

DEGES

Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
im Auftrag des Landes



Nordrhein-Westfalen

Neubau einer PWC-Anlage “Bergisches Land” an der BAB A 1 zwischen den Autobahnkreuzen (AK) Wuppertal-Nord und Leverkusen

Vertiefende Untersuchung für die BAB A1-Strecke von km 362,2 bis 403,2 zur Standortermittlung der PWC-Anlage Bergisches Land

Teil IV
Zusammenfassung und Empfehlung der Vorzugsstandorte

Februar 2019

Kontrollblatt

Kunde	DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Bau GmbH
Titel Projekt	Zusammenfassung und Empfehlung der Vorzugsstandorte Neubau einer PWC-Anlage "Bergisches Land" an der BAB A 1 zwischen den Autobahnkreuzen (AK) Wuppertal-Nord und Leverkusen
Phase	Lph 2: Vorplanung
Projekt Nr.	118-001523
Dateiname	20190124_Vertiefende Standortuntersuchung_00-08_VU-Teil_IV.docx
Ablageort	G:\Umwelt\118xxx\118001286_PWC_Anlage_A1_Bergisches_Land\300_Planung\330_Vorplanung\7_Teil_IV_Matrix_Zusammenfassung_Umwelt_u_Verkehr\20190124_Vertiefende Standortuntersuchung_00-08_VU-Teil_IV.docx
Revisionen	
Original	
Datum	30.05.2018
Verfasser/Position/Unterschrift	Herwig Kolb/ Johan von Karstedt
Kontrolldatum	23.01.2019
Überprüft von/Position/Unterschrift	Herwig Kolb/ Johan von Karstedt
A	
Datum	20.02.2019
Verfasser/Position/Unterschrift	Johan von Karstedt
Kontrolldatum	
Überprüft von/Position/Unterschrift	
B	
Datum	
Verfasser/Position/Unterschrift	
Kontrolldatum	
Überprüft von/Position/Unterschrift	

Änderung bei letzter Revision

Kontakt

Pöyry Deutschland GmbH
Lazarettstraße 15
45127 Essen
www.poyry.com, www.poyry.de

Christian Kochmann
Tel.: 0201 82054-70
Fax: 0201 82054-22
christian.kochmann@poyry.com

Johan von Karstedt
Tel.: 0221 91 28 43-27
johan.von-karstedt@poyry.com

Herwig Kolb
Tel. 0361 408-101
herwig.kolb@poyry.com

Copyright © Pöyry Deutschland GmbH

Alle Rechte vorbehalten. Weder Teile des Berichts noch der Bericht im Ganzen dürfen ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung von Pöyry Deutschland GmbH in irgendeiner Form vervielfältigt werden.

INHALT

1	PRÄAMBEL	5
2	PROJEKTSTORY	5
3	ANLASS DER UNTERSUCHUNG	5
4	HISTORIE DER STRECKENBETRACHTUNG	6
5	ERLÄUTERUNG ZUM METHODISCHEN VORGEHEN	8
5.1	Verkehrliche Betrachtung anhand der Kriterien der ERS 2011	8
5.2	Betrachtung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen	9
6	KURZBESCHREIBUNG DER STANDORTVARIANTEN	11
7	VORSCHLÄGE DRITTER	16
8	RANGFOLGENBILDUNG MIT EMPFEHLUNG VORZUGSVARIANTE	16
8.1	Rangfolgenbildung	16
8.2	Standortempfehlung	24
9	GRUNDLAGENVERZEICHNIS	25

1 PRÄAMBEL

Die vertiefende Standortuntersuchung zur PWC-Anlage Bergisches Land an der A 1 im Abschnitt km 362,2 - 403,2 besteht inhaltlich aus 4 Teilen. Im Teil I „Bereichsweise Streckenbetrachtung“ werden potentielle Flächen für Rastanlagen im Planungsraum systematisch analysiert und die definierten Bereiche anhand der Streckencharakteristik beschrieben. Als Fazit von Teil I sind die möglichen Standorte für Rastanlagen herausgearbeitet worden. Teil II der Untersuchung umfasst die Vorauswahl geeigneter Standorte auf Grundlage der Bewertung nach verkehrlichen Kriterien. Die umweltfachliche Betrachtung der möglichen Standortalternativen erfolgt im Teil III „Vergleichende Umweltuntersuchung“. Dieser Teil enthält die Ergebnisse des lufthygienischen und schalltechnischen Screenings. Im vorliegenden Teil IV ist die Zusammenfassung aller Teile mit der Gesamtabwägung und Standortempfehlung enthalten. Sämtliche Ergebnisse der untersuchten Kriterien sind standortbezogen in einer Gesamtmatrix zusammengefasst dargestellt. Aus der Gesamtmatrix und Teil IV geht als Ergebnis des Abwägungsprozesses die Empfehlung der Vorzugsstandorte hervor.

2 PROJEKTSTORY

In Nordrhein-Westfalen gab es zum 1. Januar 2018 insgesamt 7.131 ausgewiesene Lkw-Parkstände auf Rastanlagen. In einer bundesweit durchgeführten Bedarfsermittlung im Jahr 2018 wurde mit Hilfe des sog. Rastanlagen-Tools ein Fehlbedarf von rd. 4.900 weiteren LKW-Stellplätzen in Nordrhein-Westfalen ermittelt.

Ohne einen schnellen und pragmatischen Ausbau der Stellplätze und die Einführung von intelligenten Parkmanagementsystemen werden die Wirtschaft, die Logistikbranche und vor allem die Leistungsfähigkeit der Lkw-Fahrer geschwächt.

Die zusätzlich benötigten Stellplätze werden für einzelne Streckenanschnitte festgelegt. Im Rahmen von Voruntersuchungen wird geprüft, ob die benötigten zusätzlichen Stellplätze durch den Ausbau bestehender Anlagen oder den Neubau von Anlagen geschaffen werden können. Dazu werden der Abstand der bestehenden Anlagen und die Möglichkeit zum Ausbau analysiert und mit vorgegebenen Maßstäben und Kriterien abgeglichen.

In einem dicht besiedelten Bundesland wie Nordrhein-Westfalen stehen nur wenige freie Flächen zur Verfügung. Überwiegend befinden sich Siedlungsgebiete oder landwirtschaftlich genutzte Flächen in direkter Nähe der Autobahn. Der Bau in hügeligen Gebieten bedeutet unnötig hohe Kosten. Oder es handelt sich bei den Flächen um geschützte Biotop- und Naturschutzgebiete. Demnach bleiben nach den technischen Prüfungen sehr häufig nur wenige Standorte übrig, die in Frage kommen.

3 ANLASS DER UNTERSUCHUNG

Die Bundesautobahn A 1 zwischen dem Autobahnkreuz Wuppertal-Nord und dem Autobahnkreuz Leverkusen (A1/ A3) stellt eine der zentralen Verkehrsachsen im europäischen Nord-Süd-Verkehr und im Land Nordrhein-Westfalen dar. Dies wird besonders durch die starke Belastung durch den Schwerverkehr auf diesem Autobahnabschnitt belegt.

Gemäß der bundesweiten Erhebung 2008 und der Fortschreibung der Prognose auf 2025 der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) gibt es u.a. auf der BAB 1 in Nordrhein-Westfalen zwischen den Autobahnkreuzen (AK) Wuppertal - Nord und Leverkusen ein Defizit an Lkw-Stellplätzen. Da die vorhandenen Park- und Rastanlagen in diesem Streckenabschnitt nicht

weiter ausbaufähig sind, sollen die Parkdefizite durch den Neubau von unbewirtschafteten PWC-Anlagen behoben werden.

Auf dem 41,8 km langen Abschnitt befinden sich die beiden bewirtschafteten Rastanlagen (Tank- und Rastanlagen) „Ehrenberg bzw. „Kucksiepen“ und „Remscheid“. Die nach Süden nächstgelegene bewirtschaftete Rastanlagen „Ville“ liegt 50,2 km entfernt zu Rastanlage Remscheid. Die Rastanlagen entlang der A 1 zwischen dem Autobahnkreuz Wuppertal-Nord und dem Autobahnkreuz Leverkusen sind nachts mit Lkw voll belegt bzw. überbelegt.

Zur nachhaltigen Verbesserung der Parksituation des Lkw-Verkehrs an Autobahnen ist der Bau neuer Rastanlagen oder die Erweiterung vorhandener Standorte dringend erforderlich. Das Bundesverkehrsministerium hat auf diese Entwicklung reagiert und im Jahr 2011 mit den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (ERS) das technische Regelwerk aktualisiert. Danach sind in Hinblick auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und aus Gründen der Verkehrssicherheit Rastanlagen alle 15-20 km vorzusehen.

Durch den Neubau der PWC- Anlage Bergisches Land Ost-und Westseite wird mit der Errichtung von jeweils 50 Lkw- Stellplätzen der Fehlbestand reduziert. Zusätzlich zu der Anlage von LKW-Stellflächen werden neue PKW-Stellflächen errichtet.

