima

Die Entfernung von Vegetation und die Neuversiegelung von Flächen haben grundsätzlich Auswirkungen auf das Mikroklima. Durch den Vegetationsverlust entfällt die ausgleichende Wirkung der Pflanzendecke auf Temperatur und Luftfeuchte und es wird im Bereich des Straßenkörpers zu einer Verstärkung tageszeitlicher Temperaturdifferenzen kommen.

Der Straßenneubau bedingt im Bereich des Ville-Osthanges einen Teilverlust offener, landwirtschaftlich genutzter Flächen, die aufgrund ihrer Funktion als Kalt- und Frischluftentstehungsgebiet als Wert- und Funktionselement besonderer Bedeutung gewertet wurden und führt hier zu einer Veränderung von Kaltluftströmen. Erhebliche Auswirkungen auf das Makroklima sind jedoch nicht zu erwarten.

Die klimaökologisch wirksamen Waldbestände des Äußeren Kölner Grüngürtels werden im Zuge des Ausbaus der Luxemburger Straße lediglich randlich angeschnitten. Die Klimaschutzfunktion der Bestände bleibt grundsätzlich erhalten.

5.6 Landschaft

Südwestlich Hürth-Hermülheim führt die B 265n zu einer Teilinanspruchnahme landschaftsbildprägender Gehölzbestände und zu einer Durchschneidung offener landwirtschaftlicher Nutzflächen im Bereich des Vile-Osthanges. Durch die abschnittsweise Einschnittslage der Trasse wird deren visuelle Wirksamkeit jedoch reduziert. Vom Kendenicher Ortsrand aus ist der Trassenabschnitt aufgrund der Topographie und der vorhandenen Gehölzbestände nicht einsehbar.

Zwischen der Blumensiedlung und dem in Überplanung befindlichen Gewerbegebiet Kalscheuren wird der verbliebene landwirtschaftlich genutzte Freiraum durch die B 265n und deren Nebenanlagen weiter eingeschränkt. Ferner erfolgt eine Inanspruchnahme von einzelnen die Landwirtschaftsflächen strukturierenden Gehölzbeständen. Die Trenn- und Barrierewirkung wird in diesem Bereich durch die abschnittsweise Einschnittslage der B 265n und die Anlehnung der Trassenführung an die Grenze des Gewerbegebietes Kalscheuren vermindert.

In ihrem weiteren Verlauf wird die Neu- und Ausbautrasse der B 265 in durch vorhandene Verkehrswege und Gewerbegebiete erheblich vorbelasteten Bereichen geführt. Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes beschränken sich auf die Teilinanspruchnahme von Gehölzbeständen im Bereich des Wasserwerkes Efferen und des Grüngürtels, die durch ihre Lage an der Luxemburger Straße erheblichen verkehrsbedingten Belastungen unterliegen. Im Bereich des Äußeren Kölner Grüngürtels führt die Anlage eines Absetz- und Versickerungsbeckens zu einer Reduzierung von Freiflächen. Das geplante Versickerungsbecken wird jedoch so hergestellt, dass Eingriffe in die vorhandenen Waldbestände vollständig vermieden und die vorhandenen Sichtbeziehungen weitgehend erhalten werden. Des Weiteren erfolgt eine landschaftsgerechte Begrünung des Versickerungsbeckens durch die Anpflanzung von Gehölzstrukturen.

Zu einer Beeinträchtigung der Landschaft und deren Funktion für die Erholung tragen neben der anthropogenen Überprägung durch den Straßenkörper auch die verkehrsbedingten Immissionsbelastungen bei. Beeinträchtigungen der Erholungsqualität durch Lärmimmissionen sind insbesondere im Bereich der derzeit noch ruhiger gelegenen ortsnahen Feldflur zwischen Kalscheuren und der Blumensiedlung zu erwarten.

Aufgrund der bereits vorhandenen hohen Lärmbelastungen des Äußeren Kölner Grüngürtels durch die B 265, die BAB A 4 und die L 34 sind im Zuge des geplanten Ausbaus der Luxemburger Straße keine maßgeblichen zusätzlichen betriebsbedingten Auswirkungen zu erwarten.

Die Maßnahmen zur Eingrünung der Trasse und ihrer Nebenanlagen sowie die weiterhin vorgesehenen trassennahen Ausgleichsmaßnahmen gewährleisten eine landschaftsgerechte Wiederherstellung und Neugestaltung des Landschaftsbildes.

5.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

In der Denkmalliste der Stadt Hürth sind im Planungsraum in den Stadtteilen Hermülheim und Kalscheuren die *Baudenkmäler* Doppelhaus im Blockhausstil (Nr. 065, Hans-Böckler-Straße 156-158), Kath. Pfarrkirche St. Ursula (Nr. 079, Hans-Böckler-Straße 170) und Betriebswohnungen um 1900 (Hans-Böckler-Straße 198) eingetragen. Die Eisenbahndirektorenvilla um 1905 (Hans-Böckler-Straße 196) wurde als denkmalverdächtig eingestuft.

