Stadt Bergisch Gladbach
Die Bürgermeisterin

Federführender Fachbereich Stadtentwicklung, Stadtplanung	Drucksachen-Nr. 311/2000	
	X	Öffentlich
		Nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Beratungsfolge ∀	Sitzungsdatum	Art der Behandlung (Beratung, Entscheidung)
Planungsausschuss	**25.05.2000**	**Entscheidung**

Tagesordnungspunkt

Bebauungsplan Nr. 2396 - Straßenverbindung Refrather Weg/Bensberger Straße -
- Beschluss der Bebauungsplaninhalte

Beschlussvorschlag

Der Bebauungsplanentwurf Nr. 2396 -Straßenverbindung Refrather Weg/ Bensberger Straße- ist unter Berücksichtigung nachstehender Inhalte für die öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB vorzubereiten.

I. Abgrenzung des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan soll auf die Planstraße und damit verbundene Regelungserfordernisse beschränkt werden.

II. Trassenführung

1. Dem Bebauungsplan ist die Variante I (südliche Trasse) zugrunde zulegen.
2. Der Einmündungsbereich Bensberger Straße ist –vorbehaltlich dem Ergebnis einer verkehrstechnischen Prüfung- gemäß Variante IV auszugestalten.
3. Soweit Variante IV nach verkehrstechnischer Prüfung ungeeignet erscheint, ist für den Einmündungsbereich Bensberger Straße Variante III weiter zu verfolgen.

III. Verkehrstechnische Aspekte

<u>Kfz- Verkehr</u>

1. Anbindung der De Gasperi -Straße
2. Unterquerung des Bahndammes
3. Anbindung der Senefelder Straße in südliche und nördliche Richtung
4. Anbindung der Richard Seiffert-Straße in südliche Richtung
5. Abbindung der Richard Seiffert-Straße in nördliche Richtung

Fuß- und Radverkehr

6. Parallele Wegeführung nördlich der Fahrbahn
7. Der Eichenbestand im Einmündungsbereich Refrather Weg wird durch Wegeverschwenkung geschützt.
8. Anbindung der De Gasperi -Straße
9. Kreuzungsfreie Anbindung an den Bahndamm
10. Anbindung der „Schulen Ahornweg“
11. Bei aktiven Lärmschutzmaßnahmen zwischen Bahndamm und Senefelder Straße erfolgt die Wegeführung nördlich des Lärmschutzes.
12. Anbindung der Senefelder Straße in nördliche und südliche Richtung
13. Anbindung der Richard Seiffert- Straße in nördliche und südliche Richtung.

IV. Aktive Lärmschutzeinrichtungen

Zwischen Bahndamm und Senefelder Straße soll eine 3 m hohe Lärmschutzeinrichtung als Kombination von bepflanztem Erdwall und begrünter Wandberücksichtigt werden.

V. Naturschutzrechtliche Kompensationsflächen

Für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen wird eine landwirtschaftliche Fläche von rd. 4,5 ha westlich Voislöhe vorgehalten.

Sachdarstellung / Begründung

Der Planungsausschuß wurde in seiner Sitzung am 30.03.2000 davon unterrichtet, daß für das Bebauungsplanaufstellungsverfahren Nr. 2396 -Straßenverbindung Refrather Weg/ Bensberger Straße- die Grundlagenermittlung kurzfristig abgeschlossen und eine Beschlußempfehlung zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB unterbreitet werden kann.

Da die letzte Beratung über Inhalte des Bebauungsplanes bereits längere Zeit zurückliegt, sollte -nunmehr auf der Grundlage gutachterlicher Untersuchungen- nochmals über die maßgeblichen Planinhalte beraten und beschlossen werden. Eine Beschlußempfehlung für die öffentliche Auslegung ist für die Sitzung des Planungsausschusses am 17.08.2000 vorgesehen.

<u>Zu I.</u> (Abgrenzung des Bebauungsplanes)

Aus städtebaulicher Sicht wird vorgeschlagen, den Bebauungsplan zunächst auf die Planstraße selber mit begleitenden Regelungserfordernissen wie An- und Abbindung angrenzender Verkehrsflächen, Geh-und Radwege, Lärmschutzwand/ -wall und Grünflächen mit Bachlauf zu beschränken.