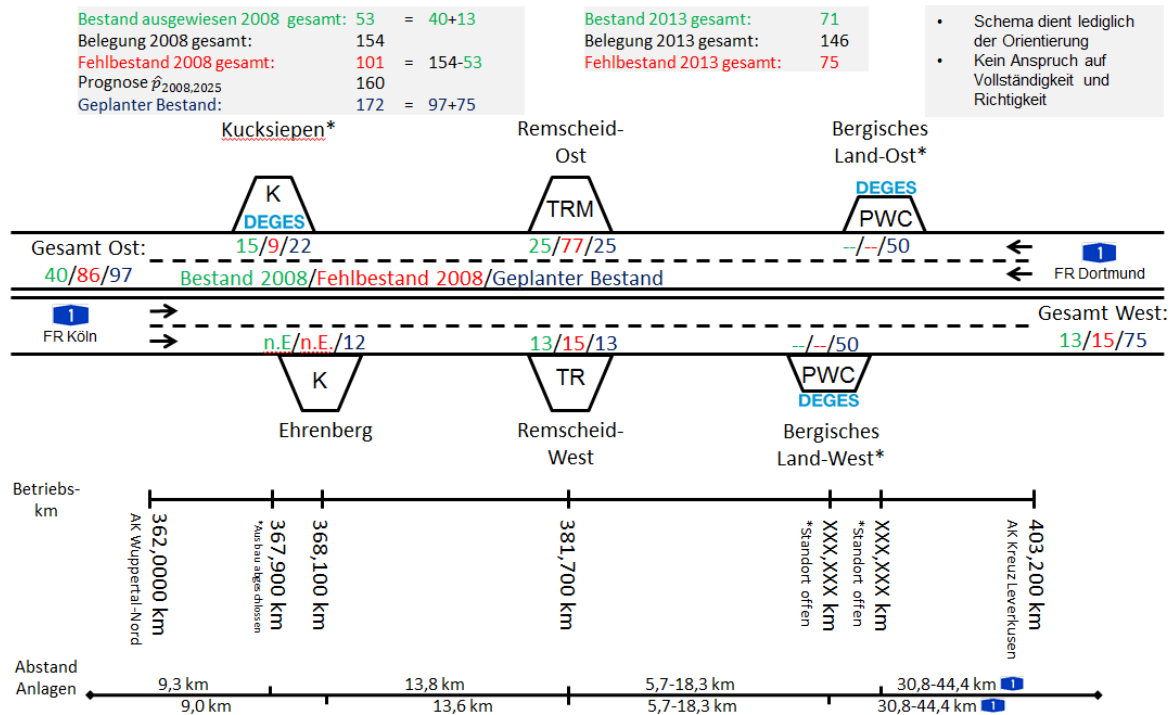


Abbildung: Schema Bedarfszahlen der Stellplätze (Quelle: DEGES)

4 HISTORIE DER STRECKENBETRACHTUNG

Die Belastungen der Autobahnen durch Fahrzeuge des Schwerverkehrs nehmen seit Jahren zu. Damit steigt die Nachfrage nach LKW-Stellflächen für den ruhenden Verkehr. In den Abend- und Nachtspitzen treten zunehmend Überlastungen auf den vorhandenen Rastanlagen hervor und es besteht ein hoher Druck bei der Parkplatzsuche zur Einhaltung der gesetzlichen Ruhezeiten der LKW-Fahrer.

Der BMVBS veranlasste deshalb im März 2008 eine bundesweite Erhebung zur LKW-Parkplatzsituation auf Autobahnen. Es wurde ein Fehlbedarf von ca. 14.200 Lkw-Parkständen

festgestellt. Für den Abschnitt der A 1 zwischen dem AK Wuppertal-Nord und dem AK Leverkusen wurde ebenfalls ein Fehlbedarf festgestellt, dessen Abbau durch den Ausbau der vorhandenen Rastanlagen nicht erreicht werden kann.

Im Auftrag des BMVBI wurde 2014 eine Verflechtungsprognose 2030 erstellt, in welcher für den Straßenverkehr in Nordrhein-Westfalen eine Wachstumsrate von 0,6 % pro Jahr ausgewiesen ist.

Aus der sich hieraus ableitenden planerischen Notwendigkeit für den Neubau von Rastanlagen erfolgt im Jahr 2010 die Erstellung einer Standortermittlung für Rastanlagen an der A 1 durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW.

Zusammenfassend ist in der vorliegenden Untersuchung der Bezug zu folgenden Grundlagen hergestellt worden:

- Standortermittlung für Rastanlagen an der A 1 vom 14.06.2010 (IPROPLAN im Auftrag von Straßen.NRW)
- Standortermittlung PWC „Bergisches Land“ Ost und West vom 17.10. 2016 (ARCADIS im Auftrag von DEGES)
- Stellungnahmen aus einem Behördentermin Straßen.NRW am 14.11.2011,
- Niederschrift zu o.g. Behördentermin am 14.11.2011,
- Ergebnisse der Verkehrszählung NRW 2015,
- Auszug F-Plan / B-Plan Leverkusen
- B-Pläne Wermelskirchen
- Vorschläge Dritter: Fr. Marx (HNB Köln), Fa. Ortlinghaus (Wermelskirchen), Hr. Westmeier (BI Leverkusen), MdL Rüdiger Scholz (Leverkusen).

Standortuntersuchung von iproplan für Straßen.NRW

Die Standortermittlung für Raststätten von iproplan hatte die Untersuchung von Standorten für den Neubau einer großen bewirtschafteten Raststätte (Tank- und Rastanlage) als Aufgabenstellung. Grundlage der Standortermittlung war die Schaffung von 59 LKW- und 160 Pkw-Stellplätzen je Fahrtrichtung und Rastanlage.

Die Untersuchungen ergaben insgesamt 6 Standorte, die sich auf beide Fahrtrichtungen verteilten.

Fahrtrichtung Köln:

- West 1 km 394,9 nahe Burscheid
- West 2 km 398,5 nahe Lützenkirchen
- West 3 km 400,9 Waldgebiet Bürgerbusch

Fahrtrichtung Dortmund

- Ost 1 km 400,8 Waldgebiet Bürgerbusch
- Ost 2 km 398,5 nahe Lützenkirchen
- Ost 3 km 394,9 nahe Burscheid

Als Vorzugsstandorte wurden in der Untersuchung für die Fahrtrichtung Köln der Standort 2 bei km 398,5 und Standort 2 km 398,5 in Fahrtrichtung Dortmund ausgewiesen.

Standortuntersuchung von Arcadis für DEGES

Im Rahmen der Standortermittlung PWC „Bergisches Land“ Ost und West von Arcadis mit Stand 17. Oktober 2016 wurden an der A1 im Abschnitt zwischen dem AK Wuppertal-Nord (A46) und dem AK Leverkusen (A3) vier mögliche Standorte für die Anlage einer unbewirtschafteten Raststätte mit 50 LKW- und 20 Pkw-Stellplätzen herausgearbeitet. Dabei handelt es sich um folgende Standorte:

- PWC km 387,3 „Solingen“
- PWC km 394,7 „Burscheid“
- PWC km 398,5 „Leverkusen“
- PWC km 400,0 „Leverkusen-Alkenrath“

5 ERLÄUTERUNG ZUM METHODISCHEN VORGEHEN

Im Folgenden werden die Methoden der Verkehrlichen Betrachtung anhand der Kriterien der ERS 2011 (verkehrstechnische Untersuchung) und die Vergleichende Umweltuntersuchung zusammengefasst, die detaillierten Darstellungen sind den jeweiligen Gutachten zu entnehmen.

5.1 Verkehrliche Betrachtung anhand der Kriterien der ERS 2011

Mit der vorliegenden Standortuntersuchung wurde aufbauend auf den Ergebnissen der vorhandenen Untersuchungen zunächst eine in räumliche Einzelbereiche gegliederte, durchgängige Betrachtung des Autobahnabschnittes vorgenommen. Mit dieser Vorgehensweise werden alle Teilbereiche der Autobahn systematisch erfasst und hinsichtlich möglicher Standorte beurteilt. Die gebildeten Bereiche stellen planerisch Abschnitte mit im Wesentlichen gleichartigen räumlichen und funktionalen Bedingungen dar.

Für die Bereichsanalyse wurde ein Befahrungsbericht der im Ergebnis der Ortsbesichtigung gewonnenen visuellen und örtlich angetroffenen Eindrücke je Richtungsfahrbahn unter zusätzlicher Auswertung von Luftbildern und der zur Verfügung gestellten Bestandspläne und Bauleitplanung aufgestellt. Nach fachlicher und inhaltlicher Auswertung erfolgte bereichsbezogen die Vorauswahl von möglichen Standorten. Bereiche ohne Standortmöglichkeiten wurden im Ausschlussverfahren verworfen. Gründe für nicht weiterzuverfolgende Bereiche stellen hierbei bauliche und räumliche Eingriffe dar, welche sich z.B. durch die Talbrücken beeinflusste Einfädelungs- und Ausfädelungsspuren, eine stark bewegte Topographie und erhebliche Geländeüberformungen ergeben, sowie aufgrund von zu starken Längsneigungen (>4%) im Einfahrtbereich zu problematischen Verflechtungsvorgängen des Schwerverkehrs führen. Weiterhin wurden Bereiche mit Eingriffen in Naturschutzgebiete und gesetzlich geschützte Biotopstrukturen sowie Bereiche in Wasserschutzgebieten (Zone II) besonders berücksichtigt und nicht als Standorte vorgeschlagen.