In Efferen liegt das in der Denkmalliste aufgeführte Baudenkmal Gewerbebetrieb (Beselerstraße 2-6) innerhalb des Planungsgebietes.

Des Weiteren ist unter der Nr. 030 im Bereich Luxemburger Straße/Kaulardstraße als *Bodendenkmal* ein Römergrab vermerkt.

Der Äußere Kölner Grüngürtel ist im Bereich zwischen der AS Klettenberg und der Militärringstraße in die Denkmalliste (Nr. 314) der Stadt Köln eingetragen.

Die Luxemburger Straße verläuft laut Angabe des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege und des Römisch-Germanischen Museums der Stadt Köln im Bereich der Römerstraße von Köln nach Zülpich.

Die Römische Eifelwasserleitung kreuzt im Bereich der Bonnstraße das Planungsgebiet und liegt ansonsten min. 500 m nördlich der Luxemburger Straße außerhalb des Planungsraumes.

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich weiterhin verschiedene archäologische Fundstellen und Fundplätze aus der Römerzeit, aus der Eisenzeit und der Neuzeit, die bisher nicht in die Denkmalliste eingetragen sind.

Der vorgesehene Ausbau der Luxemburger Straße zwischen der AS Klettenberg und dem Militärring hat einen geringfügigen randlichen Verlust des in die Denkmalliste der Stadt Köln eingetragenen Äußeren Grüngürtels zur Folge.

Durch archäologische Prospektionsmaßnahmen, die mit einem Vorlauf von 2-3 Monaten vor Baubeginn durchgeführt werden, ist ein frühzeitiges Auffinden und Bergen möglicher archäologischer Funde sichergestellt. Darüber hinaus werden je nach Befund im Zuge der Erdarbeiten Maßnahmen des Denkmalschutzes greifen.

5.8 Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Die Wechselwirkungen der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Schutzgüter lassen sich im Wesentlichen wie folgt zusammenfassen:

Versiegelung (anlagebedingt) ¹

im Bereich von Fahrbahnen sowie Wirtschaftswegen

Breite der versiegelten Fläche u. a. in Abhängigkeit von gewähltem Querschnitt gemäß RAA und RAS-Q

Wirkung dauerhaft und von hoher Intensität.

Flächenentzug (baubedingt)

zeitweilige Inanspruchnahme durch Arbeitsstreifen oder separate Baustellenbereiche; Wirkung vorübergehend und von geringerer Intensität, da Gestalt oder Nutzung von Flächen in der Regel wiederhergestellt werden können.

Flächenentzug (anlagenbedingt)

für Bankett, Rand- oder Trennstreifen, Entwässerungsmulden, Böschungen und Nebenanlagen; Wirkung dauerhaft und von hoher Wirkintensität.

Gradienten / Bauwerke (anlagenbedingt)

- Damm-/Einschnittsböschungen / Lärmschutzwälle / Lärmschutzwall/- wandkombinationen / Anbindungen
- optische Wirkung der Erd- und Kunstbauwerke dauerhaft
- Wirkintensität abhängig von Bauwerksart, -dimension, Entfernung zum Bauwerk und landschaftlicher Einbindung durch Begrünung

¹ Als weitere Folgewirkungen der Straßenbauvorhaben sind Rückbau- und Entsiegelungsmaßnahmen im Bereich nicht mehr benötigter Straßenabschnitte zu berücksichtigen.

Emissionen (betriebsbedingt)

- Freisetzung von Schall, festen, flüssigen und gasförmigen Substanzen
- dauerhafte Wirkung
- Wirkintensität im Wesentlichen abhängig von Fahrzeugaufkommen, Entfernung zur Straße und Ausbreitungsbedingungen.

Verkehrsbelastung:

siehe Kapitel 4.3.

5.9 Auswirkungen auf vorhandene Schutzgebiete

5.9.1. Naturschutzgebiete

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme sind keine Naturschutzgebiete ausgewiesen.

5.9.2. Nationalparke

Von der geplanten Baumaßnahme sind keine Nationalparke betroffen.

5.9.3. Biosphärenreservate

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme sind keine Biosphärenreservate betroffen.

5.9.4. Landschaftsschutzgebiete

Die B 265n verläuft am Planfeststellungsbeginn auf einer Länge von ca. 270 Metern am östlichen Rande des Landschaftsschutzgebietes Nr. 2.2-15 ‚Hürther Berg‘.

