

Bezirksregierung Köln

Regionalrat
<u>Sachgebiet:</u> Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln
Drucksache Nr.: RR 114/2015
4. Sitzungsperiode

Köln, den 12. November 2015

Vorlage für die 6. Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember 2015

TOP 7

24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln
– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbe-
reiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –
hier: Erarbeitungsbeschluss

Rechtsgrundlage: § 19 Landesplanungsgesetz (LPIG NRW)

Berichterstatter: Frau Feldmann, Dezernat 32, Tel.: 0221/147-2276
Frau Niemira, Dezernat 32, Tel.: 0221/147-4516
Herr Schlaeger, Dezernat 32, Tel.: 0221/147-2373

Anlagen:

- 1.) Planunterlage
 - Planbegründung und Planentwurf
 - Umweltbericht
 - Beteiligtenliste
- 2.) Gutachten
 - Verkehrliche Auswirkungen des Autohofs Elsdorf auf die Ortslage Heppendorf (Stadt Elsdorf)
 - Untersuchung von alternativen Standorten

Beschlussvorschlag:

1. Der Regionalrat beauftragt die Regionalplanungsbehörde, das Erarbeitungs-

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Aachen	RR 114/2015	2

verfahren gemäß § 19 Absatz 1 Landesplanungsgesetz NRW zur 24. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln, in der Fassung der anliegenden Planunterlagen (Stand: November 2015) durchzuführen.

2. Die in der Anlage aufgeführten Beteiligten (Beteiligtenliste) sind zur Mitwirkung an dem Verfahren aufzufordern (§ 10 Abs. 1 ROG i.V.m. § 13 Abs. 1 LPIG NRW). Ihnen ist Gelegenheit zu geben, innerhalb einer Frist von zwei Monaten ihre Stellungnahmen vorzubringen. Die Regionalplanungsbehörde kann weitere Beteiligte zulassen, wenn sich dies im Laufe des Verfahrens als notwendig erweist.
3. Der Öffentlichkeit wird Gelegenheit gegeben, zu der beabsichtigten Regionalplanänderung Stellung zu nehmen (§ 13 LPIG NRW i.V.m. § 10 Abs. 1 ROG) Hierzu werden die Planunterlagen bei dem Rhein-Erft-Kreis sowie der Bezirksregierung Köln für die Dauer von zwei Monaten öffentlich ausgelegt. Ort und Dauer der Auslegung werden mindestens zwei Wochen vorher ortsüblich bekannt gemacht.



Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln

Sachlicher Teilabschnitt
Vorbeugender Hochwasserschutz, Teil 2
Region Aachen, Wassereinzugsgebiet der Rur
Fachplanungsdaten
Aufzustellender Plan: Juli 2009

18. Regionalratssitzung: 2. Oktober 2009
Anlage 5 zu TOP 7: Drucksache RR 71/2009

Impressum

Herausgeber

Bezirksregierung Köln
Zeughausstraße 2–10
50667 Köln
Tel.: 0221/ 147-0
Fax: 0221/ 147-3185
poststelle@brk.nrw.de
www.brk.nrw.de

**Redaktionelle Bearbeitung, Layout, Karteninhalte,
Bilder und Grafiken**
Bezirksregierung Köln

Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW
© Geobasisdaten NRW 2015

Druck und Weiterverarbeitung
Bezirksregierung Köln

Information

Bezirksregierung Köln
Abteilung 3:
Regionale Entwicklung, Kommunalaufsicht, Wirtschaft
Dezernat 32: Regionalentwicklung, Braunkohle
Telefon: 0221 / 147-2032
Regionalplanungsbehörde:
Telefon: 0221 / 147-2351 oder
Telefon: 0221 / 147-3516
Fax: 0221 / 147-2905
eMail: Regionalplanung@bezreg-koeln.nrw.de

INHALTSVERZEICHNIS

Kapitel	Thema	Seite
	INHALTSVERZEICHNIS	1
	PLANBEGRÜNDUNG	5
1.	Anlass und Gegenstand der Regionalplanänderung (Planerfordernis)	5
1.1	Anlass der Planänderung	5
1.2	Gegenstand der Regionalplanänderung und planerische Rechtfertigung	5
1.3	Erfordernis der Regionalplanänderung	6
2.	Umweltprüfung	8
2.1	Erarbeitung des Umweltberichts	8
2.2	Ergebnis der Umweltprüfung	8
3.	Regionalplanerische Bewertung	9
3.1	Beachtung landesplanerischer Vorgaben und Verhältnis zu regionalplanerischen Zielen	9
3.2	Ziele und Grundsätze des Regionalplans Köln	10
3.3	Raumordnerische Bewertung	10
4.	Weiteres Verfahren	11
	PLANENTWURF	13
I.	Entwurf Text	13
II.	Entwurf Zeichnerische Darstellung	15
	UMWELTBERICHT	17
1.	Einleitung	17
1.1	Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Raumordnungsplans	19
1.1.1	Anlass der Regionalplanänderung	19
1.1.2	Erforderliche Änderung des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln	19
1.1.3	Untersuchungsraum	20

INHALTSVERZEICHNIS

Kapitel	Thema	
1.1.4	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	20
1.2	Darstellung der in einschlägigen Gesetzen und Plänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Raumordnungsplan von Bedeutung sind, und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden	24
1.2.1	NATURA 2000	24
1.2.2	Landes- und Regionalplanung	24
1.2.3	Bauleitplanung	25
1.2.4	Landschaftsplanung	26
1.2.5	Fachgesetzliche Regelungen und sonstige Umweltschutzziele	27
1.2.6	Informelle Planungsgrundlagen	28
2.	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	28
2.1	Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes	29
2.1.1	‘Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit’	29
2.1.2	‘Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt’	30
2.1.3	‘Schutzgut Boden’	31
2.1.4	‘Schutzgut Wasser’	32
2.1.5	‘Schutzgut Luft / Klima’	32
2.1.6	‘Schutzgut Landschaft’	32
2.1.7	‘Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter’	32
2.2	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung und bei Nichtdurchführung der Planung	33
2.2.1	‘Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit’	33
2.2.2	‘Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt’	34
2.2.3	‘Schutzgut Boden’	35
2.2.4	‘Schutzgut Wasser’	36
2.2.5	‘Schutzgut Luft / Klima’	36
2.2.6	‘Schutzgut Landschaft’	37
2.2.7	‘Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter’	37
2.2.8	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	37
2.3	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen	37

INHALTSVERZEICHNIS

Kapitel	Thema	39
3.	Zusätzliche Angaben	39
3.1	Datengrundlage	39
3.2	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen	40
3.3.	Allgemein verständliche Zusammenfassung	40
	Übersichtskarte der Alternativstandorte	42
BETEILIGTENLISTE		45

PLANBEGRÜNDUNG

PLANBEGRÜNDUNG

1. Anlass und Gegenstand der Regionalplanänderung (Planerfordernis)

1.1 Anlass der Planänderung

Die Stadt Elsdorf regt mit Schreiben vom 08.07.2013 an, den Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Köln zu ändern. Mit der Regionalplanänderung sollen die Voraussetzungen für die bauleitplanerische Umsetzung zur Errichtung eines Autohofes an der A 4 im Bereich der Abfahrt Elsdorf geschaffen werden.

Aufgrund seiner geografischen Lage und der starken Wirtschaftskraft weist das Rheinland vielfältige auch internationale Verflechtungen auf. Der Regierungsbezirk Köln befindet sich in einer exponierten Lage der Nord-Süd- und Ost-West-Magistralen der transeuropäischen Netze. Die Planungsregion wird von einer starken Zunahme der Güterverkehrsströme betroffen werden, da u.a. die Häfen Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge und Amsterdam ihre Güterverkehre und logistischen Tätigkeiten ins Hinterland verlagern.

1.2 Gegenstand der Regionalplanänderung

Der gültige Regionalplan weist die für den Autohof vorgesehene Fläche von ca. 12 ha als Allgemeinen Freiraum und Agrarbereich (AFAB) aus. Die Fläche grenzt im Osten an einen Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB) auf dem Gebiet der Stadt Kerpen. Die regionalplanerischen Ziele zur Sicherung des Freiraums stehen somit der geplanten Nutzung entgegen. Aufgrund der Raumbedeutsamkeit des Vorhabens ist eine Regionalplanänderung erforderlich.

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Elsdorf aus dem Jahr 2004 stellt für den Bereich Fläche für die Landwirtschaft dar.

Eine Einbeziehung der südlichen Teilfläche zwischen der K 16 und der B 477n auf dem Gebiet der Stadt Kerpen wäre regionalplanerisch sinnvoll. Entsprechende Anmerkungen sind im Rahmen des Scopings von einigen Beteiligten vorgebracht worden. Die Regionalplanungsbehörde hatte zu Beginn des Verfahrens angeregt, die Fläche interkommunal durch die Städte Elsdorf und Kerpen zu entwickeln. Dieser Anregung wurde seitens der Stadt Kerpen nicht gefolgt.

Die Planänderung liegt im Bereich einer neuen 380-kV-Hochspannungsleitung, die einen im Zuge des Tagebaufortschritts entfallenden Leitungsabschnitt ersetzt. Bei der Trassenplanung wurde der mögliche Bau eines Autohofes bereits berücksichtigt. Ob weitere Auswirkungen zu berücksichtigen sind, ist in den folgenden Bauleitplanverfahren zu prüfen.

Das Nutzungskonzept enthält einen Autohof mit 120 Stellplätzen für Lastkraftwagen (LKW), sowie 150 Stellplätzen für Personenkraftwagen (PKW), eine Tankstelle, ein Fast Food-Restaurant, eine Kompaktanlage bestehend aus Gastronomie, Backshop, Imbiss, Shop (130 m² Verkaufsfläche), Sanitäreinrichtungen, ein Hotel mit 40 bis 60 Betten, eine LKW-Reparatur- und Servicewerkstatt sowie einen Pylon mit ca. 40 m

PLANBEGRÜNDUNG

Höhe.

Im aktuellen Nutzungskonzept sind die Gebäude als Sicht- und Schallschutzbarriere im nördlichen Bereich der Fläche angeordnet. Die Parkplätze sind zur Autobahn hin ausgerichtet.

Standortalternativenprüfung

Im Rahmen der Projektentwicklung ist im Auftrag der Stadt Elsdorf vom Ingenieurbüro Johannes Klee, Fachbüro für Stadtplanung und kommunales Verkehrswesen, eine Untersuchung von alternativen Standorten unter regionalplanerischen Aspekten durchgeführt worden. Die Stadt Elsdorf hatte die Anrainerkommunen an der A 4 um Nennung möglicher Alternativstandorte gebeten. Die Gemeinde Niederzier hatte eine Fläche im Gewerbegebiet Rurbenden eingebracht. Die Stadt Kerpen schlug nach einer Fristverlängerung zunächst den Standort Erfttalstraße vor, der in fast identischer Lage bereits von dem Planungsbüro in die Alternativenprüfung aufgenommen worden war. Diesen Vorschlag zog die Stadt mit Schreiben vom 06.10.2015 zurück. Er wurde trotzdem mit in die Alternativenprüfung eingezogen.

Die Standortalternativen wurden auf Basis verschiedener Kriterien zu Lage, Planungsrecht, verkehrlicher Anbindung usw. verglichen. Dabei handelt es sich auf Ebene der Regionalplanung um eine grobe Ersteinschätzung der Eignung möglicher Standorte. Im Ergebnis waren die Kriterien `Nähe zur Autobahn`, `Verkehrliche Anbindung`, `Regionalplanungsrecht` und `Nähe zu empfindlichen Nutzungen` ausschlaggebend für die Bewertung. Im Rahmen der strategischen Umweltprüfung wurden die Alternativen in Bezug auf die Umweltbelange vertieft geprüft und ausgewertet (vgl. Kap. 1.1.4 im Umweltbericht).

1.3 Erfordernis der Regionalplanänderung

Voraussetzung für die Ansiedlung eines Autohofes ist eine zusätzliche GIB-Darstellung (ca. 12 ha). Um andere Nutzungen auszuschließen, soll der GIB mit einer Zweckbindung Autohof und einem entsprechenden textlichen Ziel versehen werden. Die besondere Standortanforderung ergibt sich aus der Straßenverkehrsordnung, nach der ein Autohof u.a. höchstens 1km von der Anschlussstelle entfernt liegen darf (vgl. Verwaltungsvorschrift-Straßenverkehrsordnung zu Ziechen 448.1 Autohof).

Die Fortschreibung des Netzkonzepts des Bundesverkehrsministeriums hat einen Bedarf an neuen Rastanlagen ermittelt. Das Bundesministerium hält die Realisierung eines Autohofes an diesem Standort unter Einbindung privater Investoren für sinnvoll, um die Verkehrssituation an den umliegenden Rastanlagen zu entspannen.

Mit der vorgesehenen Planänderung soll der Bedarf an zusätzlichen LKW-Stellplätzen an der A 4 in den Abschnitten Autobahnkreuz (AK) Aachen bis AK Kerpen und AK Kerpen bis Autobahndreieck (AD) Heumar gedeckt werden. Der Bedarfsnachweis wurde vor Beginn des Verfahrens mit Stellungnahme des Verkehrsministeriums NRW im November 2011 erbracht.

Um den Bedarfsnachweis zu aktualisieren, wurde der Landesbetrieb Straßenbau NRW

PLANBEGRÜNDUNG

im Sommer 2015 erneut um eine Stellungnahme gebeten. Die Antwort vom 3. September 2015 lautet wie folgt:

„Im Abschnitt der A 4 vom AK Aachen bis AK Kerpen wurde zwar zwischenzeitlich die TR Aachener Land Nord auf 95 LKW-Parkstände erweitert, die Parksituation im Abschnitt hat sich durch den Wegfall von 6 Rastanlagen im Zuge der A 4-Verlegung aber nicht verbessert. Kompensiert werden soll der Wegfall der Parkstände durch einen großen Ausbau der beiden PWC-Anlagen¹ Rur-Scholle (Parkplatz mit WC). Die beiden Maßnahmen befinden sich zurzeit im Planfeststellungsverfahren und werden mit Hochdruck weiterverfolgt.

Der Bedarf an LKW-Parkständen für den Prognosehorizont 2025 im Abschnitt der A 4 vom AK Aachen bis AK Kerpen und im Nachbarabschnitt der A 4 vom AK Kerpen bis AD Heumar hat sich gegenüber 2012 nicht geändert. Er ist im Vergleich zu anderen Streckenabschnitten in NRW als besonders hoch zu bewerten. Nach Fertigstellung des Ausbaus der beiden PWC-Anlagen Rur-Scholle fehlen zwischen AK Aachen und AK Kerpen immer noch 13 LKW-Parkstände. Im Nachbarabschnitt zwischen dem AK Kerpen und dem AD Heumar gestaltet sich die Bedarfsdeckung noch weitaus schwieriger. Hier fehlen aktuell 205 LKW-Parkstände bis 2025. Nach Ausbau der TR Frechen Nord (für die Maßnahme muss ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden) fehlen weiterhin 177 LKW-Parkstände im Abschnitt. Dieser Fehlbedarf kann nur durch Neubau von PWC-Anlagen im Abschnitt gedeckt werden. Zur Bedarfsdeckung wäre im Abschnitt der Bau von zwei PWC-Anlagen je Fahrtrichtung erforderlich. Aufgrund der besonderen Schwierigkeiten (Kölner Ring, etc.) wurde mit dem BMVI² im Februar dieses Jahres abgestimmt, zunächst einmal nur den Neubau einer PWC-Anlage je Fahrtrichtung im Abschnitt prioritär weiterzuverfolgen. Im Abschnitt würde dann noch ein Fehlbedarf von 77 LKW-Parkständen verbleiben.

Wie bereits erörtert dürfen nach Vorgabe des BMVI geplante Autohöfe im Netzkonzept keine Berücksichtigung finden. Sie werden erst dann in die Bilanzierung aufgenommen, wenn sie unter Verkehr sind. Aufgrund des hohen Bedarfes an LKW-Parkständen in den beiden Streckenabschnitten der A 4 und der geschilderten Schwierigkeiten bei der Bedarfsdeckung, insbesondere im Nachbarabschnitt AK Kerpen bis AD Heumar, wird das geplante Autohofvorhaben bei Elsdorf seitens des Landesbetriebes ausdrücklich begrüßt.“

Der geplante Autohof fördert also die Abdeckung des Fehlbedarfs an LKW-Stellplätzen auf dem gesamten Streckenabschnitt zwischen dem AK Aachen und dem AD Heumar.

¹ Parkplatz mit WC (PWC-Anlagen)

² Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

PLANBEGRÜNDUNG

2. Umweltprüfung

2.1 Erarbeitung des Umweltberichts

Die Regionalplanänderung ist mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden. Gemäß § 9 Raumordnungsgesetz (ROG) besteht damit die Verpflichtung, eine Umweltprüfung durchzuführen und einen Umweltbericht zu erstellen.

Im Umweltbericht sind die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung der Planänderung auf die Umwelt hat, sowie anderweitige Planungsmöglichkeiten, die die Ziele und den räumlichen Anwendungsbereich des Plans berücksichtigen, zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

Vor Erarbeitung des Umweltberichts sind die öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts nach § 4 ROG, deren umwelt- und gesundheitsbezogener Aufgabenbereich von den durch die Regionalplanänderung verursachten Umweltwirkungen berührt werden kann, zu konsultieren (Scoping). Die Beteiligung erstreckt sich auf die Festlegung des Umfangs und des Inhalts der in den Umweltbericht aufzunehmenden Inhalte.

Das Scoping zu diesem Regionalplanverfahren wurde in Form einer schriftlichen Beteiligung mit Schreiben vom 10.06.2015 eröffnet. Die Frist für die Mitwirkung endete am 03.07.2015.

Im Rahmen des Scopings gingen 16 Stellungnahmen von Beteiligten ein. Die eingegangenen Stellungnahmen aus dem Scoping wurden, soweit sie die Umweltprüfung betreffen und soweit sie regionalplanerisch relevant sind, von der Regionalplanungsbehörde in die Erstellung des Umweltberichts einbezogen.

2.2 Ergebnis der Umweltprüfung

Der Umweltbericht beschreibt und bewertet entsprechend Anlage 1 zu § 9 ROG die aus regionalplanerischer Sicht erheblichen Umweltauswirkungen der Planung. Er beinhaltet außerdem Angaben zu möglichen Alternativen und nennt Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen sowie zur Überwachung.

Gemäß einer vergleichenden Bewertung verschiedener Standorte ist die Fläche an der Anschlussstelle Elsdorf die Verträglichste der für das Vorhaben geeigneten Alternativen.

Als regionalplanerisch relevante und erhebliche Umweltauswirkung der Planung ist abschließend der Verlust von ca. 12 ha Fläche für die landwirtschaftliche Nutzung und die Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden zu nennen. Besonders oder sehr schutzwürdige Böden sind von der Planung nicht betroffen.

Die Regionalplanungsbehörde kann im Verfahren nach § 34 Landesplanungsgesetz (LPIG) NRW die weitere Umsetzung der Planung überwachen und die Prognosen in Bezug auf das Eintreten unvorhergesehener Umweltauswirkungen überprüfen.

PLANBEGRÜNDUNG

3. Regionalplanerische Bewertung

3.1 Beachtung landesplanerischer Vorgaben und Verhältnis zu regionalplanerischen Zielen

Die raumordnerischen Vorgaben für die Regionalplanänderung ergeben sich im Wesentlichen aus dem ROG und dem Landesentwicklungsplan (LEP 1995) sowie dem Entwurf zum LEP NRW (Stand: Kabinettsbeschluss zur erneuten Beteiligung vom 22.09.2015). Die Ziele des gültigen LEP NRW gelten zwar bis zum Inkrafttreten des neuen LEP NRW weiter, die in Aufstellung befindlichen Ziele sind aber als Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen.

Weiterhin ist bei der regionalplanerischen Bewertung auch das Verhältnis der Planänderung zu den bestehenden Zielen des Regionalplans für den betroffenen Bereich zu betrachten.

Der Bedarf ist durch Stellungnahme des Landesverkehrsministeriums und vom Landesbetrieb Straßenbau NRW belegt. Die räumliche Festlegung lässt sich aus dem LEP-Ziel D.I.2 „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur“ herleiten. Ziel 2.1 fordert die Verbesserung besonders der Ost-West-Verbindungen wegen der Anforderungen an das großräumige Verkehrsnetz durch die europäische und deutsche Einigung. Der Ausbau soll sich vorrangig auf die Entwicklungsachsen konzentrieren.