Die Planung von Rastanlagen erfolgt gemäß ERS nach Regelplänen. Es kommen die standardisierten Planungskonzepte in Form von Musterplänen zum Tragen. In Anlehnung an den Musterplan A 2 der ERS ergibt sich eine Fläche von ca. 2,5 ha (ohne Geländeanpassung) für die neue Rastanlage.

Die möglichen Standorte wurden einer Untersuchung der maßgeblichen Beurteilungskriterien nach den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (ERS 2011) unterzogen. Hierzu sind folgende Themen erfasst worden:

- Verkehrliche Randbedingungen
- Lage und Umfeld

- Linienführung Autobahn
- Wirtschaftlichkeit

Die verschiedenen Themenbereiche werden zur Bewertung in Einzelkriterien untergliedert und diese bezüglich ihrer Auswirkungen fünf Wertungsstufen, von „sehr hoch = negativ bis unerheblich = positiv“, zugeordnet. Hierbei werden die einzelnen Standorte miteinander verglichen, um für eine abschließende Gesamtabwägung eine Rangfolge zu ermitteln.

	sehr hoch/ negativ
	hoch
	mittel/durchschnittlich
	gering
	unerheblich/positiv

Abbildung: Wertungsstufen für die Beurteilungskriterien

Die Bewertung der Standortvarianten erfolgt für die einzelnen Beurteilungskriterien in Form einer Bewertungsmatrix. In einer Gesamtabwägung sind die zusammengefassten Bewertungen der oben genannten Kriterien gegenübergestellt und gewichtet worden. Hieraus resultieren abschließend die Standortvorschläge.

5.2 Betrachtung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

Der Verfahrensschritt der Standortfindung erfolgt vorgelagert zu einem formellen Verfahren. Für die in diesem Rahmen durchgeführte vergleichende Umweltuntersuchung (VUU) bestehen somit keine rechtlich vorgegebenen Inhalte oder Verfahrensschritte. Die vergleichende Umweltuntersuchung ist kein UVP-Bericht im Sinne von § 16 UVPG.

Die Verkehrsplanung hat für jede PWC-Anlage die erforderliche Fläche inklusive der Böschungen ermittelt. Im Rahmen der VUU wurden darauf aufbauend i. d. R. zu erwartende Wirkfaktoren ermittelt. Anhand dieser Wirkfaktoren und der relevanten Umweltziele, die im Umweltrecht bestimmt sind, wurde ermittelt welche Schutzgüter möglicherweise von Umweltauswirkungen betroffen sind und somit untersucht werden sollten. Die textlichen Ausarbeitungen konzentrieren sich auf in dieser Planungsebene erkennbare erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter

- Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Fläche, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft,
- kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
- Wechselwirkungen der Schutzgüter.

Die Bewertung des Bestandes erfolgt mittels der Umweltziele, anhand standardisierter Methoden, soweit diese vorhanden sind, bzw. durch die Einstufung in Funktionen und Werte besonderer oder allgemeiner Bedeutung. Die Darstellung von Bestand und Bewertung erfolgte in der VUU in sogenannten Gebietsblättern.

Bei der Wirkungsanalyse werden die Wirkung auf das Schutzgut und dessen Empfindlichkeit verbal dargestellt und bewertet.

Der erste Schritt der Bewertung ist die Einstufung in erhebliche und nicht erhebliche Umweltauswirkungen. Die Erheblichkeit ist rechtlich in der VUU dargestellt.

Zusammenfassend lässt sich der Sachverhalt so darstellen: immer wenn der Vorhabenträger zu Maßnahmen rechtlich verpflichtet ist, ist die Umweltauswirkung, die die Maßnahme verursacht, erheblich. Lärmschutzmaßnahmen müssen beispielsweise nur durchgeführt werden, wenn der Lärm erheblich ist. Welche Maßnahmen erforderlich sind, ergibt sich aus dem gesamten Umweltrecht und untergesetzlichen Normen. Zur Anwendung werden zudem fachliche Standards herangezogen.

Im zweiten Schritt erfolgt die Bewertung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen als sogenanntes **Konfliktrisiko**. Dieses setzt sich daraus zusammen, wie stark die Umweltauswirkung ist, wie bedeutend das Schutzgut ist und damit auch wie schwerwiegend die Rechtsfolgen des Konfliktes für das Vorhaben sind. Zudem wird der Umfang der Umweltauswirkung einbezogen. Das von einem Risiko gesprochen wird, stammt daher, dass das Umweltrecht i. d. R. auf die Genehmigungsplanung abzielt. Bei der Standortfindung kann deshalb bereits formal nicht die Rechtmäßigkeit der Planung abschließend festgestellt, sondern nur erwartet werden. Die Vergleichbarkeit der Untersuchungsergebnisse der einzelnen erwogenen PWC-Anlagen wird durch einen Bewertungsrahmen für die Konfliktrisiken sichergestellt. Der Bewertungsrahmen differenziert zwischen nicht erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen und erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Letztere werden dann mittels dargestellter Kriterien weiter differenziert und so für den Vergleich der erwogenen PWC-Anlagen anwendbar gemacht.

Bewertungsrahmen für Konfliktrisiken

Konfliktrisiko	Beschreibung
sehr hoch (Verbot)	Es sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf Werte und Funktionen besonderer Bedeutung festzustellen, die die Unzulässigkeit des Vorhabens erwarten lassen.
hoch	Es sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf einen Wert oder eine Funktion besonderer Bedeutung in einem bedeutenden Umfang zu erwarten. Es können Ausnahmen oder Befreiungen von umweltrechtlichen Verboten erforderlich sein.
mittel	Es sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten. Es sind Werte oder Funktionen besonderer Bedeutung betroffen oder die Umweltauswirkungen weisen einen besonders großen Umfang auf.
gering	Es sind geringe erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten. Werte und Funktionen besonderer Bedeutung sind höchstens minimal betroffen (Bagatellen).
keines	Es sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut bzw. die Werte und Funktionen zu erwarten.

Die erwogenen PWC-Anlagen werden anhand repräsentativer quantitativer Angaben und der Konfliktrisiken zusammenfassend beurteilt. Im Ergebnis wird für jedes Schutzgut ein Konfliktrisiko (Regel: höchstes Konfliktrisiko zählt) je erwogener PWC-Anlage ermittelt, damit der Vergleich der erwogenen PWC-Anlagen übersichtlicher ist. Letztlich sind jedoch immer die Gebietsblätter der VUU heranzuziehen. Basierend auf der gewonnenen Übersicht werden anhand der Konfliktrisiken, aber vor allem anhand der durch die Bewertung herausgefilterten Sachargumente, die erwogenen PWC-Anlagen in eine Rangfolge gebracht. Hierfür wird für jede erwogene PWC-Anlage begründet, warum diese besser bzw. schlechter ist als eine andere erwogene PWC-Anlage.

6 KURZBESCHREIBUNG DER STANDORTVARIANTEN

Im Ergebnis der Auswertung der untersuchten Bereiche an der A 1 im Abschnitt zwischen km 362,2 bis km 403,2 ergeben sich 5 Standortmöglichkeiten in Fahrtrichtung Köln und 4 mögliche Standorte in Fahrtrichtung Dortmund. In der nachfolgenden Tabelle sind neben den vorhandenen Raststätten und Knotenpunkten die möglichen Standorte mit Angabe des Betriebs-km dargestellt.