Im Bereich des Ville-Osthanges wird die B 265n zwischen dem Planfeststellungsanfang und der neuen Kreuzung Bonnstraße auf einer Länge von ca. 850 Metern innerhalb des Landschaftsschutzgebietes Nr. 2.2-17 ‚Kendenich‘ geführt.

Der Ausbau der Luxemburger Straße findet auf Kölner Stadtgebiet zwischen der Anschlussstelle Klettenberg und der Militärringstraße innerhalb des Landschaftsschutzgebietes Nr. 17 ‚Äußerer Grüngürtel Müngersdorf bis Marienburg und verbindende Grünzüge‘ statt.

In südlicher Fortsetzung verläuft der Ausbauabschnitt der B 265 auf dem Gebiet der Stadt Hürth bis zum Beginn der Ortsbebauung von Efferen im Bereich des Landschaftsschutzgebietes Nr. 2.2-10 ‚Grüngürtel‘.

5.9.5. Naturparke

Naturparke sind von der geplanten Baumaßnahme nicht betroffen.

5.9.6. Naturdenkmäler

Innerhalb des Planungsraumes liegen keine Naturdenkmäler vor.

5.9.7. Geschützte Landschaftsbestandteile

Im Umfeld der Baumaßnahme liegen keine geschützten Landschaftsbestandteile vor.

5.9.8. Gesetzlich geschützte Biotope

Gesetzlich geschützte Biotope werden durch die geplante Baumaßnahme nicht beansprucht.

5.9.9. Schutz von Gewässern und Uferzonen

Im Umfeld der Baumaßnahme befinden sich keine Fließgewässer.

6 MAßNAHMEN ZUM SCHUTZ DER UMWELT

6.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

6.1.1. Lärmschutz

Wie bereits unter vorstehend Nr. 5.1.1 (Lärmsituation) erwähnt, haben die durchgeführten Untersuchungen ergeben, dass an Teilbereichen der Straße Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes vorzusehen sind.

Als aktive Lärmschutzmaßnahmen sind zu nennen:

Abschnitt I (Neubaubereich)

westlich der B 265n von Bau-km 0+282 bis 0+725

Bau-km 0+282 - 0+330	Lärmschutzwand	1,00 m -7,00 m ü. Gradiente
Bau-km 0+330 - 0+350	Lärmschutzwand	7,00 m ü. Gradiente
Bau-km 0+350 - 0+370	Lärmschutzwand	7,50 m ü. Gradiente
Bau-km 0+370 - 0+410	Lärmschutzwand / -wall	7,50 m ü. Gradiente
Bau-km 0+410 - 0+414	Lärmschutzwand / -wall	7,50 m - 6,50 m ü. Gradiente
Bau-km 0+414 - 0+482	Lärmschutzwand / -wall	6,50 m ü. Gradiente
Bau-km 0+482 - 0+486	Lärmschutzwand / -wall	6,50 m - 5,50 m ü. Gradiente
Bau-km 0+486 - 0+526	Lärmschutzwand / -wall	5,50 m ü. Gradiente
Bau-km 0+526 - 0+658	Lärmschutzwand	5,50 m ü. Gradiente
Bau-km 0+658 - 0+666	Lärmschutzwand	5,50 m - 4,50 ü. Gradiente
Bau-km 0+666 - 0+710	Lärmschutzwand	4,50 m ü. Gradiente

Bau-km 0+710 - 0+725 Lärmschutzwall

westlich der B 265n von Bau-km 2+420 bis 2+571,749

Bau-km 2+420 - 2+424	Lärmschutzwall	
Bau-km 2+424 - 2+444	Lärmschutzwall	7,00 m ü. Gradiente
Bau-km 2+444 - 2+468	Lärmschutzwand / -wand	7,00 m - 11,00 m ü. Gradiente
Bau-km 2+468 - 2+472	Lärmschutzwand	7,00 m - 11,00 m ü. Gradiente
Bau-km 2+472 - 2+516	Lärmschutzwand	11,00 m ü. Gradiente
Bau-km 2+516 - 2+524	Lärmschutzwand	11,00 m - 9,50 m ü. Gradiente
Bau-km 2+524 - 2+541,749	Lärmschutzwand	9,50 m ü. Gradiente

südlich der K 14 „Hans-Böckler-Str.“ von Bau-km 0+000 bis 0+029,695

Bau-km 0+000 - 0+012	Lärmschutzwand	1,00 m - 2,50 m ü. Gradiente
Bau-km 0+012 - 0+029,695	Lärmschutzwand	2,50 m ü. Gradiente

Abschnitt II (Ausbaubereich)

Im Abschnitt II (Ausbaubereich) wird die vorh. Lärmschutzwand erneuert, um den Anforderungen an den notwendigen Lärmschutz gerecht zu werden.