Gemäß § 1 (3) BauGB sind Bebauungspläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Nach Prüfung der städtebaulichen Situation im Umgebungsbereich der Planstraße zeigt sich ein Planaufstellungserfordernis zunächst nur für die Verbindungsstraße selber.

Dies nicht zuletzt dadurch bedingt, daß seit Inkrafttreten der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung- im Jahre 1990 für einen „Straßen- Bebauungsplan“ keine Notwendigkeit mehr besteht, Vorkehrungen für passiven Schallschutz planungsrechtlich zu regeln. Ein Anspruch auf Entschädigung für (passive) Lärmschutzmaßnahmen wird nunmehr unmittelbar kraft Gesetz ausgelöst.

Passive Schallschutz- Festsetzungen sind nur dann geboten, wenn auf ein Interesse der betroffenen Eigentümer zur Vornahme entsprechender Lärmschutzmaßnahmen nicht zu vertrauen ist (z.B. zum Schutz von Mietern/ Pächtern oder zum Schutz besonders lärmempfindlicher Nutzungen). Entsprechende Untersuchungen sind im Bebauungsplanverfahren durchzuführen.

<u>Zu II.</u> (Trassenführung)

Unbeschadet der Zielsetzung, bei Neuplanungen die Orientierungswerte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau- einzuhalten, sind hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen bei Straßenplanungen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung- zugrunde zu legen, da für den Bau von Straßen generell das „Schutzmodell“ des BImSchG gilt. Es ist hierbei unerheblich, ob die Errichtung der Straße auf der Rechtsgrundlage eines Bebauungsplanes oder einer Planfeststellung erfolgt.

Im Rahmen der planerischen Abwägungsentscheidung hinsichtlich der Trassenführung ist zunächst § 50 BImSchG –Trennungsgrundsatz- zu beachten. Können schädliche Umwelteinwirkungen z.B. aufgrund der örtlichen Situation nicht vermieden werden, sind Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes zu prüfen, um den Anforderungen des § 41 BImSchG i.V. mit § 2 der 16. BImSchV (Immissionsgrenzwerte) zu genügen. Erst wenn sich entsprechende Maßnahmen als unmöglich bzw.

untunlich erweisen, ist über die Frage von passivem Lärmschutz bzw. Entschädigungsleistungen zu entscheiden.

§ 50 BImSchG begründet keinen generellen Vorrang des Immissionsschutzes vor sonstigen in der planerischen Abwägung zu berücksichtigenden Belangen. In der Kollision mit anderen Belangen kann sich die Gemeinde auch für eine Planungsvariante entscheiden, die nicht dem „Optimierungsgebot“ des § 50 BImSchG entspricht. Die Entscheidung ist jedoch nachvollziehbar zu begründen.

Soweit dies erfolgt, hat die Gemeinde durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes grundsätzlich sicherzustellen, daß durch die Straße keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können. § 41 BImSchG enthält insofern ein striktes Gebot bzw. einen Planungsleitsatz, der bedeutet, daß die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht der planerischen Abwägung unterliegt. Ausnahmen hiervon sind möglich, wenn die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Ist die Planung in städtebaulicher Hinsicht erforderlich, in der gewählten Konzeption zweckmäßig und können aufgrund der gegebenen Situation weder der „Trennungsgrundsatz“ noch aktive Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt werden, ist –im Sinne des Verursacherprinzips entschädigungspflichtig- passiver Lärmschutz zu prüfen.

Als Entscheidungsgrundlage für den aufzustellenden Bebauungsplan wurden im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie 2 alternative Trassenführungen für den 30 – 45 m breiten Korridor untersucht. Die Varianten I*) und II sind als Anlage 1 und 2 der Vorlage beigefügt. Sowohl Variante I als auch Variante II ermöglichen –mit unterschiedlichem technischen Aufwand und ökologischer Entwicklungsfähigkeit- eine Renaturierung des Scheidtbaches.