KP	Betriebs-km	Verkehrsknoten und Rastplatz
	362,2	AK Wuppertal — Nord (Beginn des Untersuchungsabschnittes)
	365,6	AS Wuppertal — Langerfeld
	367,9/ 368,2	bewirtschaftete Rastanlage „Ehrenberg“ / „Kucksiepen“
	373,1	AS Wuppertal — Ronsdorf
	376,4	AS Remscheid — Lennep
	379,1	AS Remscheid
	381,6	bewirtschaftete Rastanlage „Remscheid
	385,3	AS Wermelskirchen
	387,4/ 387,5	mögliche Rastanlage Standort 5 „Wermelskirchen“ beidseitig
	396,1/ 396,3	mögliche Rastanlage Standort 4 „Burscheid (Dürscheid-Hahnensiefen)“ beidseitig
	397,2	mögliche Rastanlage Standort 3 „Burscheid (Dürscheid-Köttersbach)“ einseitig, RiFa. Leverkusen
	398,5	mögliche Rastanlage Standort 2 „Leverkusen-Lützenkirchen“ beidseitig
	400,0	mögliche Rastanlage Standort 1 „Leverkusen - Alkenrath“ beidseitig
	403,2	AK Leverkusen (Ende des Untersuchungsabschnittes)

Tabelle 2: Wegstrahl mit Angabe von Knotenpunkten und vorh. Raststätten einschl. möglicher Standorte

PWC-Anlagenstandort	Kurzbeschreibung der Standortvariante
Fahrtrichtung Köln	
<p>„LEV Waldgebiet Bürgerbusch (LEV-Alkenrath)“, km 400,0</p>	<p><u>Umwelt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lage im Landschaftsschutzgebiet • Abweichung von den Zielen der Raumordnung • Schutzgüter Mensch, Tier/Pflanzen und Landschaft • Mittleres Konfliktrisiko Menschen aufgrund von Erholungsfunktionen, Abstand zum Wohnen im Innenbereich 230 m. , Lärm über Beurteilungspegel + 0,1 dB(A) nachts • Mittleres Konfliktrisiko Tiere aufgrund von geeigneten Tierlebensräumen. • Hohes Konfliktrisiko Pflanzen, überbaute Biotopwertpunkte 223.240 WP, überbaute Fläche von Biotopen besonderer Bedeutung 10.650 m². • Flächenverbrauch durch Überbauung 36.497 m². • Mittleres Konfliktrisiko Landschaft aufgrund der Beeinträchtigung von Landschaftsbildeinheiten hoher Bedeutung. <p><u>Verkehrliche Beschreibung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstand zum Kreuz Leverkusen beträgt ca. 2,2 km • Standstreifen der Autobahn sind als Stauausweichen für den Schwerlastverkehr überbreit ausgeführt • bei Betr.-km 400,5 Überführungsbauwerk im Zuge eines Feldweges zwischen Lev. - Heidgen und Lev.- Quettingen mit größerer Öffnungsweite im Bereich Einfädelungsstreifen • Lage im Außenbogen, Verwindung der Querneigung erforderlich • Gelände fällt von Ost nach West und ist stellenweise stärker bewegt • große Nähe zur Wohnbebauung Lev.-Quettingen mit ca. 230 m • Lage am Rand des Waldgebietes Bürgerbusch
<p>„LEV Lützenkirchen“ km 398,5</p>	<p><u>Umwelt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lage im Landschaftsschutzgebiet • Abweichung von den Zielen der Raumordnung • Für die erwogene PWC-Anlage besonders maßgebliche Schutzgüter Mensch, Tiere/Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser und Landschaft. • Mittleres Konfliktrisiko Menschen, Abstandes zum Wohnen im baurechtlichen Innenbereich von 150 m, Lärm über Beurteilungspegel + 0,1 bis 0,4 dB(A) tags/nachts. • Mittleres Konfliktrisiko Tiere aufgrund von geeigneten Tierlebensräumen. • Mittleres Konfliktrisiko Pflanzen, überbaute Biotopwertpunkte 232.077 WP, überbaute Fläche von Biotopen besonderer Bedeutung 11.905 m². • Mittleres Konfliktrisiko aufgrund des Flächenverbrauchs durch Überbauung von 46.541m². • Mittleres Konfliktrisiko Boden aufgrund von Böden besonderer Bedeutung. • Mittleres Konfliktrisiko Wasser aufgrund eines betroffenen Oberflächengewässers. • Hohes Konfliktrisiko Landschaft aufgrund der Beeinträchtigung von Landschaftsbildeinheiten sehr hoher Bedeutung. <p><u>Verkehrliche Beschreibung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobahn in leichter Einschnittslage mit gestreckter Linienführung • Der Standort wird begrenzt durch das Ü-Bauwerk Altenberger Straße (L 219) bei ca. Betr.- km 398,05 und das Ü-Bauwerk K 4 Lützenkirchen bei ca. Betr.- km 399,0 • im Seitenbereich grenzt hängiges Gelände an • bei Betr.- km 399,75 beginnt vorhandene Lärmschutzwand • Abstand zur Wohnbebauung Lützenkirchen beträgt ca. 150 m • gemäß FNP sind landwirtschaftliche Flächen zu berücksichtigen • gemäß Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln als Freiraum- und Agrarbereich ausgewiesen • Altlastenstandort Fläche NE2101/Friedhof Lützkirchen ist zu berücksichtigen • Standort befindet sich im Einzugsgebiet des Kamper Baches

PWC-Anlagenstandort	Kurzbeschreibung der Standortvariante
<p>„Dürscheid-Köttersbach“, km 397,2</p>	<p><u>Umwelt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lage im Landschaftsschutzgebiet • Abweichung von den Zielen der Raumordnung • Für die erwogene PWC-Anlage besonders maßgebliche Schutzgüter Tiere/Pflanzen, Fläche, Boden und insbesondere Landschaft sowie kulturelles Erbe stehen • Abstand zum Wohnen im Innenbereich 280 m. • Mittleres Konfliktrisiko Tiere aufgrund von geeigneten Tierlebensräumen. • Mittleres Konfliktrisiko Pflanzen, überbaute Biotopwertpunkte 206.890 WP, überbaute Fläche von Biotopen besonderer Bedeutung 6.512 m². • Mittleres Konfliktrisiko aufgrund des Flächenverbrauchs durch Überbauung von 47.143 m². • Mittleres Konfliktrisiko Boden aufgrund von Böden besonderer Bedeutung. • Hohes Konfliktrisiko Landschaft aufgrund der Beeinträchtigung von Landschaftsbildeinheiten sehr hoher Bedeutung. • Hohes Konfliktrisiko aufgrund des Potenzials von Bodendenkmälern. <p><u>Verkehrliche Beschreibung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobahn im Außenbogen und in leichter Einschnittslage • bei ca. Betr.-km 397,4 endet die Talbrücke Köttersbachtal, welche Zwangspunkt für die Einfädelungsstrecke ist, dass RRB Köttersbach bei ca. Betr.-km 397,4 liegt an der Südseite und hat keinen Einfluss auf den Standort • bei ca. Betr.-km 396,95 quert die A 1 die Straße nach Dürscheid mit einem A-Bauwerk • der Abstand zwischen den A-Bauwerken beträgt ca. 450 m • die Autobahn wird durch beidseitigen Waldsaum eingefasst, dahinter liegt eine ca. 11 ha große Grünfläche • am nordöstlichen Rand der Fläche befindet sich der Spiegelhof • bei ca. Betr.-km 396,96 befindet sich das RRB Dürscheid
<p>„Burscheid (Dürscheid-Hahnensiefen)“, km 396,3</p>	<p><u>Umwelt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lage im Landschaftsschutzgebiet • Abweichung von den Zielen der Raumordnung • Für die erwogene PWC-Anlage besonders maßgebliche Schutzgüter Tiere/Pflanzen, Boden und insbesondere Landschaft • Abstand zum Wohnen im Innenbereich 220 m. • Mittleres Konfliktrisiko Tiere aufgrund von geeigneten Tierlebensräumen. • Mittleres Konfliktrisiko Pflanzen, überbaute Biotopwertpunkte 187.313WP, überbaute Fläche von Biotopen besonderer Bedeutung 6.512 m². • Flächenverbrauch durch Überbauung 41.236 m². • Mittleres Konfliktrisiko Boden aufgrund von Böden besonderer Bedeutung. • Hohes Konfliktrisiko Landschaft aufgrund der Beeinträchtigung von Landschaftsbildeinheiten sehr hoher Bedeutung. <p><u>Verkehrliche Beschreibung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobahn in leichter Einschnittslage und gestreckter Linienführung • bei ca. Betr.-km 395,6 beginnt die Talbrücke Lambertsmühle • bei ca. Betr.-km 396,6 liegt Bauwerk Hahnensiefen (Durchlass) • Betr.- km 396,05 Trockenbecken • begleitender Waldsaum mit dahinter liegender Grün-/Ackerfläche • nach Norden abfallendes Gelände mit ca. 10 % Neigung • Abstand zur Wohnbebauung Dürscheid ca.220 m • nördliche Begrenzung durch Wiembachtal und Seitensiefen