östlich der B 265n von Bau-km 4+289,79 bis 4+449,69

Bau-km 4+289,79 - 4+449,69	Lärmschutzwand	6,00 m ü. Gradiente
----------------------------	----------------	---------------------

östlich der B 265n von Bau-km 4+464,83 bis 4+605,07

Bau-km 4+464,83 - 4+488,91	Lärmschutzwand	6,00 m ü. Gradiente
Bau-km 4+488,91 - 4+508,90	Lärmschutzwand	5,50 m ü. Gradiente
Bau-km 4+508,90 - 4+560,85	Lärmschutzwand	5,00 m ü. Gradiente
Bau-km 4+560,85 - 4+593,13	Lärmschutzwand	4,50 m ü. Gradiente
Bau-km 4+593,13 - 4+605,07	Lärmschutzwand	4,50 m - 2,50 m ü. Gradiente

Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen sind aufgrund der Nähe der bestehenden Bebauung zum geplanten Fahrbahnrand (*siehe hierzu Unt. 11.0, Pkt. 8*) bzw. würden zu hohe Kosten veranschlagen und damit außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

In den Fällen, in denen darüber hinaus die Beurteilungspegel die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte überschreiten, liegen für den jeweiligen Eigentümer die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz an den baulichen Anlagen - so genannter passiver Lärmschutz - dem Grunde nach vor.

Sofern das vorhandene Bauschalldämmmaß der Umfassungsbauteile den auftretenden Lärm nicht bereits auf zumutbare Innenpegel entsprechen der Anlage zur Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl. I 1997, S. 172 u. 1253) abmindert, besteht in der Regel Anspruch auf Erstattung der Kosten für Lärmschutz an den betroffenen Anlagen. Mit passivem Lärmschutz zu versehen sind nur Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind.

Im Einzelnen werden auf die 24. BImSchV und die "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" - VLärmSchR 97 - vom 2. Juni 1997 (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr - VkBl. 1997, S. 434) in Verbindung mit dem RdErl. des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes NRW vom 25. August 1997 (MBL. NRW. 1997, S. 1110) verwiesen.

Sofern der maßgebliche Immissionsgrenzwert für den Tag überschritten wird, gelten für die Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit der Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen, ...) die v. g. Verkehrslärmschutzrichtlinien 97 -VLärmSchR 1997-, Nr. 49 ff.

Im Einzelnen wird auf die Regelungen im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 5), auf die Lagepläne (Unterlage 7) und auf die Ergebnisse der Immissionsschutzuntersuchungen (Unterlage 11) verwiesen.

6.1.2 Schadstoffbelastung

Die Auswirkungen der vom Straßenverkehr ausgehenden Luftverunreinigungen lassen sich im Wesentlichen nur durch Beeinflussung der Schadstoffemissionen und der Schadstoffausbreitung vermindern.

Der stetig wachsende Anteil schadstoffreduzierter Pkw's hat beispielsweise zu einem Rückgang der Stickoxidimmissionen geführt. Darüber hinaus lassen sich Schadstoffemissionen auch durch die Verbesserung des Verkehrsflusses reduzieren.

Die Schadstoffausbreitung kann grundsätzlich durch die Lage der Straße und gezielte Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern entlang der Straße beeinflusst werden. Diese Straßenbegleitmaßnahmen fördern die Ablagerung von Staub und anderen partikelförmigen Schadstoffen sowie die Verdünnung der Schadstoffkonzentration und stellen insoweit geeignete Schutzmaßnahmen dar

Bezüglich der Luftverunreinigung an Straßen wird auf die vorstehenden Ausführungen Nr. 5.1.2 (Schadstoffsituation Luft) und Nr. 5.5.1 (Luftschadstoffe) verwiesen.

Ergänzend wird auf die Unterlage 14 Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen verwiesen.

6.2 Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Die Errichtung oder wesentliche Änderung von Straßen stellt nach § 4 Landschaftsgesetz – LG Nordrhein-Westfalen bzw. § 18 Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Als Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen erfolgte daher die Erarbeitung eines landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP, Unterlage 12) zum Vorhaben, der den Anforderungen der Eingriffsregelung, im Speziellen den Anforderungen nach § 6 Abs. 2 LG NW genügt.

Aus § 4 (4) LG NW ergibt sich für den Verursacher eines Eingriffs die Verpflichtung, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen.

Die Landschaftspflegerische Begleitplanung zeigt entsprechende Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf. Hierbei erfolgt die Beachtung der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege - RAS LP 1, 2, 4 und Teil Landschaftsgestaltung - RAS LG 3.

Ferner wird auf die Regelungen im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 5) verwiesen.