Zum anderen wird in Kapitel C.II des LEP NRW „Baulandvorsorge für die Wirtschaft“ die Darstellung ausreichender Wirtschaftsflächen gefordert. Dabei sind Arrondierungen vorhandener Standorte zu nutzen, bevor andere Flächen in Anspruch genommen werden.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um die Deckung eines Bedarfs im Rahmen der Verkehrsinfrastruktur. Die Forderung nach Arrondierung eines vorhandenen Standortes ist erfüllt, da der zukünftige GIB im Osten an einen vorhandenen GIB auf Kerpener Stadtgebiet grenzt. Die verkehrliche Anbindung an die Autobahn ist über die K 16 und B 477n gesichert (vgl. Ziel C.II. 2.3 LEP NRW).

Die in Aufstellung befindlichen Ziele des LEP-Entwurfs sind hinsichtlich der bedarfsgerechten und flächensparenden Ausweisung sowie des Verbots von Neuansätzen im Freiraum weitgehend identisch. Allerdings ist es nicht gelungen, die Planung – wie im LEP 1995 und LEP-Entwurf gefordert – in regionaler Abstimmung ggf. in interkommunaler Zusammenarbeit durchzuführen.

Entsprechend der im LEP NRW und im LEP-Entwurf formulierten Ziele zum Freiraumschutz, darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn die Inanspruchnahme erforderlich ist. Sie ist beispielsweise erforderlich, wenn der Flächenbedarf nicht innerhalb des dargestellten Siedlungsraumes gedeckt werden kann (vgl. Kap. B.III.1.23 LEP NRW). Aufgrund der besonderen Lageanforderungen an einen Autohof in direkter Nähe einer Autobahnanschlussstelle konnte kein geeigneter Standort innerhalb eines bestehenden GIB gefunden werden. Insofern steht die Regionalplanänderung im Einklang mit aktuellen und zukünftigen Zielen des LEP NRW.

PLANBEGRÜNDUNG

3.2 Ziele und Grundsätze des Regionalplans Köln

Die Regionalpläne in NRW konkretisieren die Ziele und Grundsätze des LEP NRW. Im textlichen Teil des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln, sind die Ziele für die generelle Entwicklung des Siedlungsraums wie folgt festgesetzt: Siedlungsentwicklung soll sich innerhalb dargestellter Siedlungsbereiche vollziehen, sie dürfen nur im Sinne einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung in Anspruch genommen werden und sollen an vorhandene Siedlungen anschließen (vgl. Regionalplan Köln, Kap. B.1 Ziele 1 bis 3).

Für das betroffene Plangebiet bestehen keine weitergehenden regionalplanerischen Ziele oder Restriktionen. Aufgrund der günstigen Verkehrsanbindung können erhebliche Beeinträchtigungen für im weiteren Umfeld gelegenen Allgemeinen Siedlungsbereiche (ASB) nach derzeitigen Erkenntnissen weitgehend vermieden werden. Aufgrund der besonderen Standortanforderungen kommt nur diese Fläche in Betracht. Die vorgesehene Planung steht nicht im Widerspruch zu der regionalplanerisch angestrebten Siedlungsentwicklung.

3.3 Raumordnerische Bewertung

Entsprechend der Anregung der Stadt Elsdorf soll an der neuen Anschlussstelle Elsdorf an der A 4 ein Autohof entstehen.

Der Bedarf an zusätzlichen LKW-Stellplätzen ist durch das Verkehrsministerium NRW und den Landesbetrieb Straßenbau NRW bestätigt worden. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der besonderen Standortanforderungen ein vorhandener GIB nicht genutzt werden kann, sondern dass in jedem Fall Freiraum in Anspruch genommen werden muss.

Der Standort in Elsdorf ist qualitativ geeignet und entspricht den landesplanerischen Anforderungen. Im Rahmen der Standortalternativenprüfung ist er als die raumordnerisch verträglichste Alternative zur Erreichung des Planungsziels ermittelt worden.

Der GIB wird mit der Zweckbindung 'Autohof' belegt, um allgemeine industriell-gewerbliche Nutzungen auszuschließen.

Aus Sicht des Immissionsschutzes weist der geplante Standort einen ausreichend großen Abstand sowohl zur nächst gelegenen Wohnbebauung als auch gegenüber dem im Regionalplan dargestellten ASB auf. Zur Luftschadstoffbelastung im Umfeld des geplanten GIB liegen keine Anhaltspunkte vor, die eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen.

Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Schleichverkehre Richtung A 61 ist für Elsdorf Heppendorf und Kerpen Sindorf ebenfalls nicht zu erwarten. Die Anordnung der Gebäude als Sicht- und Schallschutzbarriere führt zu einer Verminderung zukünftiger Lärmbelastungen.

Als erhebliche, nicht vermeidbare Umweltauswirkungen verbleiben gemäß Umweltbericht der Verlust von ca. 12 ha Fläche für die landwirtschaftliche Nutzung und die Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden.

PLANBEGRÜNDUNG

4. Weiteres Verfahren

An den Erarbeitungsbeschluss schließen sich die gesetzlich vorgesehenen Beteiligungen der öffentlichen Stellen und der Öffentlichkeit (vgl. § 13 LPlG NRW i.V.m. § 10 ROG) an.

PLANENTWURF

PLANENTWURF

I. Entwurf Text

Die textliche Darstellung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln ist im Kapitel B.3.6 GIB für zweckgebundene Nutzungen durch ein neues Ziel zu ergänzen.

Ziel (Rhein-Erft-Kreis)

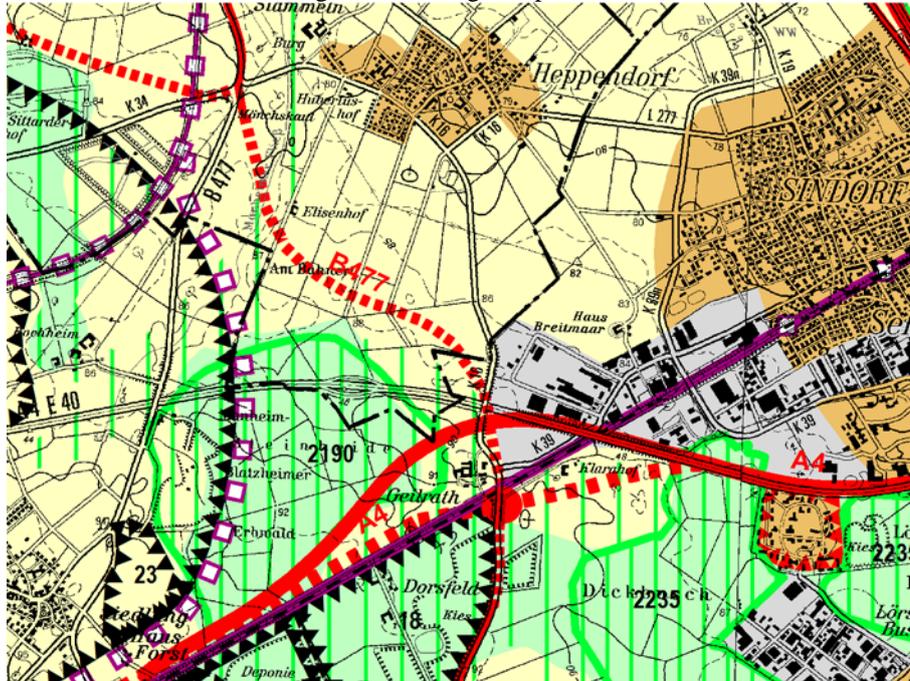
Der zweckgebundene GIB „Autohof Elsdorf“ dient ausschließlich der Errichtung eines Autohofs. Als eine der wesentlichen Funktionen des Autohofs ist bei der Umsetzung der Planung die Bereitstellung zusätzlicher Stellplätze vorzusehen.

PLANENTWURF

II. Entwurf Zeichnerische Darstellung

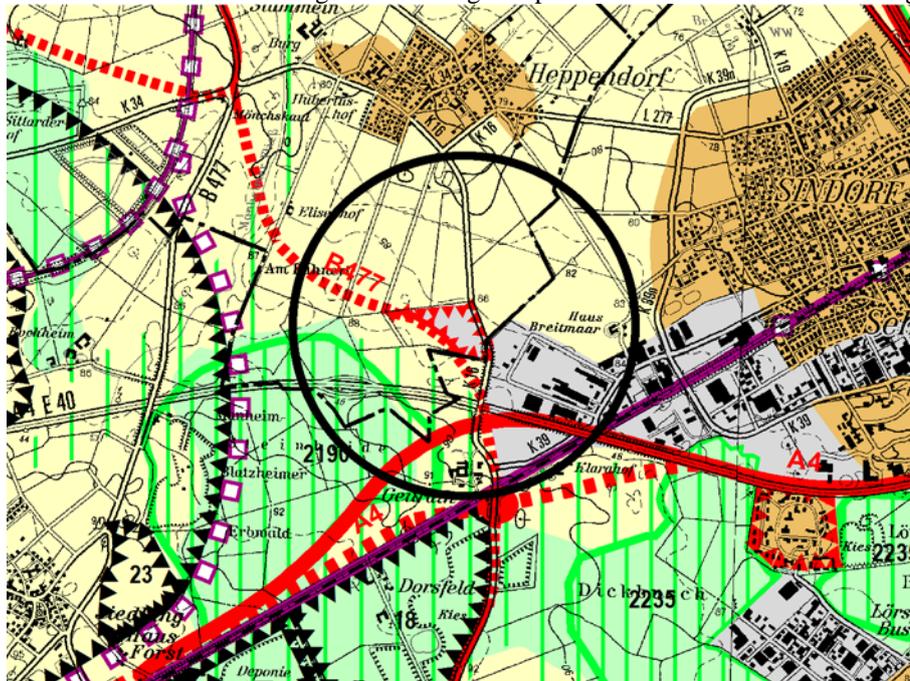
Ausschnitt aus dem bekannt gemachten Regionalplan

Blatt L 5104



Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015 Maßstab 1:50.000

Ausschnitt aus dem bekannt gemachten Regionalplan Köln mit der 24. Planänderung



Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015 Maßstab 1:50.000

Legende



GIB für zweckgebundene Nutzungen



Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche

UMWELTBERICHT

UMWELTBERICHT

1. Einleitung (vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 1)**Rechtlicher Hintergrund**

Gemäß § 9 des Raumordnungsgesetzes (ROG) ist bei der Aufstellung von Raumordnungsplänen, die mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden sind, eine Umweltprüfung durchzuführen.

Die nachfolgend erläuterte Planung der Stadt Elsdorf zur Errichtung eines Autohofes an der Bundesautobahn A 4 im Bereich der Abfahrt Elsdorf bedingt die Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln. Aufgrund der siedlungsräumlichen Inanspruchnahme von regionalplanerisch gesichertem Freiraum mit entsprechenden Freiraumfunktionen werden durch die Planung erhebliche Umweltauswirkungen verursacht und das Erfordernis einer Umweltprüfung ausgelöst.

Im Rahmen der Umweltprüfung sind gemäß den Vorgaben des ROG die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung auf

- Menschen, einschließlich menschlicher Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

zu ermitteln und in einem Umweltbericht frühzeitig zu beschreiben und zu bewerten. Gemäß den Vorgaben des ROG bezieht sich die Umweltprüfung auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethode sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Raumordnungsplanes angemessener Weise verlangt werden kann.

Der Untersuchungsrahmen der Umweltprüfung einschließlich des erforderlichen Umfangs und Detaillierungsgrades des Umweltberichts ist unter Beteiligung der öffentlichen Stellen, deren umwelt- und gesundheitsbezogener Aufgabenbereich von den Umweltauswirkungen des Raumordnungsplanes berührt werden kann, festzulegen.

Die auch als `Scoping´ bezeichnete Abstimmung wurde in Form einer schriftlichen Beteiligung zwischen dem 10.06.2015 und dem 3.7.2015 durchgeführt. Im Rahmen des Scopings gingen 16 Stellungnahmen ein. Die eingebrachten Anregungen und Hinweise aus dem Scoping wurden, soweit sie sich auf den Untersuchungsrahmen des Umweltberichts bezogen und regionalplanerisch von Relevanz sind, bei der Erstellung des Umweltberichts berücksichtigt.

UMWELTBERICHT

1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Raumordnungsplans
(vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 1a)**1.1.1 Anlass der Regionalplanänderung**

Die Stadt Elsdorf beabsichtigt die Errichtung eines Autohofes an der A 4 im Bereich der Abfahrt Elsdorf. Die Planungsabsicht der Stadt basiert auf dem Vorhaben der Tank & Rast Entwicklungsgesellschaft mbH, die den Autohof auf einer Fläche von ca. 12 ha betreiben möchte. Ein dringender Bedarf für die Planung wird im Wesentlichen in der Notwendigkeit gesehen, zusätzliche Stellplätze für Lastkraftwagen (LKW) in Autobahnnähe zu schaffen. Entsprechend einer in September 2015 aktualisierten Bedarfsermittlung vom Landesbetrieb Straßenbau NRW besteht auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Aachen und dem Autobahndreieck (AD) Heumar nach Fertigstellung aller in Vorbereitung und Planung befindlichen Anlagen (Rur-Scholle, Frechen Nord sowie einer Anlage im Bereich des Kölner Rings) ein Fehlbedarf von 90 LKW-Parkständen. Näheres hierzu ist in der Planbegründung ausgeführt.

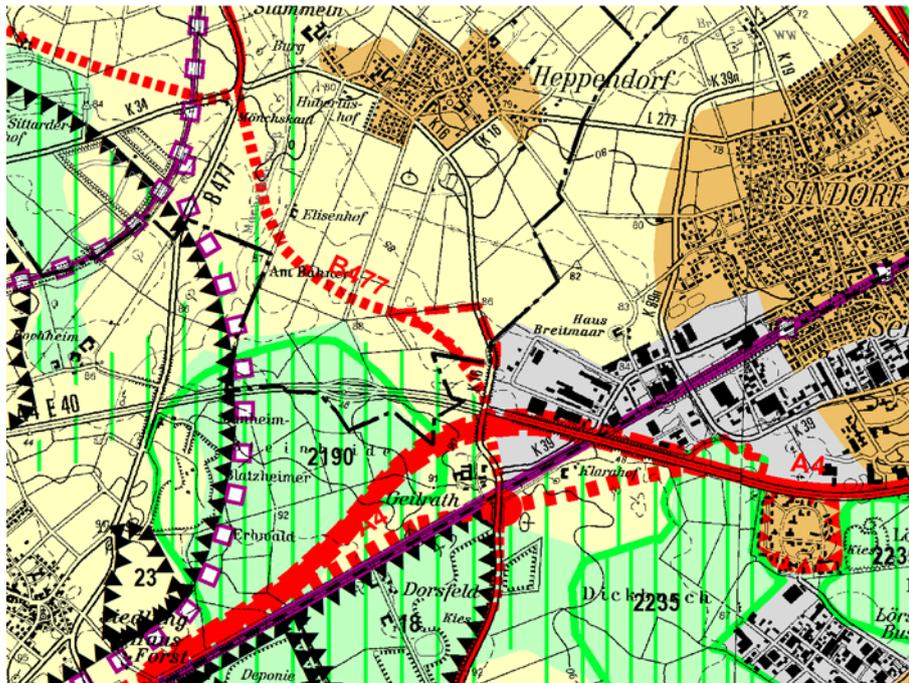
Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Vorhaben zu schaffen, hat die Stadt Elsdorf mit Schreiben vom 08.07.2013 angeregt, den Regionalplan entsprechend (vgl. nachfolgendes Kap. 1.1.2) zu ändern.

1.1.2 Erforderliche Änderung des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln

Der für die Errichtung eines Autohofes vorgesehene Bereich ist im Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Köln als Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich (AFAB) dargestellt. Die damit verbundenen raumordnerischen Ziele stehen einer baulichen Nutzung entgegen. Als Voraussetzung für die Umsetzung des Vorhabens ist damit eine Änderung des Regionalplans erforderlich. Mit der Änderung des Regionalplans wird das Ziel verfolgt, den Bereich des geplanten Autohofs als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) darzustellen. Über ein zugehöriges textliches Ziel im Regionalplan soll die Zweckbindung als Autohof näher definiert werden. Die vorgesehenen Änderungen der zeichnerischen und textlichen Darstellung des Regionalplans sind dem Planentwurf zu entnehmen.

UMWELTBERICHT

Abb. 1: Ausschnitt aus dem Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Köln mit Kennzeichnung der geplanten Fläche des Autohofs auf dem Gebiet der Stadt Elsdorf



Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015 Maßstab 1:50.000

1.1.3 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum für die Umweltprüfung hat grundsätzlich die durch das Vorhaben betroffene Fläche und die von den möglichen erheblichen Auswirkungen potenziell betroffene Umgebung einzubeziehen. Das Untersuchungsgebiet wird vor diesem Hintergrund in den nachfolgenden Kapiteln schutzgüterbezogen differenziert betrachtet. Während sich bei einzelnen Schutzgütern (z.B. Boden) die Betroffenheit auf den als GIB m.Z. vorgesehenen Bereich beschränkt, ist bei anderen Schutzgütern (z.B. Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt) ggf. auch außerhalb des überplanten Bereichs dahingegen zu prüfen, ob potenzielle erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Hierzu wird auf die entsprechenden Kapitel des Umweltberichtes verwiesen.

1.1.4 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten (vgl. Anlage zu § 9 Abs. 1 ROG, 2b)

Gemäß Anlage 1 zu § 9 ROG Absatz 2d sind in der Umweltprüfung die in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten zu beschreiben und zu bewerten, wobei die Ziele und der räumliche Geltungsbereich des Raumordnungsplanes zu berücksichtigen sind.