PWC-Anlagenstandort	Kurzbeschreibung der Standortvariante
<p>„Wermelskirchen“, km 387,4</p>	<p><u>Umwelt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Unzulässig aufgrund der Lage in der Zone 2 des Wasserschutzgebietes Sengbachtalsperre (vom 31.08.2016) • Lage im Landschaftsschutzgebiet, hervorzuheben ist die erwartete sonstige erhebliche Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten Biotops Quelle. • Für die erwogene PWC-Anlage besonders maßgebliche Schutzgüter Menschen, Landschaft und insbesondere Tier/Pflanzen sowie Wasser. • Mittleres Konfliktrisiko aufgrund von Erholungsfunktionen, Abstand zum Wohnen im Innenbereich 460 m. • Mittleres Konfliktrisiko Tiere aufgrund von geeigneten Tierlebensräumen. • Hohes Konfliktrisiko Pflanzen, überbaute Biotopwertpunkte 234.368 WP, überbaute Fläche von Biotopen besonderer Bedeutung 21.491 m². • Flächenverbrauch durch Überbauung 38.817m². • Hohes Konfliktrisiko Wasser aufgrund der möglichen Beeinträchtigung eines Quellgebietes. • Mittleres Konfliktrisiko Landschaft aufgrund der Beeinträchtigung von Landschaftsbildeinheiten hoher Bedeutung. <p><u>Verkehrliche Beschreibung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobahn in Einschnittslage und gestreckte Linienführung • bei ca. Betr.-km 387,7 liegt das A-Bauwerk Weg Sengbachtalsperre • bei ca. Betr.-km 386,9 kreuzt der Weg Beutelshufe mit einem Ü-Bauwerk, es wird eingeschätzt, dass aufgrund der herangesetzten Widerlager nicht genügend Bauraum für eine Fahrbahnverbreiterung des Ausfädelungstreifens zur Verfügung steht, die Brücke ist damit Zwangspunkt • im Norden grenzt das Obere Sengbachtal an, in dessen weitere Nachbarschaft die und Ortschaft Oberwinkelshausen liegt • die Topographie fällt mit ca. 12-15% Geländeneigung zum Sengbach, womit größerer Erdbau erforderlich wird • das Gebiet liegt in der TWSZ II und III, nördlich der A 1 werden zwei Quellen des Sengbaches berührt • der Abstand zur Gemeinde Oberwinkelshausen beträgt ca. 460 m
Fahrtrichtung Dortmund	
<p>„LEV Waldgebiet Bürgerbusch (LEV-Alkenrath)“, km 400,0</p>	<p><u>Umwelt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lage im Landschaftsschutzgebiet • Abweichung von den Zielen der Raumordnung • Schutzgüter Mensch, Tier/Pflanzen und Landschaft • Mittleres Konfliktrisiko Menschen aufgrund von Erholungsfunktionen, Abstand zum Wohnen im Innenbereich 320 m, Lärm über Beurteilungspegel + 0,2 dB(A) nachts. Ein Forsthaus im baurechtlichen Außenbereich mit Wohnfunktion ist rd. 80 m entfernt. • Mittleres Konfliktrisiko Tiere aufgrund von geeigneten Tierlebensräumen. • Hohes Konfliktrisiko Pflanzen, überbaute Biotopwertpunkte 192.008 WP, überbaute Fläche von Biotopen besonderer Bedeutung 13.114 m². • Flächenverbrauch durch Überbauung 38.681 m². • Mittleres Konfliktrisiko Landschaft aufgrund der Beeinträchtigung von Landschaftsbildeinheiten hoher Bedeutung. <p><u>Verkehrliche Beschreibung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobahn in leichter Einschnittslage und im gestrecktem Innenbogen • Lage am Rand des Waldgebietes Bürgerbusch • Abstand zur Wohnbebauung Lev.-Steinbüchel mit ca. 320 m • unmittelbare Nähe zum Forsthaus Neuendrisch bei Betr.- km 400,23

PWC-Anlagenstandort	Kurzbeschreibung der Standortvariante
<p>„LEV Lützenkirchen“, km 398,5</p>	<p><u>Umwelt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lage im Landschaftsschutzgebiet • Abweichung von den Zielen der Raumordnung • Es besteht ein Zielkonflikt mit der vorgesehenen städtebaulichen Entwicklung. • Für die erwogene PWC-Anlage besonders maßgebliche Schutzgüter Mensch, Boden, Wasser und Landschaft • Mittleres Konfliktrisiko Menschen aufgrund der Wohnfunktion, Abstand zum Wohnen im Innenbereich 130 m. , Lärm über Beurteilungspegel + 0,2 bis 0,5 dB(A) nachts. • Mittleres Konfliktrisiko Tiere aufgrund von geeigneten Tierlebensräumen. • Überbaute Biotopwertpunkte 165.220 WP, überbaute Fläche von Biotopen besonderer Bedeutung 8.623 m². • Flächenverbrauch durch Überbauung 44.333 m². • Mittleres Konfliktrisiko Boden aufgrund von Böden besonderer Bedeutung. • Mittleres Konfliktrisiko Wasser aufgrund eines betroffenen Oberflächengewässers. • Mittleres Konfliktrisiko Landschaft aufgrund der kleinräumigen Beeinträchtigung von Landschaftsbildeinheiten sehr hoher Bedeutung. <p><u>Verkehrliche Beschreibung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobahn in leichter Einschnittslage mit gestreckter Linienführung • parallel verlaufende 110 KV-Freileitung • Altlastenkataster: Flächen NE2011/Auffüllung Kampberg und NE2116/Kleindeponie Kamp-Altablagerung • vorwiegende landwirtschaftliche Nutzung, gemäß FNP: Grünfläche mit Zweckbindung Kleingärten und südlich angrenzende Wohnbaufläche • Abstand zur Wohnbebauung ca. 150 m • angrenzende Bauwerke im Zuge der K 4, Bruchhauser Straße und der L 219, Altenberger Straße
<p>„Burscheid (Dürscheid-Hahnensiefen)“, km 396,1</p>	<p><u>Umwelt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lage im Landschaftsschutzgebiet, hervorzuheben ist die Zerstörung des gesetzlich geschützten Biotops Quelle. • Abweichung von den Zielen der Raumordnung • Für die erwogene PWC-Anlage besonders maßgebliche Schutzgüter Boden, Landschaft und insbesondere Tier/Pflanzen sowie Wasser. • Abstand zum Wohnen im Innenbereich 490 m. • Mittleres Konfliktrisiko Tiere aufgrund von geeigneten Tierlebensräumen. • Hohes Konfliktrisiko Pflanzen, überbaute Biotopwertpunkte 242.594 WP, überbaute Fläche von Biotopen besonderer Bedeutung 23.370 m². • Flächenverbrauch durch Überbauung 42.863 m². • Mittleres Konfliktrisiko Boden aufgrund von Böden besonderer Bedeutung. • Hohes Konfliktrisiko Wasser aufgrund der Überbauung einer Quelle. • Mittleres Konfliktrisiko Landschaft aufgrund der Beeinträchtigung maßgeblichen Landschaftselementen ein einer Landschaftsbildeinheit mittlerer Bedeutung. <p><u>Verkehrliche Beschreibung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobahn in leichter Einschnittslage und gestreckter Linienführung • bei ca. Betr.-km 395,6 beginnt die Talbrücke Lamberts-mühle • bei ca. Betr.-km 396,6 liegt Bauwerk Hahnensiefen (Durchlass) • parallel verlaufende 110 KV-Freileitung (ca. 45 m von Autobahnmitte) und Querung bei ca. Betr.- km 396,3 • begleitender Waldsaum mit dahinter liegender Grün-/Ackerfläche • nach Norden abfallendes Gelände mit ca. 10 % Neigung • Abstand zur Siedlung Heidberg ca. 450 m

PWC-Anlagenstandort	Kurzbeschreibung der Standortvariante
„Wermelskirchen“, km 387,5	<p><u>Umwelt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Unzulässig aufgrund der Lage in der Zone 2 des Wasserschutzgebietes Sengbachtalsperre (vom 31.08.2016) • Lage im Landschaftsschutzgebiet. • Für die erwogene PWC-Anlage besonders maßgebliches Schutzgut ist insbesondere Wasser. • Abstand zum Wohnen im Innenbereich 280 m, Lärm über Beurteilungspegel + 0,1 dB(A) nachts. • Mittleres Konfliktrisiko Tiere aufgrund von geeigneten Tierlebensräumen. • Überbaute Biotopwertpunkte 155.423 WP, überbaute Fläche von Biotopen besonderer Bedeutung 2.939 m². • Flächenverbrauch durch Überbauung 38.302 m². <p><u>Verkehrliche Beschreibung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobahn in Einschnittslage und gestreckte Linienführung • bei ca. Betr.-km 387,7 liegt das A-Bauwerk Wweg Sengbachtalsperre • bei ca. Betr.-km 386,9 kreuzt der Weg Beutelshufe mit einem Ü-Bauwerk, es wird eingeschätzt, dass aufgrund der herangesetzten Widerlager nicht genügend Bauraum für eine Fahrbahnverbreiterung des Ausfädelungstreifens zur Verfügung steht, die Brücke ist damit Zwangspunkt • bei ca. Betr.-km 387,91 befindet sich südl. der A 1 ein Telematikmast • das Gelände im Seitenraum steigt mit der Autobahn an • zwischen den Bauwerken Weg Sengbachtalsperre und Weg Beutelshufe erstrecken sich entlang der A 1 ausgedehnte Gartenbau- und Nutzflächen der Baumschule Bosmann, welche vom Standort überlagert werden (Verlust ca. 5 ha) • die Wohnbebauung Ellinghausen liegt in ca. 280 m Entfernung zum Standort, der seitliche Abstand zur Siedlung Beutelshufe ist ca. 350 m groß • der Standort liegt in der TWSZ II und III

7 VORSCHLÄGE DRITTER

Im Zusammenhang mit der Standortsuche für die Rastanlage an der A 1 und in Verbindung mit dem hohen Öffentlichkeitsinteresse des Vorhabens wurden eine Reihe von Bedenken, Anregungen und Vorschläge geäußert.