Beide Varianten („bereinigte“als auch „unbereinigte“ Fassung bei Variante I) zeigen zum Teil gravierende Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter Mensch, Wohn- und Wohnumfeld, Erholung, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/ Luft, Ortsbild, Kultur- und Sachgüter. Wie die Konfliktanalyse der Umweltverträglichkeitsstudie zeigt, stellt in naturschutzrechtlicher Hinsicht keine der untersuchten Varianten eine konfliktfreie Lösung dar. Bei stärkerer Gewichtung des Aspektes „Entwicklungsfähigkeit“ (Offenlegung Scheidtbach) ist jedoch aus Sicht der Umwelt die Variante I

---

*) „bereinigte“ Planfassung durch Verlagerung des Geh-/ Radweges im Streckenabschnitt Bahndamm/ Senefelder Straße nach Norden, „hinter“ die Lärmschutzeinrichtung
(geringfügig) günstiger zu beurteilen als Variante II. Bei Variante II ist eine häufigere Querung der Bachtrasse durch die Planstraße erforderlich. Darüber hinaus sind hier aufgrund topographischer Gegebenheiten tiefere Bachlagen notwendig.

Die Textfassung der Umweltverträglichkeitsstudie, Stand 13.04.2000, kann in Kopie bei der Verwaltung angefordert, die Planzeichnungen lediglich eingesehen werden.

Wie bereits ausgeführt, sind hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen die Immissionsschutzgrenzwerte der 16. BImSchV –Verkehrslärmschutzverordnung- als Zumutbarkeitsschwellen zugrunde zu legen. Die Grenzwerte betragen für

Schulen	57 dB(A) tags (Nachtwert entfällt)
Reine -/ Allg. Wohngebiete	59/ 49 dB(A) tags/ nachts
Mischgebiete	64/ 54 dB(A) tags/ nachts
Gewerbe-/Industriegebiete	69/ 59 dB(A) tags/ nachts.

Die grundlegend anzustrebenden Orientierungwerte der DIN 18005 –Schallschutz im Städtebau-

betragen für

Schulen	keine Vorgaben; Verw.-Vorschlag: analog WA - 55 dB(A) tags
Reine Wohngebiete	50/ 40 dB(A) tags/ nachts
Allg. Wohngebiete	55/ 45 dB(A) tags/ nachts
Mischgebiete	60/ 50 dB(A) tags/ nachts
Gewerbegebiete	65/ 55 dB(A) tags/ nachts.

Gemäß gutachterlicher Untersuchung werden die Grenzwerte der 16. BImSchV bei beiden Varianten -mit Ausnahme der Einmündungsbereiche Refrather Weg/ Bensberger Straße und bei Variante II im Streckenabschnitt Bahndamm/ Senefelder Straße- an keiner Stelle überschritten. Bedingt durch entlang der Trasse überwiegend vorhandene gewerbliche Nutzungen werden die Grenzwerte meist deutlich unterschritten und stellenweise sogar die Orientierungwerte der DIN 18005 eingehalten. Ein Erreichen der Grenzwerte ist in unmittelbar an die Trasse grenzenden Mischgebieten, wie z.B. südlich Gudrunweg gegeben (s. Anlage 4 –Übersicht der an die Trasse angrenzenden Baugebietskategorien).

Von der Trasse entfernter gelegene Baugebiete, wie Wohnnutzungen nördlich des Gudrunweg und im Bereich Ahornweg bleiben im Bereich der Orientierungwerte.

Erhebliche Grenzwertüberschreitungen liegen jeweils in den Einmündungsbereichen Refrather Weg und Bensberger Straße vor. Da die Trassenführung im Bereich Bensberger Straße nicht disponibel ist und aufgrund der Örtlichkeit keine Möglichkeiten aktiver Lärmschutzmaßnahmen erkennbar sind, muß hier im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens entsprechend der bestehenden Baugebietskategorie passiver Lärmschutz berücksichtigt werden.

Für den Einmündungsbereich Refrather Weg ist im Rahmen des weiteren Bebauungsplanverfahrens die Verhältnismäßigkeit von aktivem Lärmschutz gutachterlich zu prüfen. Durch ein Verschwenken der Fahrbahn in nördliche Richtung sind aktive Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich möglich.