Die Ermittlung des Mindestumfanges der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen erfolgt auf der Grundlage des Einführungserlasses zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW (Entwurf, Oktober 2008) sowie der numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW (LANUV, 2008).

Die exakte Kompensationsermittlung ist der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12) zu entnehmen.

Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen

Abstimmung der Baufeldfreimachung auf die Brut- und Aufzuchtzeiten

Um eine Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern bei gehölzbrütenden Vogelarten zu vermeiden, werden die Fäll- und Rodungsarbeiten entsprechend den rechtlichen Vorgaben des § 64 LG NW ausschließlich zwischen dem 1. Oktober und dem 28. Februar durchgeführt.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen bodenbrütender Arten sind auch die Beseitigung sonstiger Vegetation (Raine, Grünlandflächen) sowie der Oberbodenabtrag im Trassenkorridor außerhalb der Nist-, Brut- und Aufzuchtzeiten durchzuführen. Sofern dies nicht gewährleistet werden kann, ist das Baufeld vor Beginn der Arbeiten systematisch auf Brutvorkommen planungsrelevanter Arten zu überprüfen.

Überprüfung von Baumhöhlen als potenzieller Lebensraum für Fledermäuse und Vögel vor Beginn der Fällarbeiten

Alte, höhlenreiche Bäume, die im Rahmen der Straßenbaumaßnahme gefällt werden müssen, sind kurz vor Durchführung der Fäll- und Rodungsarbeiten auf Fledermausquartiere und Bruthöhlen zu untersuchen. Etwaige besetzte Quartiere sind nach Ausflug der Fledermäuse zu verschließen. Die Fällarbeiten sollten im Spätsommer / Herbst nach Auflösung der Wochenstuben und vor Beziehen der Winterquartiere der Fledermäuse durchgeführt werden.

Schutz der vorhandenen Vegetationsbestände

Vor Beginn der Bauarbeiten sind im Plangebiet zum Schutz vor baubedingten Beeinträchtigungen und Beschädigungen Baumschutzmaßnahmen nach DIN 18 920 und nach der Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen (RAS-LP 4) durchzuführen. Zu erhaltende Bäume sind vor Beschädigungen des Wurzelbereichs durch Überfahren, Bodenauftrag und Bodenverdichtung oder Bodenabtrag zu schützen.

Ausgleichsmaßnahmen

Zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft wurde in Abstimmung mit den Städten Hürth und Köln bzw. den zuständigen Landschaftsbehörden ein eingriffsnahes Kompensationskonzept auf mehreren trassennahen Teilflächen entwickelt.

Stadt Hürth:

Es ist vorgesehen, zwischen der B 265n und der Blumensiedlung auf einer derzeit landwirtschaftlich genutzten Fläche von etwa 12 ha Größe einen strukturreichen Maßnahmenkomplex aus Laubwaldflächen, Extensivgrünland, Streuobstbeständen (alternativ Wiesen mit Baumgruppen und Einzelbäumen), Baumreihen und Baum- und Strauchhecken zu entwickeln. In den Maßnahmenkomplex integriert sind Kompensationsmaßnahmen, die dem südlich angrenzenden Bebauungsplan 333a der Stadt Hürth zugeordnet sind. Trotz seiner Insellage zwischen Siedlungs- und Verkehrsflächen bietet das Maßnahmenmosaik mittelfristig ein Lebensraumpotenzial für verschiedene Vogel-, Säugetier- und Insektenarten und führt insgesamt zu einer Aufwertung des Wohnumfeldes der Blumensiedlung.

Ferner werden angrenzend an die neuen Böschungen der B 265n auf derzeitigen Ackerflächen abschnittsweise Strauch- und Baumhecken sowie auf kleineren Restflächen Feldgehölze in einem Umfang von ca. einem Hektar angelegt. Hierdurch erfolgen eine Abschirmung angrenzender Flächen vor verkehrsbedingten Immissionen, eine Förderung des Biotopverbundes und eine landschaftliche Einbindung der Baumaßnahme.

Zudem bietet sich die Möglichkeit, im Zuge der geplanten Baumaßnahme nicht mehr benötigte Straßenabschnitte in einem Umfang von 0,49 ha zu entsiegeln.

Stadt Köln:

Es ist vorgesehen, im Bereich des Kölner Stadtgebietes östlich des Stadions im Stadtteil Klettenberg (Gemarkung Köln-Efferen) eine 1,92 ha große Wiesenfläche im Bereich des Äußeren Grüngürtels aufzuforsten. Die Aufforstung schließt eine Lücke im Bereich vorhandener Waldbestände.