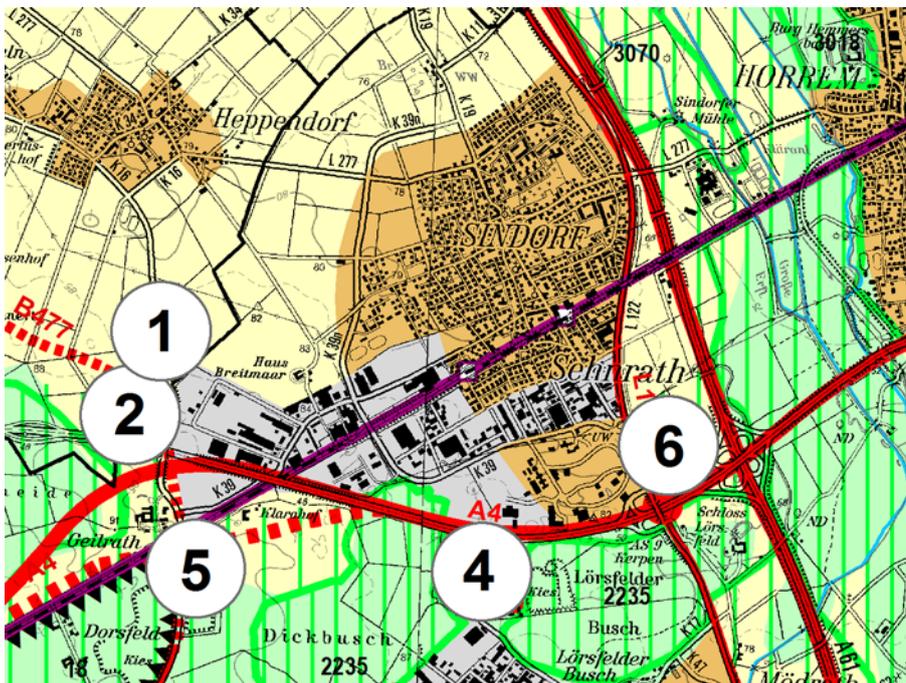
Das mit der Regionalplanänderung verfolgte Ziel ist es, einen Autohof zu errichten,

UMWELTBERICHT

um den Bedarf an Rastplätzen entlang der A 4 sicherzustellen. Unter Berücksichtigung dieses Planungsziels wurde die Alternativenbetrachtung räumlich auf Standorte entlang der A 4 zwischen der Anschlussstelle Düren und dem Autobahnkreuz West beschränkt. In diesem Rahmen wurden folgende acht Standorte (vgl. Abb. 2, 3 und 4) betrachtet:

- 1 Elsdorf, an der Anschlussstelle Elsdorf (= Anregung Stadt Elsdorf)
- 2 Elsdorf "Auf der Heide"
- 3 Frechen Nord
- 4 Kerpen, Boelcke-Kaserne
- 5 Kerpen Dorsfeld
- 6 Kerpen Erfttalstraße
- 7 Merzenich, Merzenicher Heide
- 8 Niederzier, Talbenden / Rurbenden

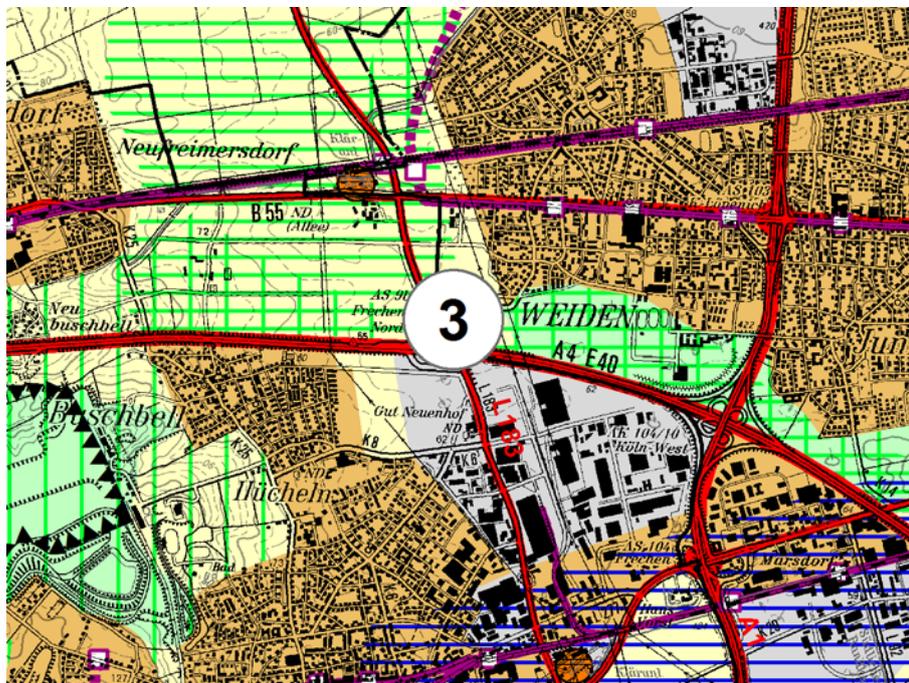
Abb. 2: Standortalternativen 1, 2, 4, 5 und 6



Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015 Maßstab 1:50.000

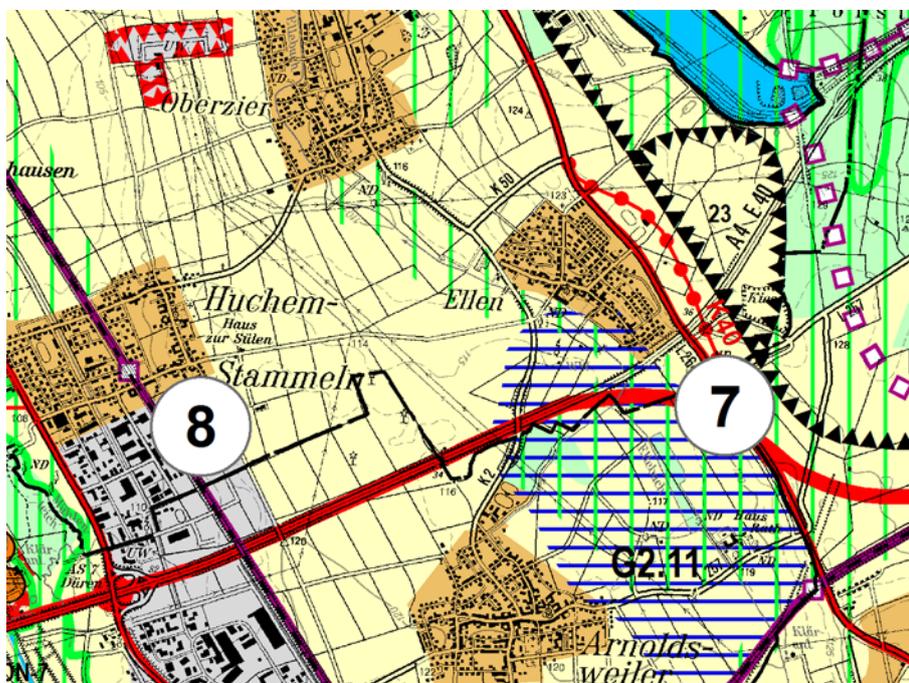
UMWELTBERICHT

Abb. 3: Standortalternative 3



Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015 Maßstab 1:50.000

Abb. 4: Standortalternativen 7 und 8



Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015 Maßstab 1:50.000

Bei der Bewertung der Alternativen wurde die von der Stadt Elsdorf vorgelegte Untersuchung des Ingenieurbüros Johannes Klee, Fachbüro für Stadtplanung und kommunales Verkehrswesen einbezogen.

UMWELTBERICHT

Unter Berücksichtigung der Untersuchung, des angestrebten Planungsziels und unter Einbeziehung von Umweltaspekten, der Standorteignung und der landes- und regionalplanerischen Vorgaben ist der Standort an der Anschlussstelle Elsdorf als der bestgeeignete zu bewerten. In Bezug auf die Umweltprüfung kann im Ergebnis der vergleichenden Betrachtung festgestellt werden, dass keine unter Umweltaspekten verträglicheren Alternativen zur Erreichung des Planungsziels zur Verfügung stehen.

Grundlage für diese Bewertung sind im Wesentlichen folgende Aspekte:

Die von der Stadt Elsdorf angeregte **Planungsalternative 1** ist unmittelbar mit einer leistungsfähigen Straße an die A 4 angebunden. Der für den geplanten Autohof avisierte Standort würde – wie landesplanerisch angestrebt – im räumlichen Zusammenhang mit einem vorhandenen GIB ausgewiesen. Ein neuer siedlungsräumlicher Ansatz im Regionalplan wird vermieden. Auch wird mit dem Standort 1 vermieden, Bereiche mit regionalplanerisch bedeutsamen Freiraumfunktionen wie Regionaler Grünzug, Bereich zum Schutz der Natur (BSN) oder Bereich zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung (BSLE) in Anspruch zu nehmen. Die Abstände zu Wohnsiedlungen (> 1 km) und zu naturschutzrechtlich relevanten Bereichen (Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebiet, ca. 500 m) lassen entsprechend der fachrechtlichen Vorgaben kein besonders hohes Konfliktpotenzial für den Standort erwarten. Damit ist die Planungsalternative 1 als insgesamt relativ konfliktarm zu bewerten.

Die untersuchten Alternativen sind demgegenüber aus unterschiedlichen Gründen als schlechter geeignet und/oder deutlich konfliktträchtiger einzustufen:

Zwei der untersuchten Alternativen, die **Alternativen 4 und 8** weisen keine geeignete Anbindung an die Autobahn auf. Sie scheiden damit im Hinblick auf das Planungsziel als Alternativstandorte aus und müssen nicht vertieft betrachtet werden.

Die **Alternative 2** rückt deutlich näher an das FFH-Gebiet Dickbusch, Lörsfelder Heide, Steinheide heran als die Alternative 1 und würde potenziell zu Konflikten mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets (< 300 m, vgl. Verwaltungsvorschrift FFH (VV-FFH)) führen. Landesplanerisch würde hier ein vom regionalplanerischen Siedlungsraum abgesetzter Siedlungsansatz entstehen. Die Alternative scheidet damit als potenziell verträglichere Alternative ebenfalls aus.

Die **Alternative 3** stellt einen landesplanerisch deutlich schlechter geeigneten Standort dar, da sie größere Konflikte mit Freiraumbelangen auslöst. Die Alternative liegt in einem Regionalen Grünzug, in einem BSLE und betrifft nach Aussagen des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) NRW überörtlich bedeutsame Biotopverbundflächen. Die Alternative würde zudem einen landesplanerisch unverträglichen neuen Siedlungsansatz im Freiraum darstellen.

Auch die **Alternative 5** stellt einen landesplanerisch unverträglichen siedlungsräumlichen Neuansatz im Freiraum dar. Sie würde zudem wie Alternative 3 zu größeren Konflikten mit den Belangen des Naturschutzes bzw. Funktionen des Biotopverbunds führen, die im Regionalplan mit entsprechenden Zielen als BSLE gesichert sind. Die **Alternative 6** würde ebenfalls im Regionalplan dargestellte BSLE betreffen. Sie birgt zudem ein erhöhtes Konfliktpotenzial in Bezug auf die im

UMWELTBERICHT

Regionalplan im direkten Umfeld dargestellten Allgemeinen Siedlungsbereiche (ASB). Die **Alternative 7** stellt einen landesplanerisch unverträglichen siedlungsräumlichen Neuansatz im Freiraum dar. Auch in diesem Fall wären im Regionalplan verankerte Ziele zum Schutz der Landschaft und Belange des Biotopverbunds betroffen.

1.2 Darstellung der in einschlägigen Gesetzen und Plänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Raumordnungsplan von Bedeutung sind, und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden (vgl. Anlage zu §9 (1) ROG 1b)

1.2.1 NATURA 2000

Durch die Planung werden keine als FFH- oder Vogelschutzgebiete gemeldeten Gebiete betroffen.

Das nächstgelegene FFH-Gebiet "Dickbusch, Lörsfelder Busch, Steinheide" (DE-5105-301) befindet sich in einem Abstand von ca. 500 m in westlicher Richtung. Entsprechend der Verwaltungsvorschrift FFH (VV-FFH NRW) wird davon ausgegangen, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebietes nicht verursacht wird.

Neben den Natura 2000-Gebieten sind im Hinblick auf das internationale Recht Lebensstätten von im Anhang IV der FFH-Richtlinie benannten Arten und von europäischen Vogelarten im Sinne der Vogelschutzrichtlinie in den Blick zu nehmen. Dies erfolgt in dem Kapitel 2.1.2. des Umweltberichts.

1.2.2 Landes- und Regionalplanung

Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)

Bezug auf die Umweltauswirkungen des Planes sind damit die Ziele des Kapitels B.III. „Natürliche Lebensgrundlagen“ des LEP NRW, insbesondere die Regelungen zum Schutz von Freiraumfunktionen und zur Inanspruchnahme von Freiraum, zu beachten.

Der LEP NRW (Stand: Entwurf 25.06.2013) stellt den geplanten Standort ebenfalls als Freiraum am Rande des Siedlungsraumes (inkl. großflächiger Infrastruktureinrichtungen) der Stadt Kerpen dar. Die in Aufstellung befindlichen Ziele sind zu berücksichtigen. Diese sind maßgeblich dem Kapitel 6 des LEP-Entwurfes zu entnehmen.

Die Vereinbarkeit der Planung mit diesen Vorgaben ist in der Planbegründung zum Erarbeitungsbeschluss erläutert.

Regionalplan

Der Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Köln stellt den Bereich des geplanten Autohofes als AFAB ohne überlagernde Schutzdarstellungen bzw. ohne besondere Freiraumfunktionen dar. Die westlich verlaufende Bundesstraße B 477n und die

UMWELTBERICHT

Hambachbahn sind im Regionalplan als Planung ohne konkrete räumliche Festlegung dargestellt. Weiter westlich sind die aus regionalplanerischer Sicht bedeutsamen Freiraumstrukturen wie BSN oder BSLE im Umfeld des vorgenannten FFH-Gebietes dargestellt. Östlich der Kreisstraße K 16 schließt sich ein GIB an.

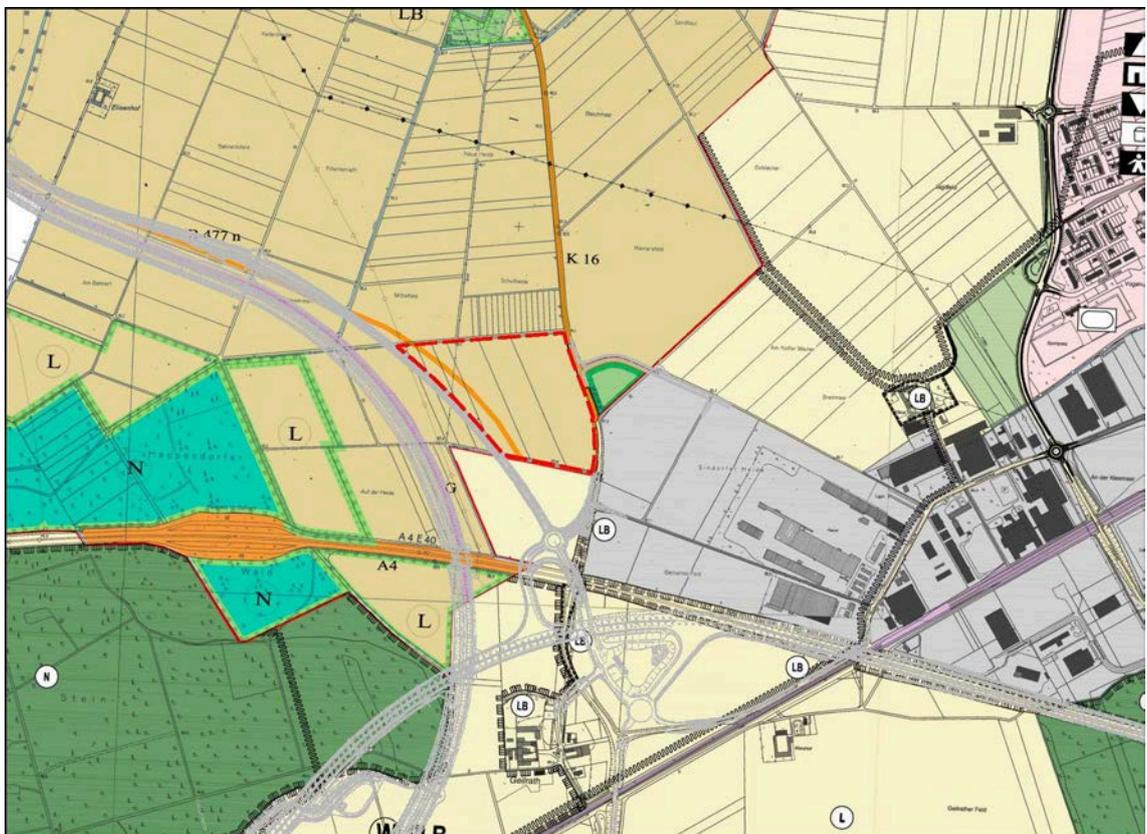
1.2.3 Bauleitplanung

Flächennutzungsplan

Die Vorhabensfläche auf dem Gebiet der Stadt Elsdorf wird derzeit landwirtschaftlich genutzt und ist im Flächennutzungsplan (FNP) als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Östlich und westlich grenzen die Straßen K 16 und B 477n an. Ein Bebauungsplan existiert für die Fläche nicht.

Östlich der K 16 – auf dem Gebiet der Stadt Kerpen – sind Flächen für gewerbliche Nutzungen im FNP ausgewiesen. Für diese Flächen setzt der Bebauungsplan Sindorf 245 "Geilrather Feld" ein Industriegebiet fest.

Abb. 4: Ausschnitt aus den Flächennutzungsplänen der Städte Elsdorf und Kerpen mit der geplanten Fläche des Autohofes (rot markiert)



Quelle: Flächennutzungspläne Stadt Elsdorf und Stadt Kerpen (mit aktueller Lage der tagebaubedingten Infrastrukturprojekte)

Hinweis: Kein Regionalplanmaßstab

UMWELTBERICHT

1.2.4 Landschaftsplanung

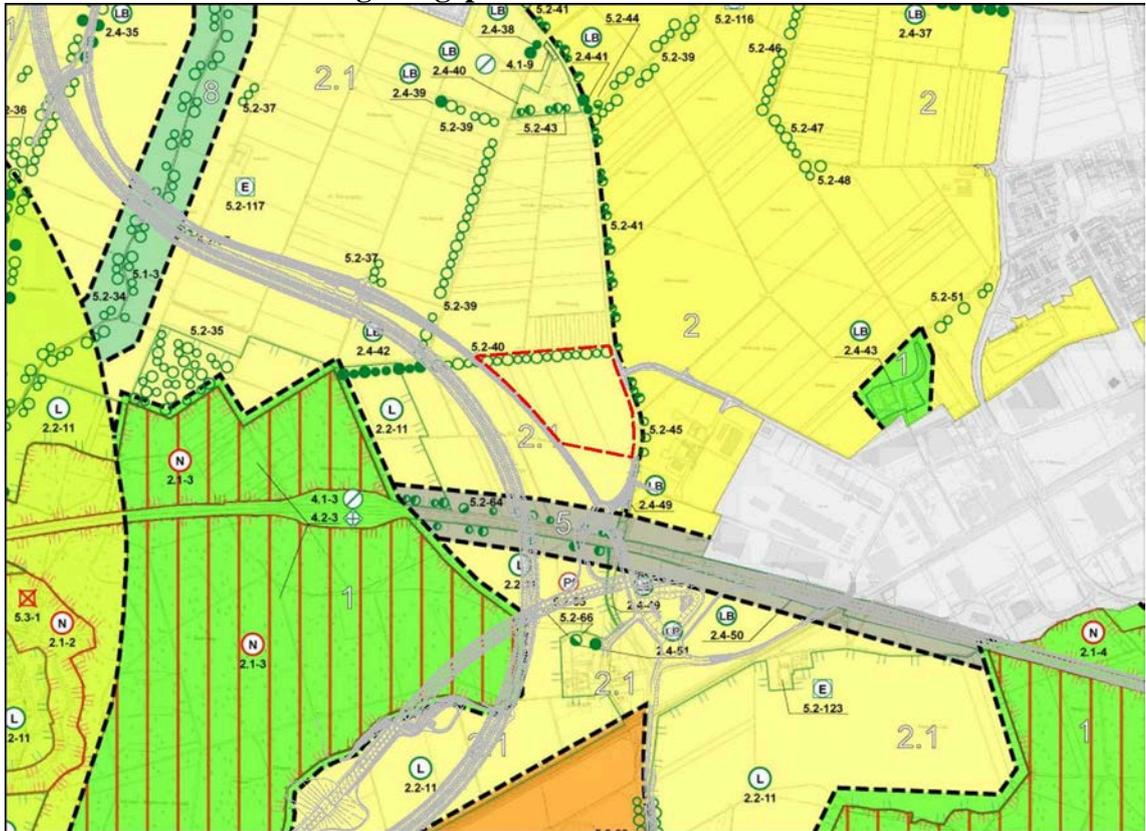
Die Fläche für den Autohof liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplans (LP) des Rhein-Erft-Kreises "Bürgewälder" (LP 3). Innerhalb der geplanten Fläche für den Autohof sind im LP keine Schutzgebiete festgesetzt. Westlich der Hambachbahn und südlich der A 4 ist das Landschaftsschutzgebiet (LSG) "Umgebung Naturschutzgebiet Steinheide, Lörsfelder Busch, Dickbusch und Kiesgrube Steinheide" (Nr. 26, 2.2-11) festgesetzt. Am landwirtschaftlichen Weg, welcher die nördliche Grenze der Flächen für den Autohof bildet, befindet sich westlich der Hambachbahn der geschützte Landschaftsbestandteil (LB) "Gehölzstreifen mit 10 Stieleichen, Birken und Laubgehölzen nördlich angrenzend an den Heppendorfer Wald" (LB 2.4-42).

Für die Flächen östlich der Hambachbahn sollen entlang des vorgenannten landwirtschaftlichen Weges gemäß den Festsetzungen unter 5.2 des Landschaftsplans Anlage, Pflege oder Anpflanzung von Feldgehölzen, Hecken, Bienenweidegehölzen, Schutzpflanzungen, Alleen, Baumgruppen und Einzelbäumen (vgl. § 26 Nr. 2 Landschaftsgesetz NRW) folgende Maßnahmen umgesetzt werden (5.2-40 Pflanzung von Bäumen und Sträuchern entlang eines Feldweges südlich des Heppendorfer Sportplatzes).