Der Leverkusener Landtagsabgeordnete Herr Scholz hat den Vorschlag unterbreitet, die Suche nach LKW-Parkplätzen auf die linke Rheinseite auszudehnen und ein Grundstück in unmittelbarer Nähe der Abfahrt Köln-Niehl südlich der Bernhard-Günther-Straße zu nutzen.

Nach Vorschlag der Leverkusener Bürgerinitiative und der Stadtverwaltung Leverkusen wurden Flächen eines Wohnwagenplatzes im Eschbachtal auf Wermelskirchener Gebiet sowie eine mögliche Verlagerung der Autobahnmeisterei vorgeschlagen.

Das BMVBW hat zur Errichtung von neuen Rastanlagen verbindlich festgelegt, dass nur solche Standorte in Betracht zu ziehen sind, die unmittelbar neben der Autobahn liegen und eine direkte Anbindung an diese gewährleisten. Standorte auf Flächen abseits der Autobahn in z.B. vorhandenen Gewerbegebieten oder auf der vorhandenen Autobahnmeisterei sind damit nicht zulässig.

8 RANGFOLGENBILDUNG MIT EMPFEHLUNG VORZUGSVARIANTE

8.1 Rangfolgenbildung

Die Gesamtabwägung der untersuchten Standortvarianten erfolgt aus dem Ergebnis der Bewertungen der verkehrstechnischen Untersuchung und der Vergleichenden Umweltuntersuchung. Hierfür werden die Argumente für die Rangfolgenbildung beider

Untersuchungen einander gegenübergestellt und es wird der ermittelte Gesamtrang relativ zu den höheren und tieferen Rangeinstufungen begründet.

Fahrtrichtung Köln

1. Rang: „Burscheid (Dürscheid-Hahnensiefen)“, km 396,3

Vergleichende Umweltuntersuchung

Rang 1: Die Zulässigkeit der erwogenen PWC-Anlage kann voraussichtlich erreicht werden. Ausnahmen oder Befreiungen sind, wie für alle Standorte, für die Lage im Landschaftsschutzgebiet erforderlich. Zudem würde eine Abweichung von den Zielen der Raumordnung erforderlich.

Für das Schutzgut Mensch werden vergleichsweise geringe Belastungen verursacht.

Einer PWC-Anlage an diesem Standort stehen Umweltauswirkungen auf Werte und Funktionen besonderer Bedeutung der Schutzgüter Tiere/Pflanzen, Boden und insbesondere Landschaft entgegen.

Maßgeblich für die Einordnung in der Rangfolge ist insbesondere die vergleichsweise geringe Betroffenheit des Schutzgutes Mensch.

Bezogen auf die Schutzgüter ergibt sich insgesamt ein **geringes bis mittleres Konfliktrisiko**. Im Vergleich mit der folgenden PWC-Anlage lässt sich ein geringeres Konfliktrisiko konstatieren. Dies liegt vornehmlich an der etwas geringeren Flächeninanspruchnahme sowie einer geringeren Inanspruchnahme als wertvoll eingestufte Biotope.

Verkehrstechnische Untersuchung

Rang 3: Die Einstufung des Standortes „Burscheid (Dürscheid-Hahnensiefen)“, km 396,3 ist durch die vorhandene Topographie mit sehr hohen Geländeneigungen und einem damit verbundenen großen Eingriff in das vorhandene Gelände begründet. Bei dem Standort sind zudem eine querende Stromfernleitung zu berücksichtigen und stellenweise eine Gewässerverrohrung des Kötterserlenbach erforderlich. Diese Randbedingungen schlagen sich in etwas höheren Herstellungskosten nieder.

Abwägung des Gesamtranges

Die Rangfolge der VUU ergibt sich insbesondere aus relativ geringen Konfliktrisiken auf das Schutzgut Menschen. Die Konfliktrisiken auf die Schutzgüter Tiere/Pflanzen, Boden und insbesondere Landschaft sind jedoch zu berücksichtigen. Gegenüber der erwogenen PWC-Anlage „Dürscheid-Köttersbach“ km 397,2 sind leicht geringere Konfliktrisiken festzustellen.

Die verkehrstechnische Untersuchung hat jedoch ergeben, dass die Herstellungskosten etwas höher zu erwarten sind.

Die erhöhten Herstellungskosten vermögen die geringeren Konfliktrisiken nicht zu überwiegen, allerdings ist der Unterschied zu der folgenden erwogenen PWC-Anlage gering.

2. Rang: „Dürscheid-Köttersbach“, km 397,2

Vergleichende Umweltuntersuchung

Rang 2: Die Zulässigkeit der erwogenen PWC-Anlage kann voraussichtlich erreicht werden. Ausnahmen oder Befreiungen sind, wie für alle Standorte, für die Lage im

Landschaftsschutzgebiet erforderlich. Zudem würde eine Abweichung von den Zielen der Raumordnung erforderlich.

Für das Schutzgut Mensch werden vergleichsweise geringe Belastungen verursacht.

Einer PWC-Anlage an diesem Standort stehen Konfliktrisiken für Werte und Funktionen besonderer Bedeutung der Schutzgüter Tiere/Pflanzen, Fläche, Boden und insbesondere Landschaft sowie kulturellem Erbe entgegen.

Maßgeblich für die Einordnung in der Rangfolge ist insbesondere die vergleichsweise geringe Betroffenheit des Schutzgutes Mensch. Gegenüber der günstiger eingeordneten erwogenen PWC-Anlage „Burscheid (Dürscheid-Hahnensiefen)“, km 396,1 verursacht insbesondere der Flächenverbrauch und das hohe Risiko, das mit Prospektionsgrabungen verbunden ist (kulturelles Erbe), eine geringere Eignung.

Insgesamt ergibt sich die Einschätzung eines **geringen bis mittleren Konfliktrisikos**. Im Vergleich mit der folgenden PWC-Anlage lässt sich ein leicht geringeres Konfliktrisiko feststellen.

Verkehrstechnische Untersuchung

Rang 1: Die Standortvariante „Dürscheid-Köttersbach“, km 397,2 schneidet im Ergebnis der Gesamtabwägung aller verkehrlichen Kriterien am besten ab. In verkehrlicher Hinsicht wird bei allen Kriterien die mittlere Wertungsstufe nicht überschritten. Die Mehrheit der Kriterien fällt positiv aus bzw. ist hinsichtlich ihrer Wirkungen unerheblich.

Abwägung des Gesamtranges

Die Einstufung der Standortvariante „Dürscheid-Köttersbach“ auf Rang 2 ergibt sich aus dem in der vergleichenden Umweltuntersuchung ermittelten Ergebnis hinsichtlich der gegenüber Rang 1 ungünstiger bewerteten Flächeninanspruchnahme und des mit Prospektionsgrabungen verbundenen Risikos.

Die verkehrlichen Kriterien treten in der Gesamtabwägung hinter die der Umweltuntersuchung zurück.

3. Rang: „LEV Waldgebiet Bürgerbusch (LEV-Alkenrath)“, km 400,0

Vergleichende Umweltuntersuchung

Rang 3: Die Zulässigkeit der erwogenen PWC-Anlage kann voraussichtlich erreicht werden. Ausnahmen oder Befreiungen sind, wie für alle Standorte, für die Lage im Landschaftsschutzgebiet erforderlich. Zudem würde eine Abweichung von den Zielen der Raumordnung erforderlich.

Für das Schutzgut Mensch besteht unter Berücksichtigung von passiven/aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine Zulässigkeit. Es verbleiben Konfliktrisiken für die Erholungsfunktion.

Einer PWC-Anlage an diesem Standort stehen Konfliktrisiken für Werten und Funktionen besonderer Bedeutung der Schutzgüter Mensch, Tiere/Pflanzen und Landschaft entgegen.

Maßgeblich für die Einordnung in der Rangfolge ist insbesondere, dass insgesamt wenige Werte und Funktionen besonderer Bedeutung Konfliktrisiken aufweisen. Gegenüber der günstiger eingeordneten erwogenen PWC-Anlage „Dürscheid-Köttersbach“, km 397,2, verursachen insbesondere Wirkungen auf das Schutzgut Mensch, die Lage im Wald und das artenschutzrechtliche Konfliktpotenzial eine geringere Eignung.

Insgesamt ergibt sich die Einschätzung eines **mittleren Konfliktrisikos**, da das Schutzgut Mensch eine hohe Bedeutung erfährt und die auf Rang 1 und Rang 2 gewerteten PWC-Anlagen aufgrund geringerer Luftschallimmissionen ein geringeres Konfliktrisiko aufweisen. Im Vergleich mit der folgenden PWC-Anlage lässt sich ein deutlich geringeres Konfliktrisiko feststellen, da die auf Rang 4 bewertete PWC-Anlage die zweithöchste Inanspruchnahme von als wertvoll eingestuften Biotopen sowie Waldflächen verursachen würde.