Ersatzmaßnahme

Die Umsetzung der räumlich von der geplanten B 265n entkoppelten geplanten Ersatzmaßnahme ist östlich des Stöckheimer Hofes im Bereich des Kölner Stadtteiles Bocklemünd/Mengenich geplant. Auf einer derzeit ackerbaulich genutzten, innerhalb des einstweilig sichergestellten Naturschutzgebietes „Baadenberger Senke, Stöckheimer See und Große Laache“ gelegenen 3,28 ha großen Fläche soll durch Umwandlung in Grünland sowie die Anpflanzung von Einzelbäumen bzw. kleineren Baumgruppen und Baumhecken eine Nutzungsextensivierung erfolgen.

6.3 Boden

Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen

Reduzierung des Querschnittes

Zur Minimierung der Flächenversiegelung wurde als Ausbauquerschnitt der RQ 20 gewählt, obwohl dieser in der Regel - aufgrund des fehlenden Standstreifens besteht keine Möglichkeit, den Verkehr bei Arbeitsstellen auf einer Richtungsfahrbahn zweistreifig zu führen – nur für Verkehrsaufkommen bis 30.000 Kfz/24h empfohlen wird. Diese Querschnittsreduzierung hat eine deutliche Minimierung des Flächenverbrauches zur Folge.

Des Weiteren wurde, um die notwendigen Breiten der Nebenanlagen in der Ortslage Efferen herzustellen, abweichend vom RQ 20 der innere Fahrstreifen und Randstreifen reduziert. Der Fahrstreifen reduziert sich von i.d.R. 3,25 m auf 3,00 m, der Randstreifen von i.d.R. 0,50 m auf 0,25 m.

Schonende Behandlung der bei Bauarbeiten anfallenden Bodenmaterialien

Zur Sicherung und zum Schutz des Oberbodens sowie des kulturfähigen Unterbodens und zur Verminderung der Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, ist der Oberboden im Bereich der Arbeitsstreifen sowie von allen Auftrags- und Abtragsflächen gemäß DIN 18915 abzutragen und gesondert zu lagern.

Die Arbeitsstreifen sind nach erfolgtem Oberbodenabtrag durch einen lastverteilenden Aufbau zu sichern, um das Risiko von Unterbodenverdichtungen zu minimieren.

Rekultivierung von baubedingt in Anspruch genommenen Flächen

Unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahmen ist auf allen Flächen, die während der Bauphase genutzt wurden, der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen (Entsiegelung befestigter Zuwegungen und Lagerflächen nach Beendigung der Bauarbeiten, Durchführung einer Tiefenlockerung im Bereich der entsiegelten Flächen und der Arbeitsstreifen nach Beendigung der Bauarbeiten, Andeckung der Flächen mit Oberboden).

Die östlich der Blumensiedlung, innerhalb des Äußeren Kölner Grüngürtels und im Bereich des Stöckheimer Hofes vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen gewährleisten eine Multifunktionalität für verschiedene Funktionsbereiche und werden durch Extensivierung bzw. Aufgabe der derzeit intensiven landwirtschaftlichen Nutzung auch zu einer Aufwertung der hier ausgebildeten Bodenbildungen führen.

6.4 Wasser (Grund- und Oberflächenwasser)

Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen

Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers zur Sicherung der Grundwasserneubildung

Teilweise werden die im Bereich der B 265n anfallenden Niederschlagswässer flächig über die Dammböschungen versickert. Zur offenen Längsentwässerung dienen straßenbegleitende Mulden und Gräben. Überwiegend dienen Rohrleitungen (Sammler) der unterirdischen Weiterleitung des Wassers. Die Sammler stehen zum Abfangen der Abflussspitzen mit drei Absetz- und Versickerungsbecken in Verbindung. Innerhalb der geplanten Wasserschutzgebiete erfolgt die Entwässerung der im Trassenbereich anfallenden Oberflächenwassers aufgrund der besonderen Schutzbedürftigkeit des Grundwassers unter Beachtung der *RiStWag - Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten* - über ein geschlossenes System.

Im Einzelnen wird auf die Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen (Unterlage 13) verwiesen.

Ordnungsgemäßer Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

Während der Bauphase ist ein sachgemäßer Umgang mit Stoffen, die eine Beeinträchtigung des Grund- und/oder Oberflächenwassers sowie des Bodenhaushaltes herbeiführen könnten, zu gewährleisten. Dies gilt in besonderem Maße für die Arbeiten in Trinkwasserschutzgebieten. Hier sind die *RiStWag - Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten* - zu beachten.

Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hat dabei unter Beachtung der einschlägigen Sicherheitsbestimmungen - in den Trinkwasserschutzgebieten insbesondere der Bestimmungen der §§ 19ff WHG - so zu erfolgen, dass eine Gefährdung des Grundwassers ausgeschlossen werden kann. Hierzu ist die Ausweisung und Einrichtung befestigter und gesicherter Flächen zur Lagerung umweltgefährdender Stoffe, Betankung der Baufahrzeuge u.ä. erforderlich.