Südwestlich des Plangebiets befindet sich ein als Naturschutzgebiet (NSG) "Bürgewald Steinheide" (NSG Nr. 6, 2.1-3) ausgewiesener Wald. Dieses Alt-Waldgebiet ist Teil des o.g. FFH-Gebietes "Dickbusch, Lörsfelder Busch, Steinheide" (DE-5105-301). Die genannten Festsetzungen, sowohl des LSG, als auch des NSG befinden sich teilweise im Abbaugbiet des Tagebaus Hambach (Quelle: Landschaftsplan Rhein-Erft-Kreis, Karte mit Stand: 22.06.2015).

UMWELTBERICHT

Abb. 5: Festsetzungen im Landschaftsplan "Bürgewälder" Nr. 3 mit Kennzeichnung der geplanten Fläche des Autohofes



Quelle: Landschaftsplan Rhein-Erft-Kreis LP3 (2012)
(mit aktueller Lage der tagebaubedingten Infrastrukturprojekte)

Hinweis: Kein Regionalplanmaßstab

1.2.5 Fachgesetzliche Regelungen und sonstige Umweltschutzziele

Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen sind folgende Gesetze und Regeln in der aktuell gültigen Fassung als relevant anzusehen:

Raumordnung und Landesplanung

- Raumordnungsgesetz
- Landesplanungsgesetz NRW

Umweltrecht

- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV)

Umweltschutzgüter und Immissionsschutz

- Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL)
- Richtlinie 79/409/EWG (Vogelschutz-RL)
- EU-Artenschutz Verordnung

UMWELTBERICHT

- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG)
- Landschaftsgesetz NRW (LG NW)
- Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz NW)
- Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 79/409/EWG (Vogelschutz-RL), (VV-FFH NW)
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (BBodSchG)
- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG)
- Landesforstgesetz NW
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umweltwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz BImSchG)
- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)
- DIN 18005 Schallschutz im Städtebau

1.2.6 Informelle Planungsgrundlagen

Als informelle Planungsgrundlage ist der ökologische Fachbeitrag des LANUV NRW zu bewerten. Er bildet gemäß § 15a LG NW die Grundlage für die Fortschreibung des LP und der Regionalpläne, denen die Funktion eines Landschaftsrahmenplans zukommt.

Gemäß ökologischem Fachbeitrag betreffen der Bereich des geplanten Autohofs und dessen näheres Umfeld keine unter dem Aspekt der Biotopvernetzung bedeutsamen Verbundflächen.

Westlich (das o.g. FFH-Gebiet betreffend) und südlich der geplanten Fläche (Abstand > 500 m) befinden sich gemäß Fachbeitrag sowohl Flächen für den Biotopverbund der Kategorie 1 mit herausragender Bedeutung (VB-K-5105-110 und VB-K-5105-109), als auch Flächen der Kategorie 2 mit besonderer Bedeutung (VB-K-5105-012).

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen (vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 2)

Die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umwelt und ihrer Bestandteile ist Voraussetzung zur Beurteilung der Umweltauswirkungen. Die verschiedenen Umweltfaktoren bzw. Schutzgüter sind dabei in ihrer Bedeutung sowie hinsichtlich

UMWELTBERICHT

ihrer Empfindlichkeit gegenüber den zu erwartenden Auswirkungen zu bewerten. Vorhandene Belastungen sind zu berücksichtigen. Die nachfolgenden Angaben basieren zu wesentlichen Teilen auf den Angaben des von der Stadt Elsdorf beauftragten Planungsbüros „Landschaft!“.

2.1 **Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes** (vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 2a)

Beschreibung des betroffenen Raums

Die Fläche des geplanten Autohofes liegt in der Stadt Elsdorf. Sie befindet sich ca. 380 m nördlich der Anschlussstelle Elsdorf an der A 4 zwischen der B 477n im Westen und der K 16 im Osten. Die ca. 12 ha große Fläche wird ackerbaulich genutzt. Parallel zur B 477n soll voraussichtlich im Jahr 2016 die derzeit im Planfeststellungsverfahren befindliche 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Mönchskaul – Pkt. Blatzheim, Bl. 4231, errichtet werden. Landschaftsbildprägende Gehölzstrukturen sind innerhalb der überplanten Fläche nur vereinzelt entlang der K 16 vorhanden.

Der Untersuchungsraum wird der naturräumlichen Großeinheit der "Niederrheinischen Bucht" und dort der Haupteinheit "Jülicher Börde" zugeordnet. Die beanspruchten Flächen liegen innerhalb der naturräumlichen Einheit der Bürgewälder. Die Bürgewälder stocken auf Flächen mit einer dünnen Lössdecke. Noch vor rund 180 Jahren waren die Waldflächen rund dreimal so groß wie heute. Aktuell kommt es aufgrund des Braunkohlentagebaues zu weiteren umfangreichen Verlusten innerhalb der historischen Waldflächen. Im östlichen Teil nehmen die Waldflächen der Steinheide, des Dickbusches und des Lörfelder Busches den Großteil der Einheit ein. Die nordöstlich verbleibenden Flächen werden von intensiv genutzten, flurbereinigten landwirtschaftlichen Flächen eingenommen. Hier fehlen strukturierende Elemente wie Einzelbäume, Hecken o.ä. Aufgrund der Flächeninanspruchnahme durch den Tagebau Hambach befinden sich verschiedene neue Infrastruktureinrichtungen in dieser Raumeinheit. Es handelt sich hierbei u.a. um die verlegte Hambachbahn, die A 4n und die B 477n. Als weitere Infrastrukturachse ist die Eisenbahnstrecke Aachen – Köln südlich der A 4n und die K 16 zu nennen.

2.1.1 **‘Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit’**

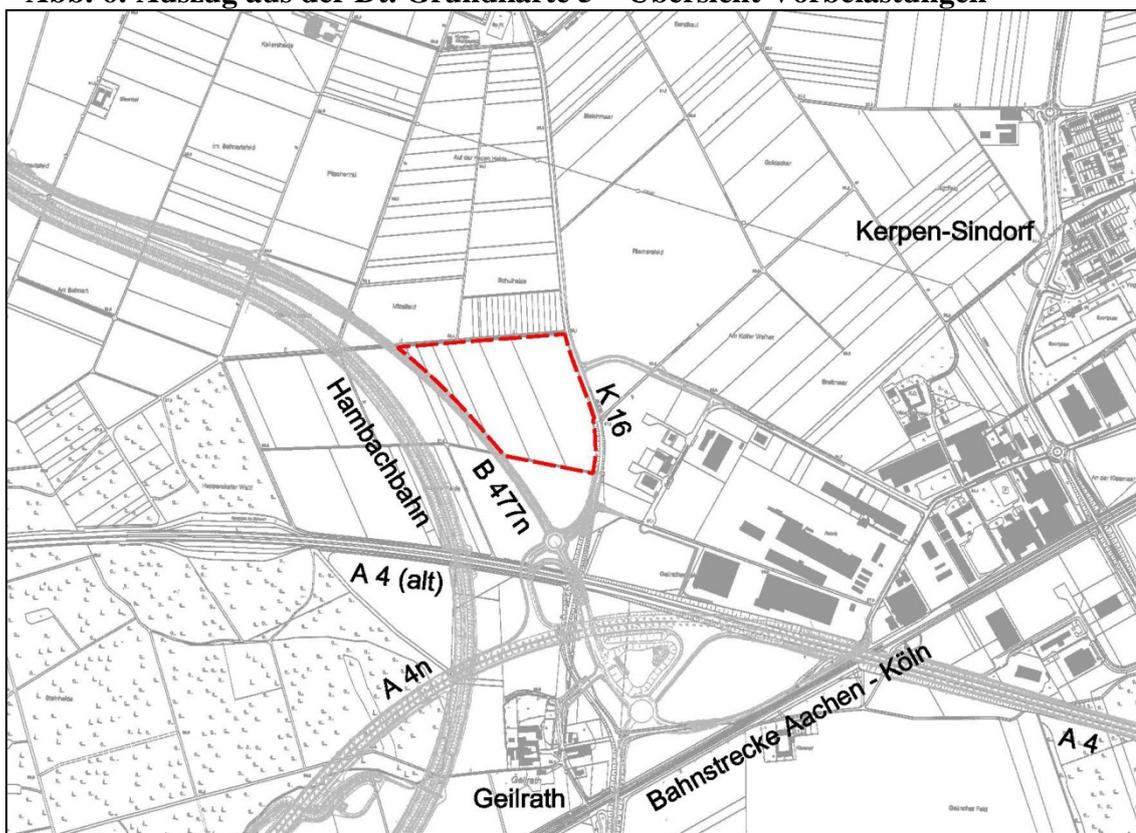
Der Abstand des geplanten Autohofes zur nächstgelegenen Wohnbebauung in nördlicher Richtung (Heppendorf) beträgt etwa 1,1 km. Zur nächstgelegenen Siedlung in östlicher Richtung (Kerpen-Sindorf) beträgt der Abstand ca. 1,2 km. Zwischen dem Siedlungsbereich bei Kerpen-Sindorf und dem geplanten Autohof liegt das Gewerbe- und Industriegebiet Kerpen-Sindorf.

Südlich der A 4n befindet sich in einer Entfernung von ca. 690 m zum geplanten GIB der Weiler Geilrath. Weitere Siedlungen sind im näheren Umfeld nicht zu verzeichnen. Die westlich gelegenen Siedlungen werden in nächster Zeit dem Tagebau Hambach weichen.

UMWELTBERICHT

Die überplante Fläche und deren unmittelbare Umgebung eignet sich aufgrund bestehender Vorbelastungen (Gewerbe- und Industriegebiet, Verkehrsachsen einer Autobahn, einer Bundes- und Kreisstraße sowie der Schienenstrecken der Hambachbahn und der Eisenbahnstrecke Aachen – Köln) und kaum vorhandener landschaftlich prägender Strukturen nur in sehr geringem Maße für die landschaftsorientierte Erholung.

Abb. 6: Auszug aus der Dt. Grundkarte 5 – Übersicht Vorbelastungen



Quelle: Geobasis NRW und RWE Power 2015
(mit aktueller Lage der tagebaubedingten Infrastrukturprojekte)

Hinweis: Kein Regionalplanmaßstab

2.1.2 `Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt`

Die überplanten Parzellen werden derzeit intensiv ackerbaulich genutzt. Landschaftsbildprägende Vegetationsstrukturen sind im Nahbereich nur entlang der K 16 in Form von Straßenbegleitgrün vorhanden. Die Lebensraumeignung für die in diesem Raum potenziell möglichen natürlichen Tier- und Pflanzenarten ist durch die Einwirkungen der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung stark eingeschränkt.

Im Fundortkataster geschützte Pflanzen und Tiere des LANUV NRW sind für den Bereich der Regionalplanänderung keine Fundorte von planungsrelevanten Arten enthalten. Auch liegen keine sonstigen Erkenntnisse zum Vorkommen planungsrelevanter Arten vor. Im Rahmen des Braunkohletagebaus wird von der RWE Power AG ein umfangreiches Artenschutz-Monitoring (Bearbeitung Kölner Büro für

UMWELTBERICHT

Faunistik) erarbeitet. Der Bereich der Regionalplanänderung ist durch das Monitoring allerdings nicht abgedeckt, sodass sich auch hieraus keine zusätzlichen Informationen hinsichtlich der tatsächlichen Vorkommen bzw. der unmittelbaren Betroffenheit planungsrelevanter Arten ableiten lassen.

Gemäß den Messtischblattquadranten 5105/2 und 5005/4 "Planungsrelevante Arten" des LANUV NRW werden aus folgenden Tiergruppen die nachstehende Anzahl von planungsrelevanten Arten als potenziell vorkommend ausgewiesen:

- 9 Fledermausarten
- 41 Vogelarten
- 2 Amphibienarten.

Potenzielle planungsrelevante Pflanzen, Reptilien, Mollusken, Krebse, Libellen, Käfer, Schmetterlinge sowie Säugetiere (außer Fledermäuse) werden für den Bereich nicht benannt. Unter Berücksichtigung des in der Örtlichkeit vorkommenden Lebensraumtyps Acker, reduziert sich die Liste potenziell vorkommender planungsrelevanter Arten auf die im Folgenden benannten fünf Vogelarten:

- Feldlerche (*Alauda arvensis*)
- Grauammer (*Emberiza calandra*)
- Kiebitz (*Vanellus vanellus*)
- Rebhuhn (*Perdix perdix*)
- Wachtel (*Coturnix coturnix*).

Arten, die die Fläche lediglich zur Nahrungsaufnahme aufsuchen bzw. die die Fläche überfliegen, sind in diesem Zusammenhang nicht weiter zu betrachten, da diese für die Aufzucht von Jungtieren und somit für den Erhalt der Population nicht von essenzieller Bedeutung sind.

2.1.3 'Schutzgut Boden'

Gemäß der Karte der schutzwürdigen Böden des Geologischen Dienstes NRW kommen innerhalb der vom Autohof beanspruchten Fläche keine besonders oder sehr schutzwürdigen Böden vor.

Auf der geplanten Fläche für den Autohof kommt der typische Pseudogley, zum Teil Parabraunerde-Pseudogley, vor. Es handelt sich hierbei um einen schluffigen Lehmboden, vereinzelt humos aus Löß über Kies, zum Teil Sand, vereinzelt lehmiger Sand.

Im Bereich des geplanten Autohofs liegt keine überdurchschnittlich hohe Bodenfruchtbarkeit vor. Nach der Bodenkarte auf Grundlage der Bodenschätzung (DGK-Blatt 5005-30, Landesvermessungsamt NRW) liegen die Bodenwertzahlen bei ca. 40 (auf einer Skala von 0 bis 100).

Es liegen keine Erkenntnisse über vorhandene Altlasten im Planungsbereich vor.

UMWELTBERICHT

2.1.4 `Schutzgut Wasser´

Im Gebiet ist kein Oberflächengewässer vorhanden. Wasserschutzgebiete sind im Bereich der Planung ebenfalls nicht vorhanden.

Ein besonderer und wesentlicher Aspekt der Umweltvorsorge ist, auch wenn kein Schutzgebiet betroffen ist, der Schutz des Grundwassers. Bedingt durch den nahegelegenen Tagebau Hambach und die hierdurch bedingten großräumigen Grundwasserabsenkungen ist der Grundwasserhaushalt im Umfeld als gestört anzusehen. Eine nähere Aussage zum natürlich anstehenden Grundwasserhorizont ist nicht möglich.

2.1.5 `Schutzgut Luft / Klima´

Offene Freiraumbereiche können als potenzielle nächtliche Abkühlungsflächen im Nahbereich für das Ortsklima von Bedeutung sein. Da es sich bei der überplanten Flächen um ebene, großflächige offene Ackerflächen handelt, besteht potenziell eine Bedeutung des Bereichs als nächtliches Kaltluftentstehungsgebiet.

Die zahlreichen stark befahrenen Achsen des Kraftfahrzeug- und Schienenverkehrs führen zu Vorbelastungen der Luft mit Feinstaub und Stickstoffdioxid.

2.1.6 `Schutzgut Landschaft´

Das Landschaftsbild wird als die wahrnehmbare Ausprägung von Natur und Landschaft verstanden. Neben den natürlichen Faktoren wie Relief, Bewuchs und Gewässer wird es von der vorhandenen Nutzung geprägt und berücksichtigt auch die Lärm- und Geruchsbelastung.

Die Flächen des geplanten Autohofes sind als großflächige landwirtschaftliche Nutzfläche ohne gliedernde Elemente zu charakterisieren. Landschaftsbildprägende Strukturelemente sind im Nahbereich nur vereinzelt entlang der K 16 zu verzeichnen. Die im Westen in einer Entfernung von ca. 500 m angrenzenden Flächen des Heppendorfer Waldes stellen ein prägendes Element im Landschaftsraum dar. Durch die zahlreichen vorhandenen Infrastruktureinrichtungen wie A 4, B 477n, K 16, Hambachbahn und der Eisenbahnstrecke Aachen – Köln ist die Landschaft als erheblich vorbelastet zu bewerten. Eine Eignung bzw. Funktion des überplanten Bereichs und seiner Umgebung für die landschaftsorientierte Erholung ist nur in sehr geringem Maße gegeben.

2.1.7 `Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter´

Relevante Vorgaben zum Schutz von Kultur- und Sachgütern bilden das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), das ROG und das Denkmalschutzgesetz (DSchG). Sie stellen auf den Schutz von Baudenkmalern, Denkmalbereichen, Bodendenkmalen, archäologischen Fundstellen sowie den Schutz von historisch

UMWELTBERICHT

gewachsenen Kulturlandschaften ab.

Die Flächen der Neudarstellung eines GIB zum geplanten Autohof liegen gemäß dem kulturlandschaftlichen Fachbeitrag zur Landesplanung in NRW des Landschaftsverbandes Rheinland (LVR) und des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (LWL) außerhalb von bedeutsamen Kulturlandschaftsbereichen.

Der geplante Autohof liegt in einem Gebiet, welches aufgrund seiner fruchtbaren Lössböden seit ca. 7000 Jahren intensiv bewirtschaftet und besiedelt wird. Im Umfeld sind daher zahlreiche Siedlungsstellen der unterschiedlichsten Zeitepochen bekannt.

Des Weiteren quert die Trasse der römischen Straße von Neuss nach Zülpich das Plangebiet in Nord-Süd-Richtung. Die genaue Lage dieser Straßentrasse ist jedoch nicht bekannt.

Nach Auskunft des LVR, Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland sind im Umfeld keine in amtlichen Listen oder Karten verzeichneten Denkmäler, Denkmalensembles oder Gebiete, die als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind, vorhanden. Aus anderen Planverfahren sind Hinweise im Bereich des geplanten Autohofes auf ein römisches Landgut durch den Fund von römischen Dachziegeln und Scherben bekannt. Neben römischen ist auch mit vorgeschichtlichen Siedlungsresten im Plangebiet zu rechnen.

Das Erfordernis weiterer Untersuchungen ist auf der nachfolgenden Planungsebene mit dem LVR abzustimmen.

2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung (vgl. Anlage zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 2b)

2.2.1 `Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit`

Bei Inanspruchnahme der vorgesehenen Flächen durch die vorgesehene Gewerbegebietsnutzung ergeben sich hinsichtlich des `Schutzgutes Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit` Beeinträchtigungen durch den Flächenverlust. In dem für den Autohof vorgesehenen Bereich gehen ca. 12 ha Flächen für die landwirtschaftliche Nutzung verloren. Eine überdurchschnittlich hohe Bodenfruchtbarkeit der Flächen ist (vgl. Kap. 2.1.3) nicht gegeben. Allerdings ist in dem betroffenen Raum der vorhandene Nutzungsdruck auf landwirtschaftliche Flächen aufgrund der Flächenverluste durch den Braunkohletagebau und aufgrund des Baues bzw. der Verlagerung von Infrastruktur besonders hoch.

Weitere Wirkungen des geplanten Autohofs bezogen auf das Schutzgut sind potenzielle Immissionsbelastungen infolge der geplanten Nutzung, insbesondere infolge zusätzlichen Verkehrsaufkommens. Diese Wirkungen werden sich allerdings voraussichtlich auf das unmittelbare Umfeld des Autohofs bzw. den Bereich bis zur nahen Anschlussstelle beschränken. Eine erhebliche Belastung von Wohnplätzen ist aufgrund der Entfernungen nicht zu erwarten. Mit dem aktuellen Nutzungskonzept, das eine Anordnung der Gebäude als Sicht- und Schallschutzbarriere im nördlichen Bereich der Fläche vorsieht und die Parkplätze auf der zur Autobahn ausgerichteten Seite plant, bestehen Möglichkeiten zukünftige Lärmbelastungen zu mindern. Die

UMWELTBERICHT

Vereinbarkeit des Vorhabens mit den rechtlichen Vorgaben des Immissionsschutzes kann sichergestellt werden.

Dass aufgrund der Anlage des Autohofs ein erheblich erhöhtes Verkehrsaufkommen nördlich des Autohofs durch Schleichverkehre Richtung A 61 entstehen könnte (Hinweis im Scoping), ist aus den Ergebnissen eines Verkehrsgutachtens nicht zu erkennen. Es wird demnach durch den Autohof keine signifikante Zunahme verkehrlicher Belastungen in den Ortslagen Heppendorf oder Sindorf verursacht. Näheres hierzu ist in der Planbegründung ausgeführt.

Bei Nichtdurchführung der Planung würden die v.g. Auswirkungen vermieden. Eine wesentliche Veränderung der bestehenden Verhältnisse ist bei Nichtdurchführung der Planung bezogen auf das 'Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit' nicht zu erwarten.