Verkehrstechnische Untersuchung

Rang 2: Auf Rang 2 liegt Standortvariante „Leverkusen Waldgebiet Bürgerbusch (LEV-Alkenrath)“, km 400,0, welche hinsichtlich der vorhandenen Geländesituation (Topographie), des Eingriffs in vorhandene Bauwerke und Anlagen sowie des Eingriff in vorhandene Verkehrswege und Gewässer vorteilhaft ausfällt und dieses sich günstig auf die Herstellungskosten auswirkt. Der Regelabstand der wegweisenden Beschilderung zum nachfolgenden Autobahnkreuz Leverkusen wird unterschritten, sodass der Mindestabstand für eine separate Ankündigung zu berücksichtigen ist.

Abwägung des Gesamtranges

Maßgeblich für die Gesamtabwägung ist insbesondere, dass insgesamt wenige Werte und Funktionen besonderer Bedeutung Konfliktrisiken aufweisen. Gegenüber der günstiger eingeordneten erwogenen PWC-Anlage „Dürscheid-Köttersbach“, km 397,2, verursachen insbesondere Wirkungen auf das Schutzgut Mensch, die Lage im Wald und das artenschutzrechtliche Konfliktpotenzial eine geringere Eignung.

4. Rang: „LEV Lützenkirchen“, km 398,5

Vergleichende Umweltuntersuchung

Rang 4: Die Zulässigkeit der erwogenen PWC-Anlage kann voraussichtlich erreicht werden. Ausnahmen oder Befreiungen sind, wie für alle Standorte, für die Lage im Landschaftsschutzgebiet erforderlich.

Für das Schutzgut Mensch besteht unter Berücksichtigung von passiven/aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine Zulässigkeit.

Einer PWC-Anlage an diesem Standort stehen Konfliktrisiken für Werte und Funktionen besonderer Bedeutung der Schutzgüter Mensch, Tiere/Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser und insbesondere Landschaft entgegen.

Gegenüber der günstiger eingeordneten erwogenen PWC-Anlage „LEV Waldgebiet Bürgerbusch (LEV-Alkenrath)“, km 400,0 ist die insgesamt relativ starke Betroffenheit des Schutzgutes Mensch maßgeblich, da eine, wenn auch geringe Überschreitung der Immissionsgrenzwerte ermittelt wurde. Zudem weisen vergleichsweise viele Werte und Funktionen, wie z.B. geringe Abstände zum Wohnumfeld und die Minderung der Wohnfunktion ein mittleres Konfliktrisiko auf.

Insgesamt lässt sich ein **hohes Konfliktrisiko** verglichen mit dem auf Rang 3 eingestuften Standort „LEV Waldgebiet Bürgerbusch“ feststellen.

Im Vergleich mit der folgenden PWC-Anlage lässt sich ein geringeres Konfliktrisiko feststellen.

Verkehrstechnische Untersuchung

Rang 4: Der Standort „Leverkusen-Lützenkirchen“, km 398,5 erweist sich als Variante mit den höchsten Herstellungskosten. Der Standort befindet sich zwischen 2 Überführungsbauwerken über die Autobahn. Der Abstand zwischen den Bauwerken (ca. 870 m) ist zu gering, um eine Rastanlage einschließlich der Ein- und Ausfahrten einzupassen. Der damit verbundene Brückenumbau erhöht die Herstellungskosten maßgeblich und wirkt sich ungünstig auf die wirtschaftliche Beurteilung des Standortes aus.

Abwägung des Gesamtranges

Gegenüber der günstiger eingeordneten erwogenen PWC-Anlage „LEV Waldgebiet Bürgerbusch (LEV-Alkenrath)“, km 400,0 ist die insgesamt relativ starke Betroffenheit des Schutzgutes Mensch maßgeblich.

In verkehrlicher Hinsicht ist entscheidend, dass durch den Umbau der vorhandenen Brücken höhere Aufwendungen in Bezug auf die Baukosten und stärkere Einschränkungen des Verkehrs während der Baudurchführung zu berücksichtigen sind.

5. Rang: „Wermelskirchen“, km 387,4

Vergleichende Umweltuntersuchung

Rang 5: Die Zulässigkeit der erwogenen PWC-Anlage kann nicht erreicht werden. Die erwogene PWC-Anlage liegt teilweise in der Zone 2 des Wasserschutzgebietes Sengbachtalsperre (vom 31.08.2016). Das Errichten von PWC-Anlagen ist dort unzulässig.

Daher wird diesem Standort mit einem **sehr hohen Konfliktrisiko** der schlechteste Rang aus umweltfachlicher Sicht zugeordnet.

Verkehrstechnische Untersuchung

Rang 5: Die Standortvariante „Wermelskirchen“, km 387,4 wird trotz einer relativ günstigen Lage im Hinblick auf die Entfernung zu benachbarten Siedlungsbereichen auf den letzten Rang eingeordnet. Den Ausschlag in der Gesamtabwägung ergeben neben den ungünstigen Geländebedingungen, die aufwendigen wassertechnischen Maßnahmen zur Überbauung des Quellbereiches und ein zu geringer Abstand zur benachbarten Rastanlage (TR Remscheid).

Abwägung des Gesamtranges

Das Errichten von Raststätten und Parkplätzen ist in der Wasserschutzzone II gemäß RiStWag 2016 nicht zulässig. Die Standortvariante wird daher nicht weiterverfolgt.

Fahrtrichtung Dortmund

1. Rang: „LEV-Lützenkirchen“, km 398,5

Vergleichende Umweltuntersuchung

Rang 1: Die Zulässigkeit der erwogenen PWC-Anlage kann voraussichtlich erreicht werden. Ausnahmen oder Befreiungen sind, wie für alle Standorte, für die Lage im Landschaftsschutzgebiet erforderlich. Zudem würde eine Abweichung von den Zielen der Raumordnung erforderlich.

Für das Schutzgut Mensch besteht unter Berücksichtigung von passiven/aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine Zulässigkeit.

Einer PWC-Anlage an diesem Standort stehen Werte und Funktionen besonderer Bedeutung der Schutzgüter Mensch (Wohnfunktion, Abstände zum Wohnumfeld), Boden (Böden besonderer Bedeutung), Wasser (Gewässerverrohrung) und Landschaft (Landschaftsschutzgebiet) mittlere Konfliktrisiken entgegen.

Maßgeblich für die Einordnung in der Rangfolge ist insbesondere, dass die Betroffenheit des Schutzgutes Mensch durch Maßnahmen (z. B. Einwallung) gemindert werden kann.

Bezogen auf die Schutzgüter ergibt sich insgesamt ein **geringes bis mittleres Konfliktrisiko**. Im Vergleich mit der folgenden PWC-Anlage ist von einem geringeren Konfliktrisiko auszugehen. Dies begründet sich in einer geringeren Inanspruchnahme als wertvoll eingestufte Biotop sowie in der Nichtinanspruchnahme alter Waldbestände.

Verkehrstechnische Untersuchung

Rang 4: Beim Standort „Leverkusen-Lützenkirchen“, km 398,5 wirkt sich wie auf der gegenüberliegenden Seite (Standort Fahrtrichtung Köln) der zu geringe Abstand zwischen den bestehenden Überführungsbauwerken über die Autobahn ungünstig aus. Die Einordnung der Rastanlage erfordert den Umbau eines Bauwerkes und führt zu erhöhten Herstellungskosten. Der Standort liegt ebenfalls sehr nahe (ca. 150 m) an der vorhandenen Wohnbebauung.

Die Stadt Leverkusen möchte gemäß Beschlussentwurf (Vorlage Nr. 1418/2012) zum Flächennutzungsplan mittelfristig eine Kleingartennutzung und Wohnbaufläche in Leverkusener-Lützenkirchen entwickeln. Die Anlage einer PWC-Anlage würde der geplanten Flächenerweiterung entgegenstehen.

Abwägung des Gesamtranges

Maßgeblich für die Einordnung in die Gesamtrangfolge ist insbesondere, dass die Betroffenheit des Schutzgutes Mensch durch Maßnahmen (z. B. Einwallung, Lärmschutzwände) gemindert werden kann.

Die verkehrstechnische Untersuchung hat jedoch ergeben, dass die Herstellungskosten höher zu erwarten sind. Der Standort erfordert den Um-/Neubau eines Überführungsbauwerkes über die Autobahn.

Die erhöhten Herstellungskosten vermögen die geringeren Konfliktrisiken nicht zu überwiegen, allerdings ist der Unterschied zu der folgenden erwogenen PWC-Anlage gering.

2. Rang: „LEV Waldgebiet Bürgerbusch (LEV-Alkenrath)“, km 400,0

Vergleichende Umweltuntersuchung

Rang 2: Die Zulässigkeit der erwogenen PWC-Anlage kann voraussichtlich erreicht werden. Ausnahmen oder Befreiungen sind, wie für alle Standorte, für die Lage im Landschaftsschutzgebiet erforderlich. Zudem würde eine Abweichung von den Zielen der Raumordnung erforderlich.