6.5 Luft und Klima

Die östlich der Blumensiedlung, innerhalb des Äußeren Kölner Grüngürtels und im Bereich des Stöckheimer Hofes vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen gewährleisten eine Multifunktionalität für verschiedene Funktionsbereiche und werden durch Anpflanzung von Gehölzbeständen auch zu einer Neuschaffung klimaökologisch wirksamer Elemente führen.

Die 1,92 ha große Aufforstung innerhalb des Grüngürtels schließt eine Lücke im Bereich vorhandener Waldbestände und kann damit deren Immissionsschutzfunktion stärken.

Durch die trassenbegleitenden Anpflanzung von Baum- und Strauchhecken erfolgt eine Verminderung der Schadstoffausbreitung.

6.6 Landschaft

Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen

Querung der Gleisanlage des Güterbahnhofes Kendenich und der Hans-Böckler-Straße in Einschnittslage

Die Gleisanlagen des Güterbahnhofes Kendenich und die Hans-Böckler-Straße werden jeweils in einer ca. 7 m tiefen Einschnittslage gequert. Diese Lösung führt im Vergleich zu einer möglichen Querung mittels eines Brückenbauwerkes über Gleisanlagen und Hans-Böckler-Straße zu deutlich geringeren Eingriffen in das Landschafts- und Ortsbild.

Verlegung des geplanten Versickerungsbeckens im Äußeren Kölner Grüngürtel

Das innerhalb des Äußeren Kölner Grüngürtels geplante Versickerungsbecken III wird so hergestellt, dass Eingriffe in die vorhandenen Waldbestände vollständig vermieden und die vorhandenen weiträumigen Sichtbeziehungen erhalten werden. Des Weiteren erfolgt eine landschaftsgerechte Begrünung des Versickerungsbeckens durch die abschnittsweise Anpflanzung von Baum- und Strauchhecken im oberen Böschungsbereich bzw. im Anschluss an bestehende Gehölze.

Gestaltungsmaßnahmen

Durch folgende Gestaltungsmaßnahmen im einem Umfang von ca. 15 ha (Gras- und Krautfluren, Baum- und Strauchhecken) und 81 Stk. Einzelbäume ist eine landschaftsgerechte Wiederherstellung und Neugestaltung des Landschaftsbildes gewährleistet.

Entwicklung von Gras- und Krautfluren

Entwicklung von Gras- und Krautfluren auf den neuen Straßenböschungen in Bereichen, in denen aus Sicherheitsgründen eine Neupflanzung von Gehölzen nicht in Frage kommt, im Bereich der Mittelstreifen, Inseln sowie im Bereich der neuen Entwässerungsmulden und der als Erdbecken ausgebildeten Versickerungsbecken.

Anpflanzung von Strauch- und Baumhecken

Zur landschaftlichen Einbindung der Trasse und der Lärmschutzwälle werden ergänzend zu der Ansaat mit Landschaftsrasen in den Böschungsbereichen Gehölze gepflanzt.

Darüber hinaus ist im Anschluss an vorhandene Gehölzbestände am Kendenicher Ville-Osthang, am Wasserwerk Efferen und im Grüngürtel eine Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Gehölzstrukturen vorgesehen.

Anpflanzung von Einzelbäumen bzw. Baumreihen

Durch die Anpflanzung von insgesamt 81 klein- und großkronigen Bäumen erfolgt die landschaftliche und städtebauliche Einbindung der Straße.

Begrünung von Schallschutzwänden

Die beiden Schallschutzwände am Beginn des Planungsabschnittes und im Bereich der Blumensiedlung in Hermülheim sowie die erhöhten Lärmschutzwände in Efferen werden durch die Anpflanzung von Kletterpflanzen begrünt.

Ausgleichsmaßnahmen

Neben den zuvor genannten Gestaltungsmaßnahmen tragen die vorgesehenen trassennahen Ausgleichsmaßnahmen zu einer landschaftsgerechten Wiederherstellung und Neugestaltung des Landschaftsbildes und damit zu einem vollumfänglichen Ausgleich der Eingriffe in das Landschaftsbild bei.

6.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Durch archäologische Prospektionsmaßnahmen, die mit einem Vorlauf von 2-3 Monaten vor Baubeginn durchgeführt werden, ist ein frühzeitiges Auffinden und Bergen möglicher archäologischer Funde sichergestellt. Darüber hinaus werden je nach Befund im Zuge der Erdarbeiten Maßnahmen des Denkmalschutzes greifen.

6.8 Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Die gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) erforderliche Berücksichtigung auch von Wechselwirkungen der Schutzmaßnahmen wurde im Rahmen der Eingriffs- und Ausgleichsbewertung beachtet.