2.2.2 'Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt'

Für das 'Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt' ergeben sich Beeinträchtigungen aufgrund des weitgehenden Verlusts von Lebensraumfunktionen auf der betroffenen Fläche. Konkrete Vorkommen planungsrelevanter Arten für die Fläche sind nicht bekannt. Der Verlust der intensiv ackerbaulich genutzten Flächen ist für potenzielle Vorkommen von Arten des Offenlandes als nicht relevant einzustufen. Im Umland der betroffenen Fläche stehen großflächig vergleichbar strukturierte bzw. genutzte Flächen (ggf. auch zur Durchführung artspezifischer Maßnahmen) zur Verfügung.

Im jetzigen Planungsstadium kann auf Grundlage der vorliegenden Informationen nicht ausgeschlossen werden, dass durch das Vorhaben während der Bauphase Konflikte mit den artenschutzrechtlichen Vorgaben (§ 44 Abs. 1 BNatSchG) auftreten. Unter Einbeziehung von möglichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, die im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung auf Ebene der Bauleitplanung ggf. zu konkretisieren sind, kann davon ausgegangen werden, dass durch das Vorhaben kein unüberwindbaren artenschutzrechtlichen Konflikte ausgelöst werden.

Bezüglich der Verträglichkeit der Planung mit den Zielen der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie ist aufgrund des Abstands von ca. 500 m auszugehen, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele nicht verursacht wird.

Im Zusammenhang mit dem Scoping wurde angeregt, die Wirkung von Lichtemissionen des geplanten Autohofs in Bezug auf die Vorkommen planungsrelevanter Arten zu betrachten.

Mit der Anlage des Autohofes entstehen in einem bisher wenig von Lichtemissionen vorbelasteten Naturraum neue künstliche Lichtquellen in der Nähe eines FFH-Gebietes. Diese können je nach Auswahl des Leuchtmittels in der Dämmerung und in der Nacht eine starke Attraktionswirkung auf nachtaktive Insekten ausüben. Dies kann wiederum eine Lockwirkung für nachtaktive Insektenfresser (z.B. Fledermäuse) auslösen, da diese an den Beleuchtungseinrichtungen reichhaltige Beute machen können. Die nachtaktiven Insektenfresser geraten dadurch in Gefahrenbereiche entlang der Verkehrswege, was zu einer erhöhten Kollisionsgefahr mit schnell

UMWELTBERICHT

fahrenden Kraftfahrzeugen führt. Ein weiterer potenzieller Effekt ergibt sich durch das Abziehen von Nahrungsressourcen aus natürlichen Lebensräumen (z.B. Waldflächen) durch die Lockwirkung des Lichtes.

Als bestehende Vorbelastung im Hinblick auf Lichtemissionen besteht aktuell das an den geplanten Autohof angrenzende Gewerbe- und Industriegebiet Kerpen-Sindorf. Die Lichtemissionen der Scheinwerfer der Kraftfahrzeuge auf der A 4 und der B 477n haben aufgrund der Geschwindigkeiten der Fahrzeuge keine vergleichbare Lockwirkung auf Insekten. Weitere Vorbelastungen, z.B. in Form von Straßenbeleuchtungseinrichtungen, sind bisher entlang der B 477n im Umfeld des geplanten Autohofes Elsdorf nicht vorhanden.

Die Lockwirkung auf nachtaktive Insekten unterscheidet sich je nach Auswahl des jeweiligen Leuchtmittels sehr stark, da die emittierende Wellenlänge der Leuchtmittel unterschiedlich ist und dementsprechend von Insekten stark bis gar nicht wahrgenommen wird. Dies bietet die Möglichkeit potenzielle Beeinträchtigungen zu minimieren. Zum Schutz von nachtaktiven Insekten und der v.g. Auswirkungen ist seitens des Vorhabenträgers vorgesehen, die komplette Beleuchtung der Außenanlagen des Autohofes Elsdorf mit insektenfreundlichen und energiesparenden LED-Leuchtmitteln auszustatten. Die von den warm-weißen LED-Leuchtmitteln emittierte Wellenlänge kann von nachtaktiven Insekten nur sehr schwer wahrgenommen werden und stellt aktuell die insektenfreundlichste Form der Beleuchtung dar. Durch die hohe Energieeffizienz der Beleuchtung kommt es auch zu einer geringeren Erwärmung des Lampengehäuses und hierdurch reduzieren sich die Verluste durch Verbrennung von Insekten. Bei der Auswahl der Straßen- und Gebäudebeleuchtung soll zudem darauf geachtet werden, dass die Leuchtmittel nach unten ausgerichtet sind, um unnötige Lichtemissionen in die Umgebung zu verhindern. Hierzu kann auch eine Abschirmung des Geländes, z.B. durch Bepflanzung, beitragen.

Auf Basis der vorgenannten Maßnahmen kann eine grundsätzliche Lösbarkeit der Problematik prognostiziert werden. Eine darüber hinausgehende Betrachtung geht über den Detaillierungsgrad der regionalplanerischen Ebene hinaus. Diese kann erst auf der nachfolgenden Planungsebene anhand konkreterer Informationen zum geplanten Vorhaben und zum Vorkommen planungsrelevanter Arten erfolgen. Weitergehende Untersuchungen und die konkrete Umsetzung eines verträglichen Beleuchtungskonzepts müssen daher der nachfolgenden Umsetzung vorbehalten bleiben.

2.2.3 `Schutzgut Boden`

Nach Angabe des Vorhabenträgers ist eine Versiegelung von ca. 50 % im Bereich des geplanten Autohofs zu erwarten. Die übrigen Flächen sollen begrünt werden.

Unter Einbeziehung zu erwartender Beeinträchtigungen im Randbereich der versiegelten und überbauten Flächen und unter Zugrundelegung der planungsrechtlich möglichen Umsetzung des geplanten GIB wird insgesamt dennoch davon ausgegangen, dass für den weit überwiegenden Teil der Flächen die natürlichen Bodenfunktionen verloren gehen.

UMWELTBERICHT

Auch wenn keine besonders schutzwürdigen oder sehr schutzwürdigen Böden betroffen sind, wird der großflächige Verlust natürlicher Böden mit seinen Funktionen aus regionalplanerischer Sicht gegenüber der Nichtdurchführung der Planung als erhebliche Beeinträchtigung bewertet.

2.2.4 `Schutzgut Wasser´

Aufgrund der weitest gehenden Versiegelung der Bodenoberfläche wird ein deutlich höherer Abfluss von Oberflächenwasser bewirkt, welches nicht vor Ort versickern kann und damit eine Verringerung der Grundwasserneubildung zur Folge hat. Eine erhebliche Veränderung der (gestörten) Grundwasserverhältnisse ist aufgrund des Vorhabens nicht zu erwarten. Darüber hinaus sind auch keine überörtlich bedeutsamen Funktionen oder Wertigkeiten wie Wasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete, Trinkwassergewinnungsanlagen o.ä. betroffen.

Auf regionalplanerischer Ebene werden für das `Schutzgut Wasser´ keine erheblichen Beeinträchtigungen prognostiziert.

2.2.5 `Schutzgut Luft / Klima´

Als Auswirkung auf das `Schutzgut Luft / Klima´ ist die Beeinträchtigung der Luftqualität (vgl. `Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit´) zu betrachten, die von den zusätzlichen Verkehren im Bereich des Autohofs verursacht wird. Zur lufthygienischen Belastungssituation liegen nach Auswertung des Scopings keine Anhaltspunkte vor, die eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte oder der Alarmschwelle für Luftschadstoffe erwarten lassen. Grundsätzlich ist bereits eine erhöhte Belastung der Luft im Umfeld mit Feinstaub und Stickstoffdioxid durch die zahlreich stark befahrenen Achsen des Kraftfahrzeug- und Schienenverkehrs zu erwarten.

Immissionsuntersuchungen für Feinstaub im Bereich Angelsdorf / Berrendorf sowie in Kerpen-Buir, zuletzt als orientierende Messung in 2014 im Zusammenhang mit Untersuchungen zum Braunkohletagebau Hambach, zeigen eine deutliche Unterschreitung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid.

Die großflächige Versiegelung und Überbauung der Flächen im Bereich des Autohofs führt zu einer kleinräumigen Veränderung des lokalen Klimas. Die versiegelten Flächen stellen gegenüber den Vegetationsflächen der landwirtschaftlichen Nutzung Wärmeinseln dar. Zu den Auswirkungen zählen stärkere Erwärmungen am Tag, eine schwächere nächtliche Abkühlung und eine relativ geringere Luftfeuchtigkeit. Auch können möglicherweise Störungen des Windfeldes eintreten. Demgegenüber steht der Verlust der Funktion der offenen Ackerflächen für die Frisch- und Kaltluftproduktion.

Eine relevante lokalklimatische bzw. lufthygienische Beeinträchtigung der Wohnfunktion der Siedlungen ist aufgrund der Lage der überplanten Flächen und einer nicht zu erwartenden signifikanten Veränderung der Verkehrsbelastung für die Siedlungsbereiche (vgl. `Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit´)

UMWELTBERICHT

nicht zu erwarten. Differenziertere lokalklimatische Betrachtungen zu den Auswirkungen der Planung sind allerdings auf der Grundlage der vorhandenen Daten nicht möglich.

Bezogen auf das 'Schutzgut Luft / Klima' sind aus regionalplanerischer Sicht keine zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

2.2.6 'Schutzgut Landschaft'

Durch die Planung wird kein unter dem Aspekt der Eigenart, Vielfalt und Schönheit besonders schützenswertes Landschaftsbild betroffen. Auch weist der Bereich in Bezug auf den Schutz von Natur- und Kulturlandschaften keine aus regionalplanerischen Sicht besonders zu beachtende Wertigkeit auf. Die vorhandenen Verkehrsstrassen stellen bezogen auf das Schutzgut erhebliche Vorbelastungen dar.

Die Auswirkung der Planung auf das 'Schutzgut Landschaft' wird vor diesem Hintergrund gegenüber der Nichtdurchführung der Planung als nicht erheblich bewertet.

2.2.7 'Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter'

Eine relevante Betroffenheit regional bedeutsamer Kultur- und Sachgüter durch die Planung ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht gegeben. Den im Scoping seitens des LVR genannten Aspekten des Bodendenkmalschutzes wird bei der weiteren Umsetzung (z.B. im Rahmen einer Prospektion) weiter nachzugehen sein.

Für das 'Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter' sind aus regionalplanerischer Sicht gegenüber der Nichtdurchführung der Planung keine zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen absehbar.

2.2.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die zwischen den Schutzgütern bestehenden Wechselwirkungen wurden bei der vorliegenden Bestandsbeschreibung (vgl. Kap. 2.1.1 bis 2.1.7) und bei der Prognose der Auswirkungen der Planung (vgl. Kap. 2.2) berücksichtigt. Über die dort beschriebenen Zusammenhänge hinaus sind keine erheblichen, für die regionalplanerische Ebene relevante Wechselwirkungen festzustellen.

2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

(vgl. Anlage1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 2c))

Auf planerischer Ebene ist zunächst die Standortwahl, die die verträglichste der potenziellen Alternativen darstellt als wesentliche Maßnahme zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen zu nennen. Die Standortwahl bezieht vorbelastete Flächen

UMWELTBERICHT

ein und vermeidet die Inanspruchnahme von Bereichen mit regional bedeutsamen Freiraumfunktionen wie Schutz der Natur, Grundwasser- und Gewässerschutz oder Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung.

Mögliche weitere Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Wirkungen betreffen die weitere Umsetzung der Planung. So können z.B. Minderungsmaßnahmen in einer möglichst optimalen landschaftlichen Einbindung des künftigen Autohofs bestehen. Insbesondere an den zur Landschaft offenen Rändern des künftigen Gebietes sollte ein im Hinblick auf das Landschaftsbild möglichst landschaftsbildverträglicher Abschluss vorgesehen werden. Am nördlichen Rand des Autohofgeländes soll nach Angabe des Vorhabenträgers ein Erdwall aufgeschüttet werden, um Licht- und Lärmemissionen in Richtung des Ortes Heppendorf zu mindern. In diesem Bereich ist in besonderem Maße auch auf die Eingrünung in die umgebende Landschaft zu achten.

Auch durch die konkrete Gestaltung des Gebietes (z.B. Anordnung, Höhe und Bauart von Gebäuden, Dachbegrünung, örtliche Versickerung von Oberflächenwasser, Ausrichtung der Beleuchtung, insektenfreundliche LED-Beleuchtung) können negative Wirkungen bezogen auf die Schutzgüter Landschaft, Luft / Klima, Wasser und Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt vermindert werden (zu Lichtemissionen vgl. Kap. 2.1.2).

Zum naturschutzrechtlichen Ausgleich der zu erwartenden nicht vermeidbaren Eingriffe liegt in diesem Planungsstadium noch kein konkretes Konzept vor. Aufgrund der Ergebnisse der Umweltprüfung ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die Eingriffe durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen entsprechend der natur- und landschaftsschutzrechtlichen Vorgaben ausgeglichen werden können. Entsprechend der Hinweise des Rhein-Erft Kreises sollte auf nachfolgender Planungsebene sichergestellt werden, dass eine östlich der geplanten GIB-Fläche gelegene Ausgleichsfläche (zwischen der K 16 und der Kardinal-Ferdinand-Braun-Straße) nicht durch das Vorhaben beeinträchtigt wird. Grundsätzlich wird erwartet, dass aufgrund der geplanten Umwandlung von landwirtschaftlichen Flächen in Vegetationsflächen (ca. 50 %) die Kompensationsverpflichtungen auf der durch die Planung beanspruchten Fläche umgesetzt werden können. Sofern dennoch Ausgleichsverpflichtungen verbleiben, könnten hierfür ggf. Flächen zwischen dem geplanten Autohof und dem nördlich verlaufenden Wirtschaftsweg infrage kommen.

Im Hinblick auf erforderliche Kompensationsmaßnahmen ist auch der Bodenschutz zu betrachten. Geeignete bodenfunktionsbezogene Maßnahmen können in Extensivierungsmaßnahmen, Maßnahmen zur standortsangepassten Humusanreicherung, Maßnahmen zur Beseitigung eventueller Verdichtungen, Erosionsschutzmaßnahmen und Entsiegelungen bestehen. Die Konkretisierung der Kompensationsmaßnahmen ist im Rahmen der Bauleitplanung vorzunehmen. Die aktuelle Konzeption sieht nach Angabe des Vorhabenträgers vor, ca. die Hälfte der Fläche nicht zu versiegeln, sodass auf den dann nicht mehr landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen Bodenbildungsprozesse ungestört ablaufen können. Weiterhin ist ein Erdmassenausgleich (Verwendung des Aushubs für die Aufschüttung von Immissionsschutzwällen) auf dem Gelände vorgesehen.

Im Zuge der bauleitplanerischen Umsetzung werden auch ggf. erforderliche

UMWELTBERICHT

artenschutzrechtliche artspezifische Vermeidungsmaßnahmen zu konkretisieren sein.

3. **Zusätzliche Angaben**

(vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 3)

3.1 **Datengrundlage**

(vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 3.a))

Folgende Planunterlagen, Gutachten und Datenquellen bilden die Grundlage für den Umweltbericht:

- Beschlussvorlage zur Errichtung des Autohofes Elsdorf der Stadt Elsdorf vom 17.06.2013
- Schreiben der Tank & Rast Entwicklungsgesellschaft mbH an die Stadt Elsdorf vom 29.05.2013
- Standortbeurteilung für einen Autohof an der Bundesautobahn A 4 im Bereich der neuen Abfahrt Elsdorf der Gesellschaft für Regional-, Stadt-, Umwelt- und Verkehrsplanung mbH vom März 2013
- Autohof an der A 4 – Untersuchung alternativer Standorte, Ingenieurbüro Johannes Klee, Fachbüro für Stadtplanung und kommunales Verkehrswesen, 22.08.2014
- Schlussbericht Verkehrliche Auswirkungen des Autohofs Elsdorf auf die Ortslage Heppendorf (Stadt Elsdorf) – Gesellschaft für Regional-, Stadt-, Umwelt- und Verkehrsplanung mbG
- Drucksache der Bezirksregierung Köln Nr. RR 116/2013, Vorlage für die 17. Sitzung des Regionalrates am 13. Dezember 2013
- Landesentwicklungsplan (LEP) NRW, 1995
- Entwurf des Landesentwicklungsplanes (LEP) NRW, 2013
- Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Köln, 2009
- Flächennutzungsplan der Stadt Elsdorf, 4. Änderung, 2010
- Flächennutzungsplan der Stadt Kerpen
- Landschaftsplan Nr. 3 "Bürgewälder", Rhein-Erft-Kreis, 3. Änderung, 2012
- @LINFOS, Landschaftsinformationssammlung der Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV)
- Natura 2000 Gebiete in NRW (LANUV NRW)
<http://www.naturschutzinformationennrw.de>
- Biotopverbundflächen in NRW (LANUV NRW)
<http://www.naturschutzinformationennrw.de>
- Karte der unzerschnittenen Lebensräume in NRW, LÖBF 2000
- Kultur.Landschaft.Digital (KULADIG), Landschaftsverband Rheinland u.

UMWELTBERICHT

Landschaftsverband Westfalen-Lippe

- Kulturlandschaftlicher Fachbeitrag zur Landesplanung in Nordrhein-Westfalen, Landschaftsverband Rheinland und Landschaftsverband Westfalen-Lippe, 2007
- Auskunftssystem BK 50 – Karte der schutzwürdigen Böden des Geologischen Dienstes NRW
- Umgebungslärm in NRW / Lärmkartierung NRW (MKUNLV NRW)
- Infosystem Geschützte Arten in NRW (MKUNLV NRW)
<http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/de/einleitung>

3.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

(vgl. Anlage1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 3b))

Aus den Vorgaben des ROG zu Inhalt und Gegenstand der Umweltprüfung erwächst die Verpflichtung, die erheblichen Auswirkungen der Durchführung von Regionalplänen auf die Umwelt zu überwachen. Die Überprüfung der tatsächlichen erheblichen Umweltauswirkungen infolge der Umsetzung der Regionalplanänderung kann nur auf der Ebene der nachgeordneten Planungsstufen, in diesem Falle der Bauleitplanung, erfolgen, da diese erst bei der Umsetzung der Pläne in konkrete Maßnahmen auftreten und erhoben werden können. Hier könnte beispielsweise der Artenschutz betroffen sein. Die auf nachfolgender Ebene zu erarbeitenden Untersuchungen sind die Grundlage für die möglicherweise erforderlichen Festsetzungen, z.B. für die Durchführung der notwendigen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen.

Die Weitergabe der daraus gewonnenen Erkenntnisse durch die Kommune an die Regionalplanungsbehörde kann im Verfahren zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung nach § 34 LPlG NRW erfolgen.

3.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung

(vgl. Anlage1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 3c))

Die Stadt Elsdorf beabsichtigt einen Autohof an der A 4, Anschlussstelle Elsdorf mit einer Fläche von ca. 12 ha zu errichten. Grundlage der Planungsabsichten ist der Bedarf für LKW-Stellplätze entlang der A 4.

Die Umsetzung der Planung bedingt die Änderung des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln, der den Bereich als AFAB ohne besondere Freiraumfunktionen darstellt. Mit der Planänderung wird das Ziel verfolgt, den Bereich als GIB für zweckgebundene Nutzungen darzustellen.

Der von der Planänderung betroffene Bereich wird derzeit nahezu ausschließlich als Ackerfläche genutzt und grenzt östlich unmittelbar an einen Gewerbe und Industrieansiedlungsbereich an.