Ein Umgehen von Entschädigungsverpflichtungen für passiven Lärmschutz durch „Herabzonung“ der Baugebiete (z.B. Umwandlung eines Wohngebietes in ein Mischgebiet), um die Anwendbarkeit höherer Grenzwerte zu erreichen, ist nicht zulässig (sog. „Etikettenschwindel“). Derartige Maßnahmen kommen nur in Betracht, wenn gewichtige (städtebauliche) Gründe für die Änderung des Gebietscharakters angeführt werden können und gleichzeitig die Änderung –zumindest langfristig- realisierbar erscheint.

Erkennbare Entscheidungsansätze in schalltechnischer Hinsicht zeigen sich für den Streckenabschnitt Bahndamm/ Senefelder Straße (s. Anlage 3 -Pegeldifferenzen zwischen Variante I und II, bei „unbereinigter“ Variante I). Hier liegen bei Variante I - ohne Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen– um 2- 3 dB niedrigere Pegel vor. Wie aus Anlage 3 ersichtlich, weichen bei Errichtung einer 3 bzw. 4 m hohen Schutzvorkehrung die Beurteilungspegel allerdings nur noch unwesentlich voneinander ab.

Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurde dem Ausschuß für Umwelt und Landschaft in seiner Sitzung am 27.01.1999 vorgestellt.

Aufgrund eines größeren Abstandes zwischen Schule und Planstraße bzw. Lärmschutzeinrichtung ist in städtebaulicher Hinsicht eindeutig Variante I der Vorzug zu geben. Eine unmittelbar an den Schulhof grenzende Grünanlage wirkt sich psychologisch positiver aus als eine unmittelbar angrenzende Verkehrsstraße, ggf. mit Lärmschutzwand. Der Abstand zwischen Schule und Planstraße/ Lärmschutzwand beträgt 70/ 65 m bei Variante I und 40/ 35 m bei Variante II.

Unter Berücksichtigung aller vorgenannten Aspekte ist aus Sicht der Verwaltung Variante I (südlicheTrasse) günstiger zu beurteilen und sollte entsprechend weiter verfolgt werden.

<u>Zu III.</u> (Verkehrstechnische Aspekte)

<u>Kfz- Verkehr</u>

Die Konzeption und Gestaltung der Verbindungsstraße erfolgte grundlegend mit der Zielsetzung möglichst weniger Anbindungen, um einen flüssigen Verkehrsablauf und damit eine leistungsfähige Straße zu schaffen.

Unbeschadet dessen sollten zur Realisierung der mit der Trasse verbundenen städtebaulichen Zielsetzung eine Anbindung der De Gasperi-, der Senefelder- und der Richard Seiffert- Straße (südliche Bereiche) erfolgen:

De Gasperi- Straße	Anbindung des südlich gelegenen Gewerbegebietes, da auf dem Refrather Weg der Abstand zwischen Einmündung Planstraße und Robert Schuman– Straße sehr gering
Senefelder Straße	Anbindung des Gewerbegebietes „Zinkhütte“
Richard Seiffert- Straße (*südliche Bereiche*)	Anbindung des Gewerbegebietes in westliche Richtung; nördliche Bereiche sind über die Scheidtbachstraße angebunden

Der Einmündungsbereich Bensberger Straße ist aus Sicht der Verwaltung in verkehrstechnischer Hinsicht grundlegend kritisch zu beurteilen. Aufgrund der örtlichen Situation können bei Variante I und II lediglich kurze Abbiegespuren in die Planstraße errichtet werden. Ggf. dadurch bedingte Rückstaus führen zu einer (weiteren) Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf der Bensberger Straße.

In Abweichung bzw. als Ergänzung zu Variante I wurden für den Einmündungsbereich die Varianten III und IV entwickelt (s. Anlagen 7, 8a und 8b). Durch eine Verschwenkung der Planstrasse in nördliche Richtung entsteht für Abbiegeverkehre aus Richtung Bensberg eine Spurlänge von fast 70 m.