Für das Schutzgut Mensch besteht unter Berücksichtigung von passiven/aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine Zulässigkeit. Dies ist der Standort mit dem geringsten Abstand zur nächsten Wohnfunktion (Forsthaus) im baurechtlichen Außenbereich. Da es sich um ein Einzelgebäude handelt, wird das Konfliktrisiko als gering für dieses Schutzgut eingestuft.

Einer PWC-Anlage an diesem Ort stehen Konfliktrisiken auf Werte und Funktionen besonderer Bedeutung der Schutzgüter Mensch, Tier/Pflanzen und Landschaft entgegen.

Maßgeblich für die Lage in der Rangfolge ist insbesondere die im Vergleich zu Rang 1 höhere Betroffenheit der Schutzgüter Tiere/Pflanzen und Wasser. Gegenüber der in der Rangfolge günstiger eingeordneten erwogenen PWC-Anlage „LEV Lützenkirchen“, km 398,5 verursachen insbesondere Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere/Pflanzen, die großflächigere Lage im Wald mit dem einhergehenden artenschutzrechtliche Konfliktpotenzial, eine geringere Eignung.

Insgesamt lässt sich ebenfalls ein **geringes bis mittleres Konfliktrisikos** verglichen mit dem auf Rang 1 eingestuften Standort LEV Lützenkirchen feststellen. Die Einschätzung der zu erwartenden Auswirkungen auf Tiere/Pflanzen und Biotope führen letztlich zum Rang 2 in der umweltfachlichen Bewertung.

Im Vergleich mit der folgenden PWC-Anlage lässt sich ein deutlich geringeres Konfliktrisiko feststellen.

Verkehrstechnische Untersuchung

Rang 1: Die Einstufung der Standortvariante „Leverkusen Waldgebiet Bürgerbusch (LEV-Alkenrath)“, km 400,0, auf Rang 1 ergibt sich aufgrund der relativ günstigen Situation hinsichtlich Topographie und Einordnung der Raststätte ohne bauliche Veränderungen an vorhanden Bauwerken und Anlagen. Sie ist damit die kostengünstigste Variante.

Abwägung des Gesamtranges

Maßgeblich für die Lage in der Rangfolge ist insbesondere die geringe Betroffenheit der Schutzgüter Tiere/Pflanzen und Wasser. Gegenüber der in der Rangfolge günstiger eingeordneten erwogenen PWC-Anlage „LEV Lützenkirchen“, km 398,5 verursachen insbesondere das Schutzgut Tiere/Pflanzen, die großflächigere Lage im Wald mit dem einhergehenden artenschutzrechtliche Konfliktpotenzial, eine geringere Eignung.

Die relativ günstige Bewertung in verkehrlicher Hinsicht tritt hinter die Auswirkungen der umweltfachlichen Beurteilung zurück.

3. Rang: „Burscheid (Dürscheid-Hahnensiefen)“, km 396,1

Vergleichende Umweltuntersuchung

Rang 3: Die Zulässigkeit der erwogenen PWC-Anlage kann nur durch eine Befreiung von dem Zerstörungsverbot von nicht ausgleichbaren gesetzlich geschützten Biotopen (§§ 30 u. 67 BNatSchG) erreicht werden. Aufgrund der Verfügbarkeit der in der Reihenfolge vorgelagerten erwogenen PWC-Anlagen ist die Befreiung nicht sicher zu erwarten.

Ausnahmen oder Befreiungen sind, wie für alle Standorte, für die Lage im Landschaftsschutzgebiet erforderlich. Zudem würde eine Abweichung von den Zielen der Raumordnung erforderlich.

Für das Schutzgut Mensch werden vergleichsweise geringe Belastungen verursacht.

Einer PWC-Anlage an diesem Standort stehen Konfliktrisiken auf Werte und Funktionen besonderer Bedeutung der Schutzgüter Boden, Landschaft und insbesondere Tier/Pflanzen sowie Wasser entgegen. Hervorzuheben sind hier Böden mit besonderer Bedeutung, die Lage innerhalb des Landschaftsschutzgebietes, die Zerstörung einer Quelle (gesetzlich geschütztes Biotop), der Verlust von altem Wald sowie die Überbauung einer Quelle.

Gegenüber der in der Rangfolge günstiger eingeordneten erwogenen PWC-Anlage „LEV Waldgebiet Bürgerbusch (LEV-Alkenrath)“, km 400,0, verursachen das Überbauen des

gesetzlich geschützten Biotopes (naturnahe Quelle mit Bach), der Verlust von altem Wald sowie die zu erwartende nachteilige negative Veränderung des Landschaftsbildes die schlechtere Einordnung.

Zusammengenommen ergibt sich aufgrund der Unwägbarkeit erforderlicher Befreiungen von Verboten ein **hohes Konfliktrisiko** für diesen Standort.

Verkehrstechnische Untersuchung

Rang 2: Der Standort „Burscheid (Dürscheid-Hahnensiefen)“, km 396,1 hat Vorteile gegenüber den anderen Varianten durch einen vergleichsweise großen Abstand zur vorhandenen Ortsrandlage sowie der Einordnung der Raststätte einschließlich der Zu- und Abfahrt ohne Notwendigkeit zur baulichen Anpassung von bestehenden Brückenbauwerken. Aufgrund der vorhandenen Geländebedingungen werden größere Erdbauwerke erforderlich.

Abwägung des Gesamtranges

Gegenüber der in der Rangfolge günstiger eingeordneten erwogenen PWC-Anlage „LEV Waldgebiet Bürgerbusch (LEV-Alkenrath)“, km 400,0, verursachen das Überbauen des gesetzlich geschützten Biotopes (naturnahe Quelle mit Bach), der Verlust von altem Wald sowie die zu erwartende nachteilige negative Veränderung des Landschaftsbildes den letzten Platz.

Die relativ günstige Bewertung in verkehrlicher Hinsicht tritt hinter die Auswirkungen der umweltfachlichen Beurteilung zurück.

4. Rang: Wermelskirchen, km 387,5

Vergleichende Umweltuntersuchung

Rang 4: Die Zulässigkeit der erwogenen PWC-Anlage kann nicht erreicht werden. Die erwogene PWC-Anlage liegt teilweise in der Zone 2 des Wasserschutzgebietes Sengbachtalsperre (vom 31.08.2016). Das Errichten von PWC-Anlagen ist dort unzulässig.

Er erhält die umweltfachliche Einstufung „**sehr hohes Konfliktrisiko**“ und ist damit der am schlechtesten zu bewertende Standort in Fahrtrichtung Dortmund.

Verkehrstechnische Untersuchung

Rang 3: Die Standortvariante „Wermelskirchen“, km 387,5 wird wegen des zu geringen Abstandes zur vorhandenen TR Remscheid nachrangig eingestuft.

Abwägung des Gesamtranges

Das Errichten von Raststätten und Parkplätzen ist in der Wasserschutzzone II gemäß RiStWag 2016 nicht zulässig. Die Standortvariante wird daher nicht weiterverfolgt.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Rangfolge in einer Übersicht:

Rangfolge	FR Köln	FR Dortmund
1	Burscheid Dürscheid –Hahnensiefen	LEV Lützenkirchen
2	Burscheid Dürscheid –Köttersbach	LEV Bürgerbusch
3	LEV Bürgerbusch	Burscheid Dürscheid –Hahnensiefen
4	LEV Lützenkirchen	Wermelskirchen
5	Wermelskirchen	-

8.2 Standortempfehlung

Im Rahmen dieser Untersuchung wurde für jede Fahrtrichtung eine Rangfolgenbildung zunächst aus verkehrstechnischen Kriterien gebildet. Im weiteren Schritt wurde eine Reihenfolge aus umweltfachlicher Sicht herausgearbeitet.

Aufgrund der Besonderheiten im untersuchten Abschnitt wurde in der Gesamtbewertung der Rang aus der Umweltbetrachtung als maßgebend eingestuft. Damit wird für den Neubau einer PWC-Anlage „Bergisches Land“ an der BAB A 1 zwischen den Autobahnkreuzen (AK) Wuppertal-Nord und Leverkusen entsprechend der Gesamtbewertung aller Standorte,

- in Fahrtrichtung Köln der Standort „**Burscheid (Dürscheid-Hahnensiefen)**“, **km 396,3** und
- in Fahrtrichtung Dortmund der Standort „**Leverkusen-Lützenkirchen**“, **km 398,5** als Vorzugsstandort empfohlen.

9 GRUNDLAGENVERZEICHNIS

- [1] Standortermittlung für Rastanlagen an der A1, iproplan Planungsgesellschaft mbH, 14. Juni 2010
- [2] Standortermittlung PWC „Bergisches Land“ Ost und West, Arcadis Germany GmbH, 17. Oktober 2016
- [3] Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS), Ausgabe 2011, FGSV Verlag, Köln
- [4] Umweltverträglichkeitsuntersuchung für die Standortermittlung für Rastanlagen an der A1, G.U.B. Ingenieur AG, 19. Mai 2011