Gemäß einer vergleichenden Bewertung der Alternativstandorte entlang der A 4 ist die Fläche an der Anschlussstelle Elsdorf die verträglichste Möglichkeit, die Planung

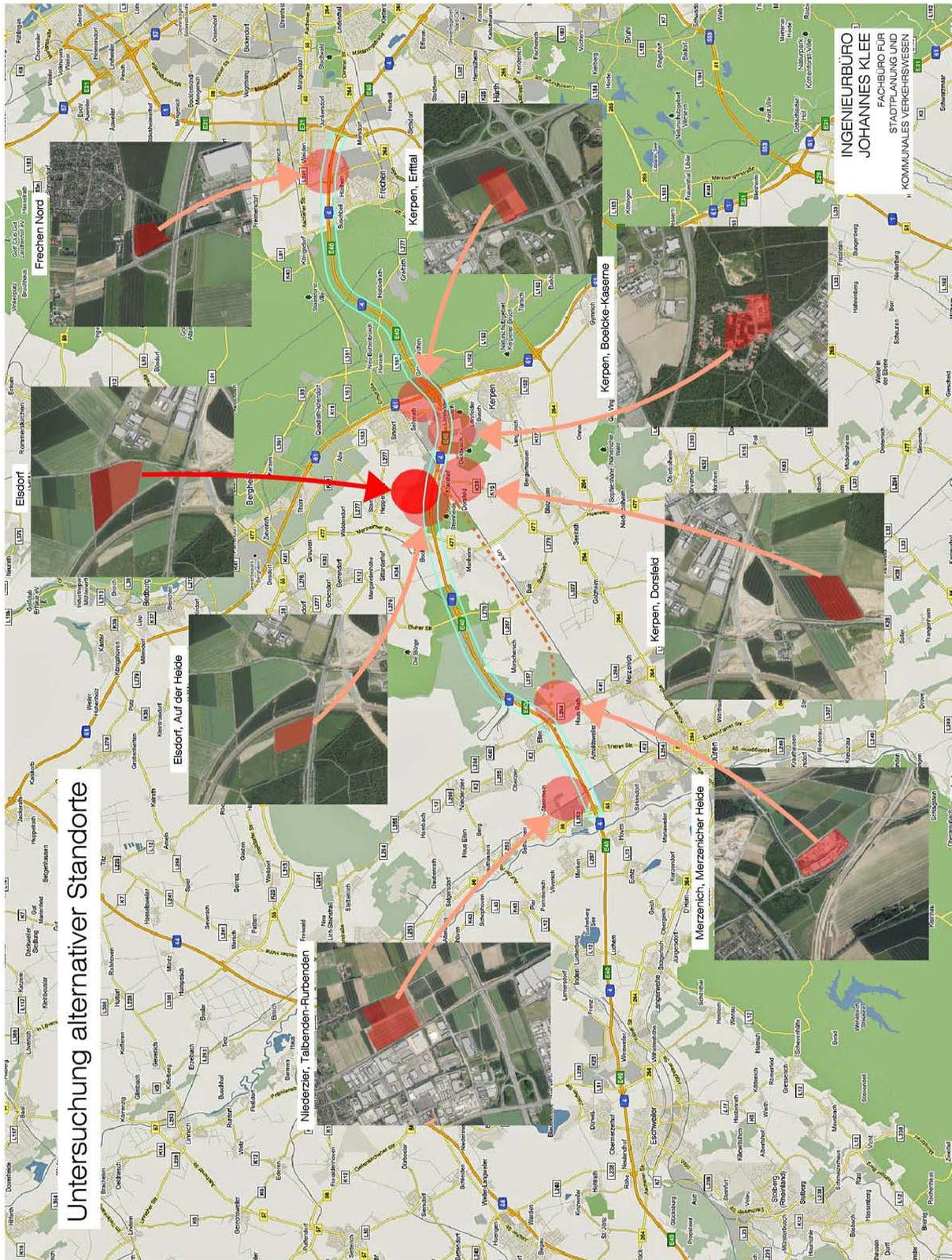
UMWELTBERICHT

umzusetzen.

Als regionalplanerisch relevante und erhebliche Umweltauswirkung der Planung ist der Verlust von 12 ha Fläche für die landwirtschaftliche Nutzung und der Verlust schutzwürdiger Böden zu nennen. Besonders oder sehr schutzwürdige Böden sind von der Planung nicht betroffen.

UMWELTBERICHT

Übersichtskarte der Alternativstandorte



BETEILIGTENLISTE

Liste der Verfahrensbeteiligten		Stand: November 2015
1000	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Köln Sb1 Werkstattstraße 102 50733 Köln	
2000	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat Infra I 3 Fontainengraben 200 53123 Bonn	
3000	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Sparte Verwaltungsaufgaben Ravensberger Straße 117 33607 Bielefeld	
4001	Landschaftsverband Rheinland -Liegenschaftsmanagement- Kennedy-Ufer 2 50679 Köln	
4002	Landschaftsverband Rheinland Amt für Denkmalpflege im Rheinland Ehrenfriedstr. 19 50259 Pulheim	
4003	Landschaftsverband Rheinland Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland Endenicher Str. 133 53115 Bonn	
5000	Direktor der Landwirtschaftskammer NRW a.L. Bezirksstelle f. Agrarstruktur Rütger-von-Scheven-Sr. 44 52349 Düren	
6000	Landwirtschaftskammer NRW Bezirksstelle f. Agrarstruktur Rütger-von-Scheven-Str. 44 52349 Düren	
7004	Landesbetrieb Wald und Holz NW Regionalforstamt Rureifel-Jülicher Börde Kirchstraße 2 52393 Hürtgenwald	

BETEILIGTENLISTE

8000	Bezirksregierung Arnsberg Abteilung Bergbau und Energie in NRW Goebenstr. 25 44135 Dortmund
9000	Geologischer Dienst NRW - Landesbetrieb - De-Greiff-Straße 195 47803 Krefeld
10000	Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Post und Eisenbahn Tulpenfeld 4 53113 Bonn
12000	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Ripshorster Straße 306 46117 Oberhausen
13000	Regionaldirektion NRW der Bundesagentur für Arbeit Josef-Gockeln-Straße 7 40474 Düsseldorf
14000	Landesvereinigung der Unternehmensverbände NRW e.V. Uerdingerstr. 58-62 40474 Düsseldorf
15000	Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk NRW Friedrich-Ebert-Str. 34-38 40210 Düsseldorf
16000	LandesSportBund NRW e.V. Friedrich-Alfred-Str. 25 47055 Duisburg
17000	Landesbetrieb Straßenbau NRW Betriebssitz Wildenbruchplatz 1 45888 Gelsenkirchen

BETEILIGTENLISTE

19000	Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW Aachen Mies-van-der-Rohe-Straße 10 52074 Aachen
20000	Landesarbeitsgemeinschaft kommunaler Frauenbüros / Gleichstellungsstellen NRW Am Rübezahwald 7 51469 Bergisch Gladbach
22000	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW Leibnizstr. 10 45659 Recklinghausen
111000	Kreis Düren Der Landrat Bismarckstraße 16 52351 Düren
113000	Stadt Düren Der Bürgermeister, Abteilung Planung Am Ellenbusch 18 - 20 52355 Düren
117000	Stadt Jülich Der Bürgermeister Große Rurstraße 17 52428 Jülich
121000	Gemeinde Merzenich Der Bürgermeister Valdersweg 1 52399 Merzenich
123000	Gemeinde Niederzier Der Bürgermeister Rathausstraße 8 52382 Niederzier
124000	Gemeinde Nörvenich Der Bürgermeister Bahnhofstraße 25 52388 Nörvenich

BETEILIGTENLISTE

125000	Gemeinde Titz Der Bürgermeister Landstraße 4 52445 Titz
127000	Kreis Euskirchen Der Landrat Jülicher Ring 32 53861 Euskirchen
172000	Stadt Köln Amt für Stadtentwicklung Willy-Brandt-Platz 2 50679 Köln
174000	Rhein-Erft-Kreis Der Landrat Willy-Brandt-Platz 1 50126 Bergheim
175000	Stadt Bedburg Der Bürgermeister Am Rathaus 1 50181 Bedburg
176000	Stadt Bergheim Die Bürgermeisterin Bethlehemer Straße 9 - 11 50126 Bergheim
178000	Stadt Elsdorf Der Bürgermeister Gladbacher Straße 111 50189 Elsdorf
179000	Stadt Erftstadt Der Bürgermeister Holzdamm 10 50374 Erftstadt
180000	Stadt Frechen Der Bürgermeister, Abt. Stadtplanung Johann-Schmitz-Platz 1 - 3 50226 Frechen

BETEILIGTENLISTE

182000	Stadt Kerpen Der Bürgermeister Jahnplatz 1 50171 Kerpen
256000	Erftverband Am Erftverband 6 50126 Bergheim
283000	Industrie- und Handelskammer Köln Unter Sachsenhausen 10 - 26 50667 Köln
285000	Handwerkskammer zu Köln Heumarkt 12 50667 Köln
321000	Rhein-Kreis Neuss Der Landrat Lindenstraße 10 41515 Grevenbroich
403000	Zweckverband Naturpark Rheinland Willy-Brandt-Platz 1 50126 Bergheim
420000	Rheinischer Landwirtschaftsverband e.V. Rochusstr. 18 53123 Bonn
421000	RWE Power AG Abteilung Tagebauplanung u. Umweltschutz Stüttgenweg 2 50935 Köln
424000	Verband der Bau- und Rohstoffindustrie Düsseldorfer Straße 50 47051 Duisburg

BETEILIGTENLISTE

<p>426000</p>	<p>Architektenkammer NW Zollhof 1 40221 Düsseldorf</p>
<p>428000</p>	<p>Waldbauernverband NRW e.V. Kappeler Str. 227 40599 Düsseldorf</p>
<p>440000</p>	<p>Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region West Deutz-Mülheimer Straße 22 – 24 50679 Köln</p>
<p>442000</p>	<p>Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH Glockengasse 37-39 50667 Köln</p>
<p>449000</p>	<p>Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH Willy-Brandt-Platz 1 50126 Bergheim</p>
<p>450000</p>	<p>Kölner Verkehrsbetriebe AG Nahverkehrsmanagement Scheidtweiler Str. 38 50933 Köln</p>
<p>491000</p>	<p>Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH Technische Infrastruktur Ac Am Gut Wolf 9A 52070 Aachen</p>
<p>493000</p>	<p>Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH Döppersberg 19 42103 Wuppertal</p>
<p>618000</p>	<p>NRW.URBAN - Düsseldorf Schanzenstraße 131 40549 Düsseldorf</p>

BETEILIGTENLISTE

628000	GASCADE GmbH Kölnische Straße 108-112 34119 Kassel
629000	PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH Schnieringshof 10-14 45329 Essen
633000	Biologische Station Bonn e.V. Auf dem Dransdorfer Berg 76 53121 Bonn
728000	Bundespolizeidirektion Sankt Augustin Bundesgrenzschutzstraße 100 53757 Sankt Augustin
735000	Innovationsregion Rheinisches Revier Karl-Heinz-Beckurts-Str. 13 52428 Jülich
811000	Gasversorgungsgesellschaft Rhein-Erft Max-Planck-Str.11 50354 Hürth

6. Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember

TOP 7 (Drucksache Nr.: RR 114/2015)

Anlage 2

Gutachten

- Verkehrliche Auswirkung des Autohofs Elsdorf auf die Ortslage Heppendorf (Stadt Elsdorf)
- Untersuchung von alternativen Standorten

Schlussbericht

Verkehrliche Auswirkungen des Autohofs Elsdorf auf die Ortslage Heppendorf (Stadt Elsdorf)

Vorgezogene Stellungnahme

Aachen, den 13.10.2015

Dipl.-Ing. Bernd Billion
Prof. Dr.-Ing. Christoph Hebel

1. Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Tank & Rast Entwicklungsgesellschaft mbH plant zusammen mit dem Ingenieurbüro Klee (Aachen) einen neuen Autohof an der Bundesautobahn A4 im Bereich der neu erstellten Anschlussstelle Elsdorf. Im Rahmen des Verfahrens fordert die Bezirksregierung Köln eine gutachterliche Stellungnahme zu den zu erwartenden Auswirkungen des Autohofes auf die Ortslage Heppendorf mit Angabe der zusätzlichen LKW-Verkehre innerhalb des Ortes.

2. Arbeitsprogramm

Die Stellungnahme zur Auswirkung des Autohofes auf die Ortslage Heppendorf insbesondere unter Berücksichtigung der LKW-Verkehre wird auf Grundlage folgender Daten und Informationen abgefasst:

- Geplantes Nutzungs- und Erschließungskonzept des Autohofes einschließlich ggf. vorliegender Daten zur Fahrzeug-Frequenz vergleichbarer Einrichtungen [1]
- Analyse der vorhandenen Verkehrsnetze in Verbindung mit der Nutzungsstruktur (Tankstellen, Schnellrestaurants, etc.) (Quelle: eigene Untersuchung)
- Reisezeitermittlung auf Grundlage von eigenen Messfahrten am 01.10.2015 zur Identifizierung möglicher Anfahrtrouten zum Autohof mit Relevanz für Heppendorf, zusätzliche Überprüfung durch einen Routenplaner (Navigation)

Wesentlich für die Auswirkungen des Autohofes auf die Ortslage Heppendorf wird auch sein, wie viele Quell- und Zielverkehre **ohne** Autobahnbezug (also Verkehre aus dem unmittelbaren Umland des Autohofes) den Autohof besuchen. Diesen Verkehren werden sinnvolle Routen zugeordnet, so dass im Ergebnis eine Aussage zur Verkehrsentwicklung in der Ortslage Heppendorf abgeschätzt werden kann.

3. Analyse des vorhandenen Verkehrsnetzes

Für den geplanten Autohof ist ein Anschluss an die K 16 gegenüber der Karl-Ferdinand-Braun-Straße vorgesehen. Die K 16 ist südlich des geplanten Standortes über einen Kreisverkehr mit der B 477n sowie der neuen Anschlussstelle Elsdorf mit der A 4 verbunden. In Abbildung 1 ist das umgebende klassifizierte Straßennetz dargestellt.

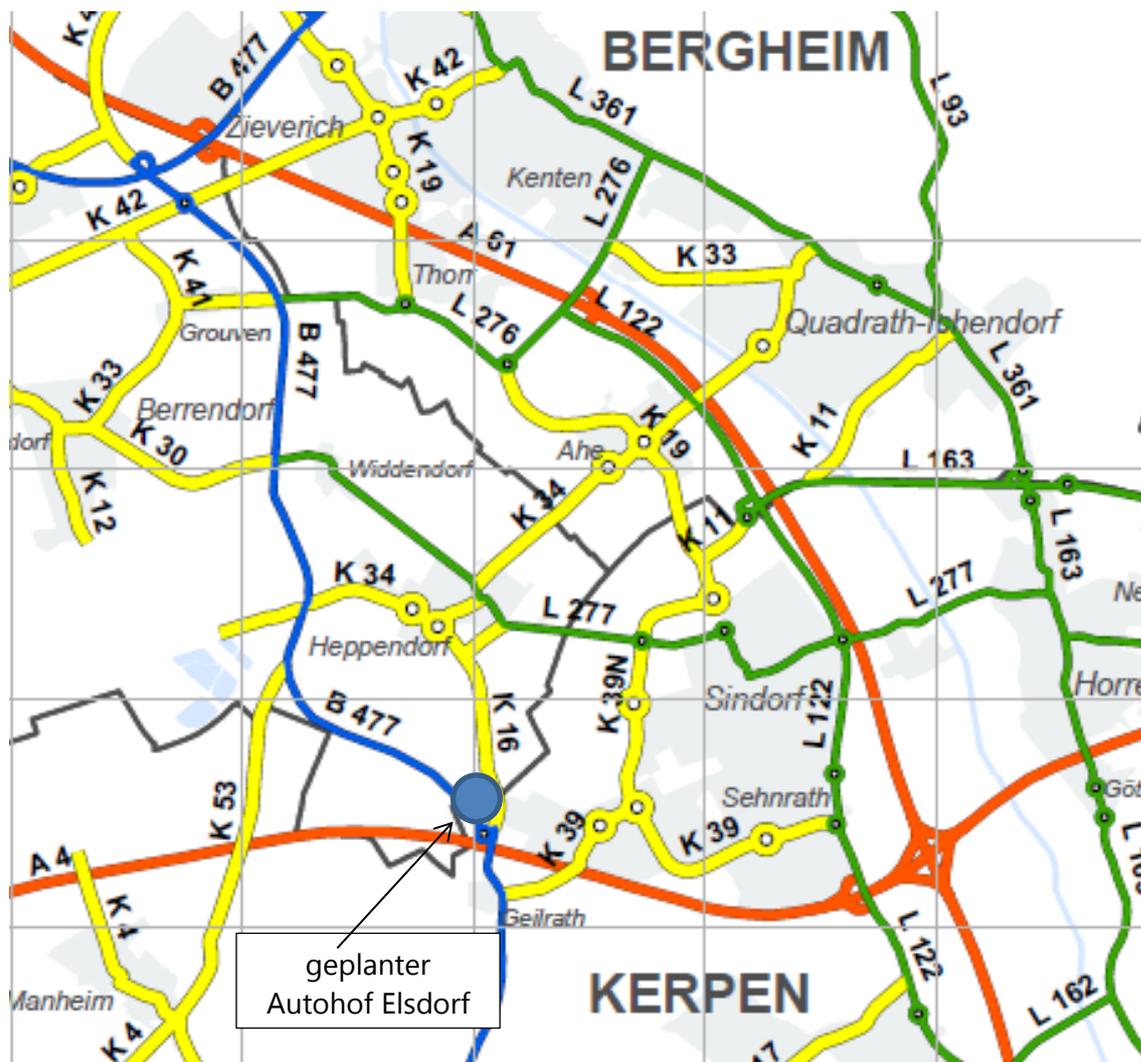


Abb. 1: Klassifiziertes Straßennetz [2]

4. Nutzungskonzept Autohof

Der geplante Autohof Elsdorf verfügt über eine Fläche von ca. 9 ha (Abb. 2).



Abb. 2: Autohof Elsdorf (Quelle: Ingenieurbüro Klee)

Folgende Nutzungen sind für den Autohof vorgesehen [1]:

- Hotel mit 40 bis 60 Betten
- Reparatur- bzw. Servicewerkstatt für Lkw
- Fastfood Restaurant
- 120 Lkw-Stellplätze und 150 Pkw-Stellplätze

5. Analyse der örtlichen Situation

5.1. Lage im Straßennetz

Der geplante Autohof Elsdorf liegt in unmittelbarer Nähe der Autobahn A 4, die Teil der europäischen West-Ost-Verbindung Antwerpen/Brüssel – Aachen – Köln – Ostdeutschland – Osteuropa ist. Eine Ausschilderung des Autohofes kann nach VwV-StVO nur von der A 4 aus erfolgen. Wie im vorliegenden Standortgutachten [3] für den Autohof Elsdorf erläutert wird, wird sich das zu erwartenden Fahrzeugaufkommen und insbesondere Lkw aus Verkehren zusammensetzen, die Quelle bzw. Ziel in den Seehäfen in Belgien und den Südwestdeutschen Ballungsgebieten haben. Diese Kfz-Verkehre werden über die A 4 bzw. A 61(Süd) und A 4 den Autohof erreichen, da für die Relation von Norden Richtung Aachen / NL / B die A 44 zur Verfügung steht.