Als Beispiel sei die Anlage aktiver Schallschutzmaßnahmen genannt. Diese verhindern neben der Ausbreitung verkehrsbedingter Immissionen auch das Kollisionsrisiko für die Trasse querende Tierarten.

Die entwickelten landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen dienen multifunktional der Aufwertung aller Schutzgüter.

7 KOSTENTRÄGER

Die Kosten der Baumaßnahme tragen die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), das Land Nordrhein-Westfalen (Straßenbauverwaltung) und die Stadt Hürth, soweit im Einzelnen nicht eine andere Regelung im Bauwerksverzeichnis ausgewiesen ist.

In den Fällen, in denen bei Versorgungsleitungen im Bauwerksverzeichnis keine Kostenregelungen ausgewiesen sind, erfolgen diese aufgrund bestehender Verträge bzw. nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung.

8 DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME

8.1 Träger der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme wird für die Bundesrepublik Deutschland in Auftragsverwaltung für das Land Nordrhein-Westfalen vom Landesbetrieb Straßenbau (Straßenbauverwaltung) durchgeführt.

Die Bauarbeiten an den Eisenbahnüberführungen und die damit verbundenen Arbeiten an den Eisenbahnanlagen sollen, wie im einzelnen noch in den nach § 5 EKrG abzuschließenden Vereinbarungen zu regeln sein wird, von der Häfen und Güterverkehr Köln AG durchgeführt werden.

Soweit Anpassungsmaßnahmen an den Versorgungsanlagen vorzunehmen sind wird angestrebt, diese im Rahmen bestehender Verträge bzw. in Anwendung des bürgerlichen Rechts vom jeweiligen Eigentümer vornehmen zu lassen.

8.2 Zeitliche Abwicklung

Die Maßnahme soll nach Vorliegen der baurechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen durchgeführt werden .

Einzelheiten der Baumaßnahme werden - soweit erforderlich - rechtzeitig vor Baubeginn mit den jeweils betroffenen Baulastträgern bzw. Eigentümern von Versorgungsanlagen noch abgestimmt.

Die Beseitigung des Straßenbegleitgrüns erfolgt zeitlich unter Beachtung des § 64 Landschaftsgesetz NRW (Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtsstätten).

Die Durchführung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen im direkten Trassenbereich sowie die Pflanzung des Straßenbegleitgrüns wird die Straßenbauverwaltung innerhalb eines Jahres nach Herstellung der Fahrbahn vornehmen.

Die Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb des direkten Trassenbereiches wird die Straßenbauverwaltung spätestens mit dem Baubeginn einleiten und innerhalb eines Jahres abschließen.

Die jeweilige Vegetationsperiode wird berücksichtigt.

8.3 Grunderwerb und Entschädigung

Die für die Baumaßnahme benötigten Grundstücksflächen und die betroffenen Eigentümer sind dem Grunderwerbsverzeichnis - Unterlage 9 - und den Grunderwerbsplänen - Unterlage 10 - zu entnehmen.

Die Flächen sind im Grunderwerbsverzeichnis als "zu erwerben", als "vorübergehend in Anspruch zu nehmen" bzw. als "dauernd zu beschränken" ausgewiesen und in den Plänen durch entsprechende Signatur dargestellt.

Mit den Betroffenen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geführt.

8.4 Auswirkungen während der Bauzeit

Bei der Durchführung der Baumaßnahme wird sich eine Beeinträchtigung des Verkehrs auf dem vorhandenen Straßen- und Wegenetz nicht immer vermeiden lassen.

Insbesondere im Ausbaubereich von der Ortslage Efferen bis zum Bauende am Knotenpunkt L 34 „Militärring“ muss während der Bauzeit im Bereich der alten B 265 „Luxemburger Straße“ mit erheblichen Störungen des Verkehrsflusses gerechnet werden. Besondere Maßnahmen für die Verkehrsführung werden hier erforderlich.

Außerhalb der alten Trasse der B 265 „Luxemburger Straße“ bzw. der Ortslagen Hürth und Hermülheim wird der Verkehr an den Kreuzungspunkten der B265n „Ortsumgehung Hürth - Hermülheim“ mit dem vorhandenen Straßen- und Wegenetz kaum beeinträchtigt.

Über die zur Lenkung des Verkehrs notwendigen Maßnahmen werden rechtzeitig mit den zuständigen Stellen Abstimmungen herbeigeführt.

Bauzeitlich bedingte Lärmbelastigungen sind nicht auszuschließen. Sie werden jedoch unter Berücksichtigung der gültigen gesetzlichen Regelungen auf ein Mindestmaß reduziert.

9 FLURBEREINIGUNG

Im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes ist kein Flurbereinigungsverfahren vorgesehen.