Nachteilige Auswirkungen zeigen sich bei Variante III durch einen entsprechend kürzeren Abstand zwischen Richard- Zanders- Straße und Planstraße. Alle Abbiegebeziehungen sind über Lichtzeichen zu regeln.

Unter teilweiser Inanspruchnahme Grundstücke Dritter (östlich der Bensberger Straße) besteht bei Variante IV die Möglichkeit, auf Bensberger Straße und Planstraße für alle Fahrbeziehungen eine separate Spur, teilweise sogar ohne Lichtzeichenanlage zu errichten.

Vorbehaltlich einer dezidierten verkehrstechnischen Untersuchung stellt Variante IV damit aus Sicht der Verwaltung einen geeigneten Lösungsansatz für den Einmündungsbereich Bensberger Straße dar.

<u>Fuß- und Radverkehr</u>

Zur Minderung von Eingriffen in Natur und Landschaft ist ein unmittelbar neben der Fahrbahn geführter Geh- und Radweg zweckmäßig. Entsprechend wurde die Wegeführung in Variante I („bereinigte“ Planfassung) grundlegend parallel der Planstrasse, nördlich der Fahrbahn konzipiert. Anbindungen sind für alle oben genannten Straßen sowie die „Schulen Ahornweg“ vorgesehen. Der auf dem Bahndamm bestehende Geh- und Radweg wird kreuzungsfrei angebunden.

Im Einmündungsbereich Refrather Weg ist zur Minderung des Eingriffes (Schutz des Eichenbestandes) die Wegeführung nördlich zu verschwenken.

Soweit eine Lärmschutzeinrichtung zwischen Bahndamm und Senefelder Straße berücksichtigt wird (s. Ausführungen unter IV.), sollte in diesem Streckenabschnitt im Hinblick auf Lärmschutzaspekte (zur Erhöhung der Wirksamkeit sind Lärmschutzeinrichtungen so nahe wie möglich an der Emissionsquelle zu errichten) und psychologischer Effekte bei Fußgängern und Radfahrern der Weg nördlich des Lärmschutzes geführt werden.

Zu IV. (Aktive Lärmschutzeinrichtung zwischen Bahndamm und Senefelder Straße).

Gemäß gutachterlicher Untersuchung werden bei Variante I –„bereinigte“ Fassung- sowohl im Bereich der Schulen Ahornweg als auch im Bereich Ahornweg 70a (Reines Wohngebiet) die Grenzwerte der 16. BImSchV als fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle auch ohne Lärmschutzeinrichtung eingehalten (s. Anlage 5a-5b –Erfordernis Lärmschutzeinrichtung-). Bei Variante II sind aktive Lärmschutzmaßnahmen notwendig (s. Anlage 3).

Die prognostizierten Pegel liegen im Bereich Ahornweg 70a ohne Lärmschutz bei max. 50 dB(A) tags, d.h. sie entsprechen noch den Orientierungswerten der DIN 18005. Dies gilt analog für die Nachtsituation.

An den südlichen Aussenfassaden des Schulgebäudes erreicht der prognostizierte Pegel tags max. 56,34 dB(A), der Außenbereich, d.h. der Schulhof zeigt 57,82 dB(A). Die Grenzwerte von 57 dB(A) sind somit eingehalten bzw. unmerklich überschritten, die Orientierungswerte von 55 dB(A) allerdings merklich überschritten (Merkbarkeitsschwelle: etwa 2 dB(A)).

Unbeschadet dieser formellen Betrachtung sollte aus Sicht der Verwaltung eine Schutzvorkehrung in Form einer Wall-/ Wand– Kombination über 3m Höhe errichtet werden, um für Schulgebäude eine Lärmeinwirkung deutlich unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle und innerhalb der Orientierungwerte zu gewährleisten. Dies gilt analog auch für den Schulhof im Einwirkungsbereich der Straße, selbst wenn hier von einer (zeitweisen) Überlagerung des Verkehrslärms durch die Schüler selbst auszugehen ist.