5.2. Ergebnisse der Messfahrten

Am Donnerstag, den 1.10.2015 sind zwischen 15.00 Uhr und 18.00 Uhr Messfahrten zur Ermittlung der Fahrtzeiten zwischen dem geplanten Autohof und den in der Nähe liegenden Anschlussstellen auf der A 61 (AS Bergheim und AS Bergheim-Süd) durchgeführt worden. Die folgende Abbildung zeigt die untersuchten Routen und die dabei ermittelten Fahrtzeiten. Bei allen Fahrten wurde eine Lkw Geschwindigkeit von 80 bis 90 km/h zu Grunde gelegt. In den Streckenabschnitten mit Geschwindigkeits-

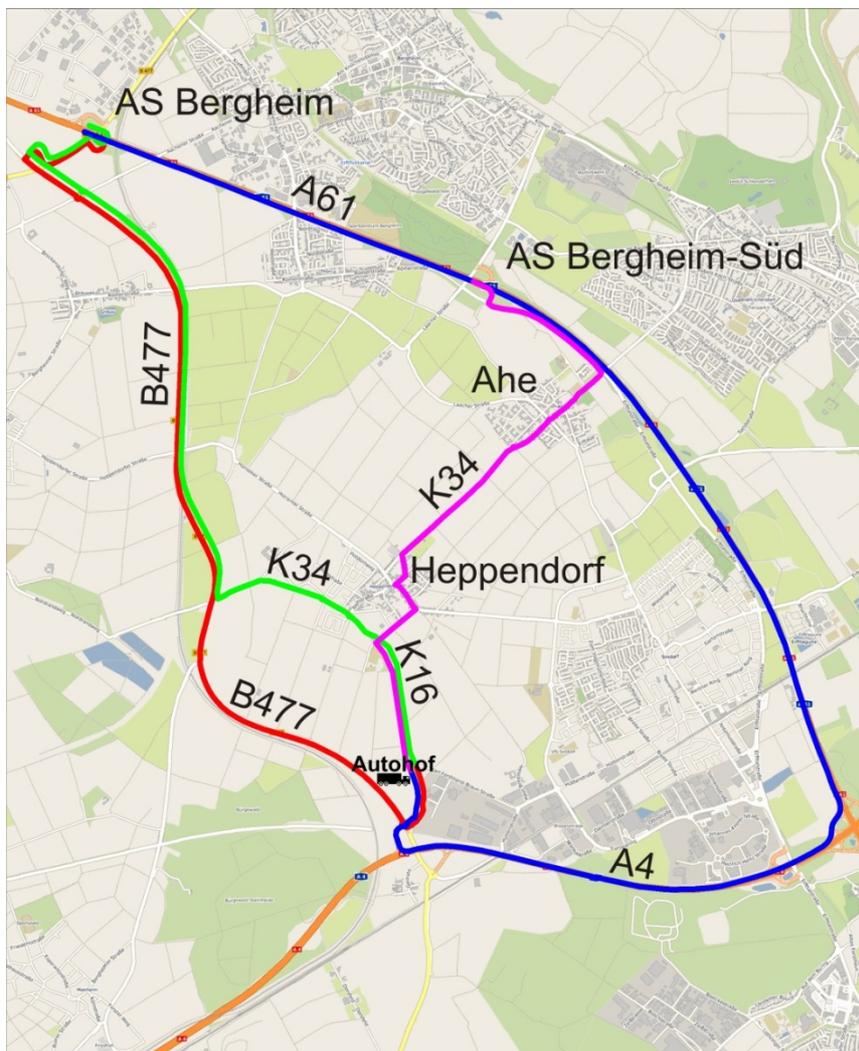


Abb. 3: Fahrtzeitmessungen (Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage [4])

beschränkungen und in den Ortsdurchfahrten wurde die jeweilige nach StVO zulässige Geschwindigkeit nicht überschritten.

Route	AS Bergheim - Autohof		AS Bergheim-Süd - Autohof	
	Länge [km]	Zeit [min]	Länge [km]	Zeit [min]
A 61 – A 4	14,1	11:15	10,6	8:28
B 477	9,1	8:48		
B 477-K 34-K 16	8,3	10:35		
L 122-K 34-K 16			6,0	8:15

Tab. 1: Übersicht der Fahrtzeiten

Der Überblick der Fahrtzeiten (Tab. 1) zeigt, dass die Route von der AS Bergheim bis zum Autohof Elsdorf über die B 477 eine kürzere Fahrtzeit als die Route über die A 61/A 4 aufweist. Die Unterschiede sind jedoch marginal; ein Verlassen der Autobahn durch die Lkw ist daher nicht zu erwarten. Die Route von der AS Bergheim zum Autohof über die B 477 und im Anschluss über die K 34 und die K 16 (durch Heppendorf) ergibt eine längere Fahrtzeit als die Route über die B 477. Hier ist aus zeitlichen und fahrdynamischen bzw. fahrgeometrischen Gründen nicht mit einem Verlassen der B 477 zu rechnen. Der verwendete Routenplaner [5] kommt zu gleichen Ergebnissen.

Bei der Route von der AS Bergheim-Süd bis zum Autohof sind die Fahrtzeitunterschiede so gering, dass ein Verlassen der Autobahn aufgrund des Fahrkomforts als nicht realistisch eingeschätzt werden kann. Eine Route über die L 122, K 34 und K 16 durch die Ortslagen Ahe und Heppendorf ist darüber hinaus für den Lkw-Verkehr wegen der geringen Querschnittsbreiten nur schwierig realisierbar. Auch hier unterstützt der Routenplaner die Analyseergebnisse.

Fazit: Die Analysen belegen, dass aus Gründen der Reisezeit und des Fahrkomforts eine Route von der A 61 in Richtung Autohof über die Ortslage Heppendorf in der Regel insbesondere für Lkw auszuschließen ist.

6. Abschätzung der Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Ortslage Heppendorf durch den neuen Autohof Elsdorf

In der nachfolgenden Abbildung 4 sind die gefundenen Standorte von Tankstellen, Schnellrestaurant-Ketten und Hotels in einem Umkreis von 7 km um den geplanten Autohof eingetragen.

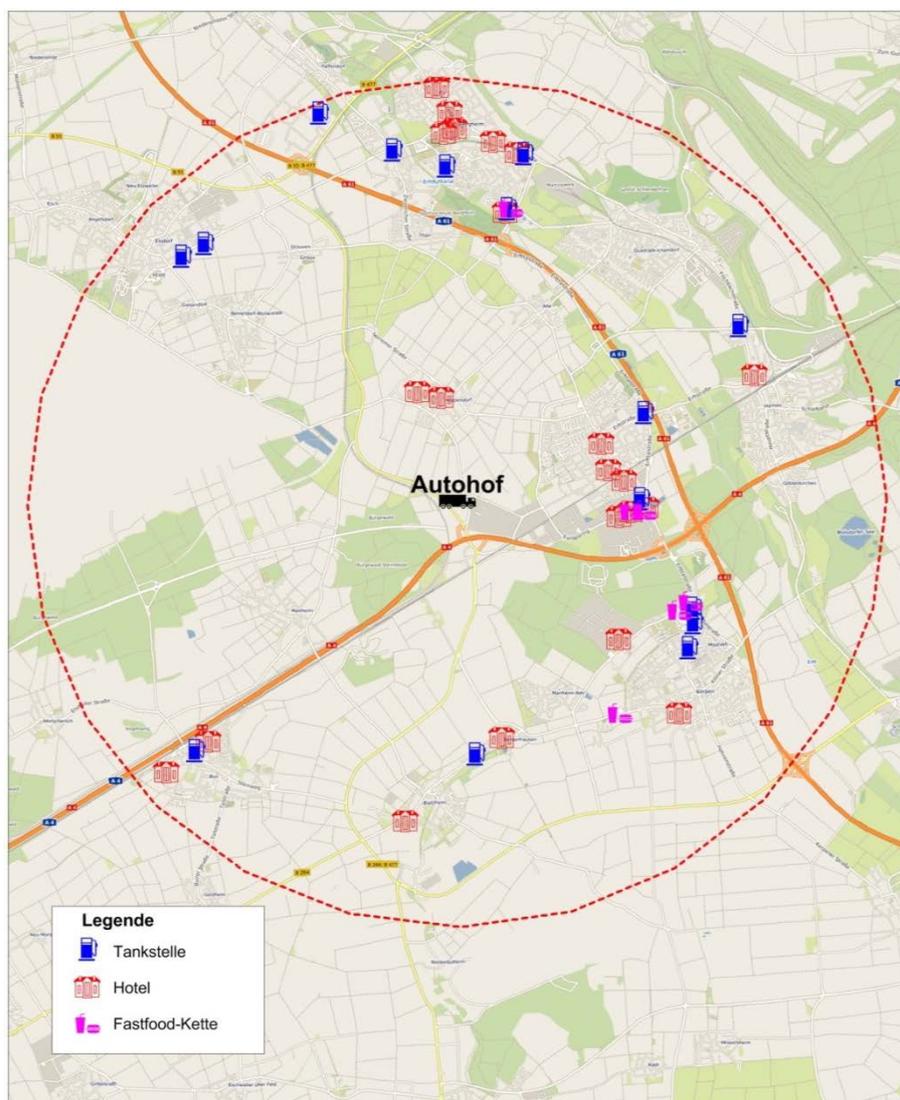


Abb. 4: Standorte von Tankstellen, Schnellrestaurants und Hotels
(Quelle: eigene Darstellung nach [5] und [6], Kartengrundlage [4])

Zur Abschätzung der Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Ortslage Heppendorf werden folgende Annahmen unterstellt, die sich aus den oben dargestellten Analysen ableiten lassen:

- Hotelnutzung: Mehrverkehre durch die Hotelnutzung können sich allenfalls durch Gäste von Einrichtungen in Heppendorf ergeben. Hotelgäste mit direktem Autobahnbezug befahren zur Anfahrt nicht die Ortslage Heppendorf. Ansatz: Durch die Hotelnutzung resultieren insgesamt Kfz-Belastungen von unter 5 Pkw/Tag.
- Lkw-Reparatur/Service: Aus dieser Nutzung ergeben sich keine Mehrverkehre.
- Fastfood-Restaurant: Es werden Mehrverkehre durch Kunden aus der Umgebung in der Höhe von 10 Pkw/Tag unterstellt.
- Sonstige Stellplätze: Die Stellplätze werden ausschließlich von Fahrzeugen mit Autobahnbezug genutzt.
- Ansatz Beschäftigtenverkehr: Durch zusätzliche Pkw-Fahrten von Personen, die auf dem Autohof beschäftigt sind und in Heppendorf wohnen resultiert ein Pkw-Aufkommen von unter 10 Pkw/Tag.
- Ansatz Wirtschaftsverkehr: Wirtschaftsverkehr des Autohofs wird die Ortslage Heppendorf nicht nutzen.

Insgesamt resultieren aus dem geplanten Nutzungskonzept Pkw-Mehrverkehre in der Ortslage Heppendorf von weniger als 30 Pkw/Tag. Von zusätzlichen Lkw-Verkehren ist aufgrund der gegebenen Straßennetzstruktur und des Ausbaustandes in der Regel nicht auszugehen. Dies bedeutet auch, dass sich hinsichtlich der straßenräumlichen Verträglichkeit in der Ortsdurchfahrt, dem Verkehrslärm und der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen keine nennenswerten Änderungen für Heppendorf durch den Autohof ergeben werden.

7. Fazit und Empfehlungen

Auf Grundlage eine Analyse der vorhandenen Nutzungsstruktur, dem Straßennetz und eigens durchgeführten Messfahrten konnte gezeigt werden, dass die Quell- und Zielverkehre des Autohofs mit Autobahnbezug höchstwahrscheinlich nicht durch Heppendorf fahren werden. Änderungen in der Kfz-Belastung dort könnten allenfalls aus Kunden-, Besucher- und Beschäftigtenverkehren resultieren, deren Quelle unmittelbar im Raum Heppendorf liegt. Dieses Aufkommen ist insgesamt jedoch als so gering einzuschätzen, dass keine spürbaren verkehrsbedingten Veränderungen in der Ortslage erwartbar sind.

Da nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, dass Kfz-Lenker bzw. deren Navigationssysteme objektiv betrachtet nicht sinnvolle Routenwahlentscheidungen treffen, sollte vor und nach der Eröffnung des Autohofs das Verkehrsaufkommen in Heppendorf gezählt werden, um ggf. geeignete flankierende Maßnahmen zu realisieren.

8. Quellen

- [1] Angaben Tank & Rast, Stand Oktober 2015
- [2] Straßenkarte Rhein-Erft Kreis, 2013
- [3] Standortbeurteilung für einen Autohof an der Bundesautobahn A 4 im Bereich der neuen Abfahrt Elsdorf, p:4, März 2013
- [4] OpenStreetMap, Stand: Oktober 2015
- [5] googlemaps, abgerufen am 6.10.2015
- [6] google earth, abgerufen am 5.10.2015

GUTACHTEN

Autohof Elsdorf

Untersuchung von
Alternativen Standorten

Erweiterung des Gewerbe- und Industrieansied-
lungsbereiches (GIB) zur Errichtung eines
Autohofes an der Bundesautobahn A 4
im Bereich der Abfahrt Elsdorf, Stadt Elsdorf

1. Sachverhalt

Zur Erweiterung des Braunkohleabbaugebietes Tagebau Hambach wurde die Bundesautobahn A 4 in einem ca. 18 km langen Teilabschnitt zwischen Düren und dem Autobahnkreuz Kerpen nach Süden verlegt. In der Folge der Verlegung werden die nachgeordnete verkehrliche Infrastruktur der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie die Nebenanlagen der Autobahn angepasst und entsprechend der neuen Anforderungen ausgebaut bzw. ergänzt. Die wegfallende AS Buir wird durch die neue AS Elsdorf ersetzt.

Durch die Troglage der verlegten Autobahntrasse in unmittelbarer Parallellage zu den Gleistrassen der DB AG und der Hambachbahn können durch die Verlegung wegfallende Autobahnparkplätze nicht ersetzt werden. In Zusammenhang mit dem prognostizierten Anstieg des LKW-Verkehrs auf der Autobahn A 4 wurde ein Bedarf an LKW-Parkplätzen an der A 4 im Bereich des verlegten Autobahnteilabschnittes AS Düren - AK Kerpen bis zum AD Heumar festgestellt.

Es ist geplant, an der neuen Anschlussstelle Elsdorf der Autobahn A 4 unmittelbar an der B 477n und der K 16 einen Autohof zu errichten. Hierzu wurde im Bau- und Planungsausschuss der Stadt Elsdorf am 17.06.2013 einstimmig beschlossen, Plan- und Baurecht zu schaffen. Voraussetzung ist eine Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln. Die Stadt Elsdorf hat mit Schreiben vom 08.07.2013 bei der Bezirksregierung Köln die Änderung des Regionalplanes beantragt. In der 17. Sitzung des Regionalrates Köln wurde die Vorbereitung des Verfahrens zur Kenntnis genommen.

2. Aufgabenstellung

Zur Vorbereitung eines Scopings ist eine Untersuchung alternativer geeigneter Standorte gemäß Anlage 1 zu § 9 ROG Absatz 2d durchzuführen und diese Standorte zur Abwägungsentscheidung gegenüberzustellen. Der zu betrachtende Bereich an der Autobahn A4 ergibt sich aus dem festgestellten LKW-Stellplatzdefizit im beschriebenen Teilabschnitt AS Düren – AK Köln-West.



Abb. 1:
Untersuchungsraum an der
Autobahn A 4
Teilabschnitt AS Düren –
AK Köln-West

Kartengrundlage: TIM-online DNRW 250, unmaßstäblich, genordet

Zur Vermeidung eines gesteigerten Zielverkehres muss ein Autohof möglichst in unmittelbarer Nähe einer Autobahnanschlussstelle liegen, weiterhin muss die nachgeordnete verkehrliche Infrastruktur eine Erschließung eines Autohofes ermöglichen und begünstigen. Ebenso sind die vom Autohof ausgehenden Immissionen hinsichtlich der Auswirkung auf die Schutzgüter nach § 2 UVPG zu berücksichtigen.

Für die Untersuchung von alternativen Standorten wurden in Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln folgende Untersuchungskriterien abgestimmt:

1. Lage im überregionalen Netz (Nähe zur Autobahn, Sichtbeziehung)

Die Lage im überregionalen Netz ist von maßgeblicher Bedeutung, um den akuten Bedarf an LKW-Parkplätzen an der optimalen Stelle im untersuchten Streckenabschnitt der A 4 zu decken. Der Autohof sollte von der Autobahn aus ergänzend zur Beschilderung frühzeitig zu erkennen sein.

2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz – verkehrstechnische Anbindung des Standortes.

Der Standort eines Autohofes muss über möglichst kurze und fahrfreundliche Wege von der Autobahn aus erreichbar sein. Hierbei ist die Erreichbarkeit mit LKW und PKW zu betrachten.

3. Regionales Planungsrecht

Bei der Untersuchung des regionalen Planungsrechtes wird die Darstellung der Flächen im Regionalplan untersucht.

4. Kommunales Planungsrecht

Bei der Untersuchung des kommunalen Planungsrechtes wird das Vorhandensein eines Flächennutzungsplanes sowie eines Bebauungsplanes untersucht.

5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft zur Errichtung eines Autohofes

Die politische und verwaltungstechnische Bereitschaft zur Ansiedelung eines Autohofes muss vorhanden sein, um die notwendigen Genehmigungsverfahren zielgerichtet durchzuführen.

6. Störungsfreie Nutzung, Emissionen (Nähe empfindlicher Nutzungen, Konfliktrichtigkeit)

Ein geeigneter Standort für einen Autohof sollte eine möglichst geringe Konfliktrichtigkeit hinsichtlich Emissionen und sonstiger eventueller Einschränkungen aufweisen.

7. Topografische Eignung

Die topografische Eignung der Flächen ist Grundlage für eine wirtschaftliche Umsetzung der Planung, z.B. bei der Entwässerung der Flächen.

8. 24h-Betrieb möglich

Ein Autohof muss „rund um die Uhr“ in Betrieb sein, um seine Versorgungsfunktion zu gewährleisten.

9. Eigentumsverhältnisse der beanspruchten Flächen

Der Erwerb der untersuchten Flächen muss grundsätzlich sowie wirtschaftlich möglich sein, um das Vorhaben durchführen zu können.

10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Der gewählte Standort muss mit der Umgebung harmonisieren. Hierbei sind planerische Zwangspunkte, die sich durch eine vorhandene Bebauung, schützenswerte Flora oder sonstige Gegebenheiten ergeben, zu untersuchen.

11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Geringe Folgekosten hinsichtlich der Erschließung eines Standortes sind wichtig für die wirtschaftliche Durchführung der Maßnahme

12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Die Sozialverträglichkeit eines Autohofes ergibt sich aus einer günstigen, das bedeutet einer von außen allseitigen Einsehbarkeit.

Die zu untersuchenden Standorte sind anhand dieser Kriterien zu bewerten und zu gewichten, um eine aussagefähige Darstellung in Rangfolge der Untersuchung zu ermöglichen. Die Gewichtung der Untersuchungskriterien erfolgt anhand einer Skala von -2 bis 2 Punkten. Die Bewertung der Standorte ist abschließend in einer Matrix tabellarisch darzustellen, wobei die jeweils vergebenen Punkte der Gewichtung aufaddiert werden und dadurch eine Reihenfolge der Eignung der jeweiligen Standorte dargestellt werden kann.

3. **Vorbereitung der Untersuchung**

Zur Vorbereitung der Untersuchung hat die Stadt Elsdorf mit Schreiben vom 10.06.2014 die Anliegerkommunen der Autobahn A 4 im Teilabschnitt Eschweiler – Frechen mit Beantwortungsfrist aufgefordert, vergleichbare geeignete Flächen zu benennen.

Anmerkung:

Mit Schreiben vom 22.01.2015 schlägt die Kolpingstadt Kerpen nach mehrfacher Verschiebung der gesetzten Beantwortungsfrist einen Standort im Bereich der Erfttalstraße in Kerpen-Sindorf vor. Die Lage dieses Standortes ist nahezu identisch mit dem in dieser Untersuchung betrachteten Standort Erfttalstraße.

Das Ergebnis der Anfrage stellt sich im August 2014 wie folgt dar:

Stadt Eschweiler:	Keine Beantwortung
Gemeinde Langerwehe:	Keine Beantwortung
Gemeinde Inden:	Keine Beantwortung
Gemeinde Niederzier:	Konkrete Benennung von Flächen im Gewerbegebiet Rurbenden
Stadt Düren:	Keine Beantwortung
Gemeinde Merzenich:	Absage
Kolpingstadt Kerpen:	Bitte um Fristverlängerung, keine weitere Antwort bis Januar 2015
Stadt Frechen:	Keine Beantwortung
Stadt Bergheim:	Keine Beantwortung

Unter Beachtung der Rückläufe wurde der Autobahnteilabschnitt Düren – Frechen vor-
untersucht und in Abstimmung mit Dezernat 32 der Bezirksregierung Köln sieben alter-
native Standorte zur weiteren Betrachtung festgelegt. Unter Einbeziehung des Standor-
tes AS Elsdorf ergeben sich folgende Standorte (in alphabetischer Reihenfolge):

1. Stadt Elsdorf: AS Elsdorf (Antragsgegenstand)
2. Stadt Elsdorf: Auf der Heide
3. Stadt Frechen: AS Frechen Nord
4. Kolpingstadt Kerpen: Boelcke-Kaserne
5. Kolpingstadt Kerpen: Dorsfeld
6. Kolpingstadt Kerpen: Erfttalstraße (identisch mit Kerpener Vorschlag)
7. Gemeinde Merzenich: Merzenicher Heide (trotz negativem Rücklauf)
8. Gemeinde Niederzier: Talbenden-Rurbenden (Niederzierer Vorschlag)

Die Standorte wurden kartiert, in der Örtlichkeit besichtigt und im Weiteren unter Be-
rücksichtigung der örtlichen und regionalen Verkehrsverhältnisse planerisch einge-
schätzt.