Der Südtrakt des Schulgebäudes besteht ausschließlich aus Unterrichtsräumen. Eine begrünte Schutzwand kann neben einem gewährleisteten Lärmschutz ergänzend auch positive psychologische Funktion übernehmen und nicht zuletzt werden durch Verhinderung eines Sichtkontaktes mit der Planstraße ggf. entstehende Ablenkungsmomente unterbunden.

Anlage 5a – 5b verdeutlicht für die Immissionsorte Ahornweg 70a, Schulgebäude und Schulhof die prognostizierte Lärmbelastung alternativ jeweils ohne Lärmschutzeinrichtung bzw. mit Wall-/ Wand- Kombination über 3 und 4 m Höhe (Variante I –„bereinigte“ Fassung).

Als gestalterischer Ansatz für die Lärmschutzeinrichtung ist die Kombination eines 1,25 m hohen bepflanzten Erdwalles mit einer 1,75 m hohen begrünten Lärmschutzwand vorstellbar.

Zu V. (Naturschutzrechtliche Kompensationsflächen)

Gemäß derzeitigem Stand des landschaftspflegerischen Begleitplanes ergibt sich für einen 100 % naturschutzrechtlichen Ausgleich ein Flächenbedarf von 3,57 ha niedrigster Biotopwertstufe (z.B. Ackerland).

Seitens der Verwaltung wurden demzufolge innerhalb des Stadtgebietes Flächen zusammengestellt, die grundlegend als „Suchräume“ für Ausgleichsmaßnahmen geeignet erschienen.

Es handelte sich hierbei um die Flächen

1. Landwirtschaftliche Flächen zwischen Moitzfeld und Herkenrath sowie Quellbereich des Saaler Mühlenbaches südlich Neuenhaus und nördlich Friedhof
2. Flächen im Bereich Lückerath
3. Scheidtbach und Ufer zwischen Bensberger Straße und Am Rübezahlwald
4. Flächen im Quellbereich des Hombaches südlich Herkenrath
5. Katterbachaue
6. Milchborntal – Saaler Mühlenbach
7. Flächen nördlich Mitteleschbach
8. Flächen nördlich Marienhöhe

Als Ergebnis einer Flächenkartierung durch den Gutachter zeigt sich lediglich die unter Ziff. 1. bezeichnete landwirtschaftliche Fläche westlich von Voislöhe für Kompensationsmaßnahmen geeignet. Die übrigen Bereiche können aufgrund einer bereits bestehenden hohen ökologischen Wertigkeit, aufgrund vorhandener Beeinträchtigungen bzw. wegen zu geringer Flächengrößen nicht berücksichtigt werden.

Die Fläche umfaßt rd. 4,5 ha Ackerland und befindet sich in städtischem Eigentum. Im Hinblick auf grundlegend gering verfügbare städtische Flächen wird vorgeschlagen, vorgenannten Bereich für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen des Bebauungsplanes Nr. 2396 vorzuhalten. Ein Lageplan mit Flächenabgrenzung ist als Anlage 6 beigefügt.

Den Ratsfraktionen liegen die Trassenentwürfe für die Varianten I („Bereinigte“ Planfassung) und II im Maßstab M 1: 500 vor. Bei Variante II ist die Renaturierung des Scheidtbaches zeichnerisch nicht dargestellt.

Anlage 1 - Trassenvariante I (M 1: 2500)
(„bereinigte“ Planfassung durch Verlagerung des Geh-/ Radweges im Streckenabschnitt Bahndamm/ Senefelder Straße nach Norden, „hinter“ die Lärmschutzeinrichtung

Anlage 2 - Trassenvariante II (M 1: 2500)

Anlage 3 - Lärmpegeldifferenzen zwischen Variante I und II bei „unbereinigter“ Variante I

Anlage 4 - Übersicht der an die Trasse angrenzenden Baugebietskategorien

Anlage 5 - Erfordernis Lärmschutzeinrichtung zwischen Bahndamm und Senefelder Straße bei (5a- 5b) „bereinigter“ Variante I

Anlage 6 - Abgrenzung der Flächenvorhaltung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen

Anlage 7- Variante III – Einmündungsbereich Bensberger Straße

Anlage 8- Variante IV – Einmündungsbereich Bensberger Straße
(8a- 8b)