4. Untersuchung der Standorte im Einzelnen (in alphabetischer Reihenfolge)

Stadt Elsdorf – AS Elsdorf

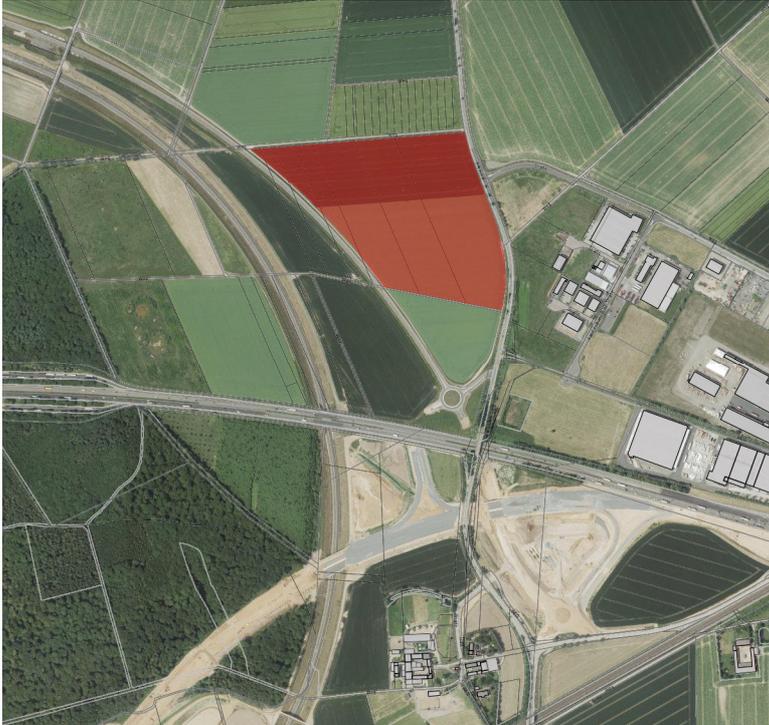


Abb. 2:
Standort AS Elsdorf (rot)
mit Gewerbegebiet Geilrather Feld
(rechts), Hambachbahn und B
477n (links) und Autobahn A 4 alt
bzw. A 4 neu (unten)

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort liegt im Außenbereich der Stadt Elsdorf in der Gemarkung Heppendorf in westlicher Verlängerung des Gewerbegebietes Sindorf, ca. 1,5 km von der Ortslage Heppendorf und ca. 1,3 km von der Ortslage Sindorf entfernt und wird derzeit als Ackerland genutzt. Die gewählten Flächen liegen nördlich der AS Elsdorf und werden im Westen durch die B 477n sowie im Osten durch die K 16 eingegrenzt.

Der Standort wird regionalplanerisch als Fortführung bzw. Abschluss des vorhandenen Gewerbegebietes Kerpen-Sindorf (Geilrather Feld) eingeschätzt.

1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Elsdorf ca. 450 m, nördlich der Trasse, von der Autobahn aus in Fahrtrichtung Köln bzw. in Fahrtrichtung Aachen gut einsehbar.

Vergebener Wert: 2

2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Eine Erschließung der gewählten Flächen kann über die K 16 oder die B 477n erfolgen. Eine Anbindung an die K 16 wurde mit den Straßenbaulastträgern vorabgestimmt, wobei die Zufahrt zu den Flächen in Verlängerung der Karl-Ferdinand-Braun-Straße angeordnet werden muss. Nach Vorgabe des Rhein-Erft-Kreises ist im Bereich der Zufahrt ein Kreisverkehrsplatz in der K 16 zu errichten, wobei das Plangebiet über einen separaten Ast an den Kreisverkehr angeschlossen wird.

Die Anfahrt von der AS Elsdorf zu den Flächen erfolgt über die K 16, die Fahrstrecke vom nördlichen Verteilerkreisverkehr der AS Elsdorf bis zur geplanten Zufahrt beträgt ca. 450 m.

Vergebener Wert: 2

3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: AFAB, derzeitige Stadtgrenze

Regionales Planungsrecht wird über die beantragte Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln, erlangt.

Vergebener Wert: 2

4. Kommunales Planungsrecht

Nicht vorhanden, kommunales Planungsrecht wurde bei der Stadt Elsdorf mit Schreiben vom 11.01.2011 beantragt und die Aufstellung eines Bebauungsplanes am 17.06.2013 beschlossen.

Vergebener Wert: -2

5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

Vorhanden. Einstimmige Beschlusslage zur Durchführung der notwendigen Verfahren.

Vergebener Wert: 2

6. Störungsfreie Nutzung

Keine Siedlungsflächen in unmittelbarer Nähe, keine Beeinträchtigung durch das östlich anschließende Gewerbegebiet Kerpen-Sindorf. Konfliktrichtigkeit sehr gering.

Vergebener Wert: 2

7. Topografische Eignung

Hervorragende Eignung, leichtes stetiges natürliches Gefälle in Richtung Norden.

Vergebener Wert: 2

8. 24h-Betrieb möglich:

Durch mögliche Festlegung im B-Plan uneingeschränkt möglich.

Vergebener Wert: 2

9. Eigentumsverhältnisse

Bekannt, zwei Eigentümer, Veräußerungsbereitschaft vorhanden.

Vergebener Wert: 1

10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Hervorragend geeignet. Keine planerischen Zwangspunkte vorhanden. Durch das angestrebte Bebauungsplanverfahren kann eine optimale planerische Umsetzung des Vorhabens festgelegt werden. Das Plangebiet bildet den westlichen Abschluss des vorhandenen Gewerbegebietes Geilrather Feld in Kerpen-Sindorf. Durch den herzustellenden Kreisverkehr am Kreuzungspunkt K 16/Karl-Ferdinand-Braun-Straße wird die westliche Einfahrt in das Gewerbegebiet aufgewertet, die vorhandenen Verkehrsflüsse werden gebündelt und dadurch die östliche Einfahrt des Gewerbegebietes Sindorf entlastet. Allgemein wird der vorhandene regionale LKW-Verkehr entzerrt.

Vergebener Wert: 2

11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Zur Erschließung des Plangebietes ist die notwendige Infrastruktur teilweise herzustellen bzw. zu ergänzen:

- Ertüchtigung eines Teilabschnittes der K 16 von der Zufahrt bis zum nördlichen Verteilerkreisverkehr der AS Elsdorf
- Herstellung eines Kreisverkehrs in der K 16 als Zufahrt zum Plangebiet
- Herstellung der Ver- und Entsorgerinfrastruktur

Vergebener Wert: 1

12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Das Plangebiet ist freiliegend im Außenbereich, die notwendige Sozialverträglichkeit und Sicherheit innerhalb einer zu errichtenden Anlage ist planerisch umzusetzen und vom Betreiber durchzuführen. Geringe Risiken für benachbarte Ortschaften und Wohngebiete.

Vergebener Wert: 1

Ergebnis der Bewertung: 17 Punkte

Stadt Elsdorf – Auf der Heide



Abb. 3:
Standort Auf der Heide (rot)
mit Hambachbahn, Gewerbe-
gebiet Geilrather Feld (rechts
oben) und Autobahn A 4 alt bzw.
A 4 neu (unten)

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort liegt im Außenbereich der Stadt Elsdorf in der Gemarkung Auf der Heide. Die gewählten Flächen liegen nördlich der A 4 und werden im Westen durch den Hependorfer Wald und im Osten durch die Hambachbahn eingegrenzt. Auf den Flächen befinden sich Ausgleichsmaßnahmen der RWE Power AG als Ergänzung zum benachbarten Flora-Fauna-Habitat Steinheide (DE 5105-301).

1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Elsdorf ca. 400 m, nördlich der Trasse, von der Autobahn A 4 aus in Fahrtrichtung Aachen hervorragend einsehbar. Schlechte Einsehbarkeit in Fahrtrichtung Köln.

Vergebener Wert: 2

2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die Erschließung der gewählten Flächen erfolgt über die ehemalige Trasse der A 4 unter Nutzung des vorhandenen Brückenbauwerks über die Hambachbahn. Eine Übernahme der Brücke ist zu prüfen.

Vergebener Wert: 1

3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: AFAB, Gebiet zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung. Regionales Planungsrecht ist über eine Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln, zu beantragen.

Vergebener Wert: -2

4. Kommunales Planungsrecht

Nicht vorhanden.

Vergebener Wert: -2

5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

In Elsdorf grundsätzlich vorhanden.

Vergebener Wert: 2

6. Störungsfreie Nutzung

Durch die östlich des Plangebietes in einer Troglage verlaufende, unmittelbar an das Gebiet angrenzende Gleistrasse der Hambachbahn sind Schallemissionen zu erwarten.

Vergebener Wert: 0

7. Topografische Eignung

Die Flächen sind ohne Einschränkungen für eine Nutzung als Autohof geeignet.

Vergebener Wert: 2

8. 24h-Betrieb möglich:

Durch mögliche Festlegung im B-Plan uneingeschränkt möglich.

Vergebener Wert: 2

9. Eigentumsverhältnisse

Bekannt, ein Eigentümer, Veräußerungsbereitschaft unter Vorbehalt vorhanden.

Vergebener Wert: 1

10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Die Anfahrt zum Plangebiet erfolgt über die vorhandene Autobahnbrücke der ehemaligen A 4, eine Übernahme der Brücke ist zu prüfen. Grundsätzlich ist die planerische Umsetzung des Vorhabens mit leichten Einschränkungen möglich. Keine städtebauliche Anbindung an vorhandene Strukturen.

Vergebener Wert: 0

11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Ver- und Entsorgungsleitungen sind über größere Entfernungen herzustellen. Die Übernahme und der betriebliche Unterhalt der Brücke sowie die Wiederherstellung der bereits zurückgebauten Fahrbahn der ehemaligen A 4 führen zu erhöhten Infrastrukturkosten.

Vergebener Wert: -1

12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Das Plangebiet ist freiliegend im Außenbereich, soziale Verknüpfungspunkte sind nicht vorhanden.

Vergebener Wert: 0

Ergebnis der Bewertung: 5 Punkte

Stadt Frechen – Frechen Nord



Abb. 3:
Standort Frechen Nord (rot)
mit Wohngebiet Köln-Weiden
(rechts oben), Autobahn
A 4 und Gewerbegebiet
Europark (rechts unten)

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort liegt im Außenbereich der Stadt Frechen in der Gemarkung Buschbell. Die gewählten Flächen liegen unmittelbar nördlich der A 4 und werden im Westen durch die Bonnstraße/L 183 sowie im Norden und Osten durch den Frechener Weg/K 6 sowie die Stadtgrenze Frechen-Köln eingegrenzt. Das Plangebiet wird derzeit als Ackerland genutzt.

1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Frechen Nord ca. 50 m, nördlich der Trasse, von der Autobahn A 4 aus generell hervorragend einsehbar.

Vergebener Wert: 2

2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die Erschließung der gewählten Flächen erfolgt über den Frechener Weg/K6 an die übergeordnete Bonnstraße/L 183. Die AS Frechen-Nord in Fahrtrichtung Aachen liegt unmittelbar jenseits der Bonnstraße. Ausbau der AS Frechen-Nord zum Vollanschluss in Planung.

Vergebener Wert: 2

3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: AFAB, Regionaler Grünzug, Gebiet zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung. Regionales Planungsrecht ist über eine Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln, zu beantragen.

Vergebener Wert: -2

4. Kommunales Planungsrecht

Nicht vorhanden.

Vergebener Wert: -2

5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

Nicht vorhanden, da in Frechen bereits eine autohofähnliche Anlage geringeren Ausmaßes an der Kölner Straße realisiert wird.

Vergebener Wert: -2

6. Störungsfreie Nutzung

In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet liegt südlich der Autobahn A 4 das Frechener Gewerbegebiet Europark. Verkehrliche Beeinträchtigungen durch Überlastung der L 183 in den Spitzenstunden. Direkt an das Plangebiet angrenzend befindet sich Wohngebiet Köln-Weiden.

Vergebener Wert: -2

7. Topografische Eignung

Die Flächen sind ohne Einschränkungen für eine Nutzung als Autohof geeignet.

Vergebener Wert: 2

8. 24h-Betrieb möglich:

Durch mögliche Festlegung im B-Plan uneingeschränkt möglich, wobei die unmittelbare Nähe der Wohnbebauung Köln-Weiden dem entgegen steht.

Vergebener Wert: 0

9. Eigentumsverhältnisse

Unbekannt, Veräußerungsbereitschaft unbekannt.

Vergebener Wert: 0

10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Im Osten verläuft außerhalb des Plangebietes eine Hochspannungsfreileitung der Amp-
rion in Nord-Süd-Ausrichtung. Angrenzende Wohnbebauung in 300 m Entfernung.

Vergebener Wert: -1

11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Zur Erschließung des Plangebietes ist die notwendige Infrastruktur zu ertüchtigen und
ergänzen:

- Ertüchtigung eines Teilabschnittes der K 6 von der Zufahrt bis zur nördlichen AS
Frechen
- Umgestaltung des Kreuzungsbereiches L 183/K 6 nach Vorgaben der
Straßenbaulastträger.
- Herstellung der Ver- und Entsorgerinfrastruktur

Vergebener Wert: 2

12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Das Plangebiet ist freiliegend im Außenbereich, befindet sich jedoch in Sichtweite zum
Wohngebiet Köln-Weiden.

Vergebener Wert: 1

Ergebnis der Bewertung: 0 Punkte

Kolpingstadt Kerpen – Boelcke-Kaserne



Abb. 4:
Standort Boelcke-Kaserne (rot)
mit Gewerbegebiet Kerpen-Sindorf
(rechts oben), Autobahn A 4 und
Gewerbegebiet Kerpen (unten)

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort befindet sich im Außenbereich der Stadt Kerpen inmitten des FFH-Gebietes Dickbusch/Lörsfelder Busch. Die gewählten Flächen liegen unmittelbar südlich der A 4. Das Plangebiet wird derzeit als Bundeswehrkaserne genutzt, die Kaserne wird nachrichtlich im Jahr 2019 geschlossen. Es ist geplant, die Gesamtanlage zurückzubauen und zu renaturieren.

1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Kerpen ca. 1.200 m, südlich der Trasse, von der Autobahn A 4 aus in beiden Fahrtrichtungen aufgrund der vorhandenen Vegetation teilweise einsehbar.

Vergebener Wert: 1

2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die Erschließung der gewählten Flächen erfolgt über eine herzustellende Basisstraße in Parallellage zur Autobahn an die Erfttalstraße/L 122. Alternativ kann die Erschließung über die Boelckestraße und die K 17 an die Erfttalstraße/L 122 erfolgen, wobei sich die erheblich längere Wegstrecke ungünstig auswirkt.

Kein Vollanschluss vorhanden bzw. wirtschaftlich realisierbar.

Vergebener Wert: -2

3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: GIB mit Zweckbindung. Regionales Planungsrecht ist über eine Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln, zu beantragen.

Vergebener Wert: -1

4. Kommunales Planungsrecht

Nicht vorhanden. Änderung des FNP Kerpen ist planerisch möglich.

Vergebener Wert: 2

5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

Nicht vorhanden. Ein politischer Beschluss der Stadt Kerpen vom 13.03.2012 gibt die Renaturierung der Flächen vor.

Vergebener Wert: -2

6. Störungsfreie Nutzung

Östlich des Plangebietes befindet sich ebenfalls in Waldlage eine Deponie. Südlich des Gebietes liegt das Gewerbegebiet Kerpen. Konfliktrichtigkeit insgesamt gering. Verkehrliche Beeinträchtigungen durch Überlastung der L 122.

Vergebener Wert: 1

7. Topografische Eignung

Die Flächen sind mit Einschränkungen für eine Nutzung als Autohof geeignet. Zur Schaffung zusammenhängender Freiflächen ist der vorhandene Baumbestand aufzulockern.

Vergebener Wert: 2

8. 24h-Betrieb möglich:

Durch mögliche Festlegung im B-Plan uneingeschränkt möglich.

Vergebener Wert: 2

9. Eigentumsverhältnisse

Bekannt, ein Eigentümer, Veräußerungsbereitschaft vorhanden.

Vergebener Wert: 2

10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Zwangspunkte vorhanden: Durch die Waldlage des Plangebietes mit teilweise geschütztem Baumbestand ist ein planerischer Mehraufwand zur Umsetzung des Vorhabens mit notwendig. Städtebauliche Anbindung an das vorhandene Gewerbegebiet Kerpen.

Vergebener Wert: 1

11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Zur Erschließung des Plangebietes ist die notwendige Infrastruktur teilweise herzustellen bzw. erheblich zu ertüchtigen und ergänzen:

- Herstellung einer T-Einmündung in der Erfttalstraße als Vollanschluss
- Herstellung einer Basisstraße in Parallellage zur Autobahn

Vergebener Wert: -2

12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Durch die Waldlage des Plangebietes ist eine soziale Kontrolle nicht möglich.

Vergebener Wert: -2

Ergebnis der Bewertung: 2 Punkte

Kolpingstadt Kerpen – Dorsfeld



Abb. 5:
Standort Dorsfeld (rot)
mit Gewerbegebiet Kerpen-
Sindorf (rechts oben), Autobahn A
4, Weiler Geilrath (links) und
Kieswerk (unten)

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort befindet sich im Außenbereich der Stadt Kerpen in der Gemarkung Blatzheim östlich der Weiler Dorsfeld und Geilrath und wird derzeit als Ackerland genutzt. Die gewählten Flächen liegen südlich der A 4 sowie östlich der K 39 und werden im Süden von einer Grube eines ortsansässigen Kieswerkes begrenzt.

1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Elsdorf ca. 450 m, südlich der Trasse, von der Autobahn A 4 aus in Fahrtrichtung Aachen sehr gut einsehbar. Eingeschränkte Einsehbarkeit in Fahrtrichtung Köln durch hohe Lärmschutzanlagen im Bereich des Weilers Geilrath.

Vergebener Wert: 2

2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die Erschließung der gewählten Flächen erfolgt über die K 39 und eine herzustellende Zufahrt. Die Ausgestaltung der Zufahrt ist mit dem Straßenbaulastträger, hier: Rhein-Erft-Kreis, abzustimmen.

Vergebener Wert: 2

3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: Waldbereich, Gebiet zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung. Regionales Planungsrecht ist über eine Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln, zu beantragen.

Vergebener Wert: -2

4. Kommunales Planungsrecht

Nicht vorhanden.

Vergebener Wert: -2

5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

Nicht vorhanden.

Vergebener Wert: -2

6. Störungsfreie Nutzung

In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet liegt westlich der K 39 eine Betriebsstätte der Rheinischen Baustoffwerke. Konflikträchtigkeit gering.

Vergebener Wert: 2

7. Topografische Eignung

Die Flächen sind ohne Einschränkungen für eine Nutzung als Autohof geeignet.

Vergebener Wert: 2

8. 24h-Betrieb möglich:

Durch mögliche Festlegung im B-Plan uneingeschränkt möglich.

Vergebener Wert: 2

9. Eigentumsverhältnisse

Unbekannt, Veräußerungsbereitschaft unbekannt.

Vergebener Wert: 0

10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Planerische Umsetzung des Vorhabens mit Einschränkungen möglich. Erschwerte Retention von Niederschlagswasser durch angrenzenden Kiesabbau. Keine städtebauliche Anbindung an vorhandene Strukturen.

Vergebener Wert: -2

11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Zur Erschließung des Plangebietes ist die notwendige Infrastruktur teilweise herzustellen bzw. zu ergänzen:

- Ergänzung eines Teilabschnittes der K 39 von der Zufahrt des geplanten Autohofes bis zur südlichen AS Elsdorf
- Herstellung einer Einmündung als Zufahrt zum Plangebiet nach Vorgaben des Straßenbaulastträgers der K 39
- Herstellung der Ver- und Entsorgerinfrastruktur

Vergebener Wert: 2

12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Das Plangebiet ist freiliegend im Außenbereich, befindet sich jedoch in Sichtweite zum Weiler Geilrath und zum Klarahof.

Vergebener Wert: 1

Ergebnis der Bewertung: 5 Punkte

Kolpingstadt Kerpen - Erfttalstraße

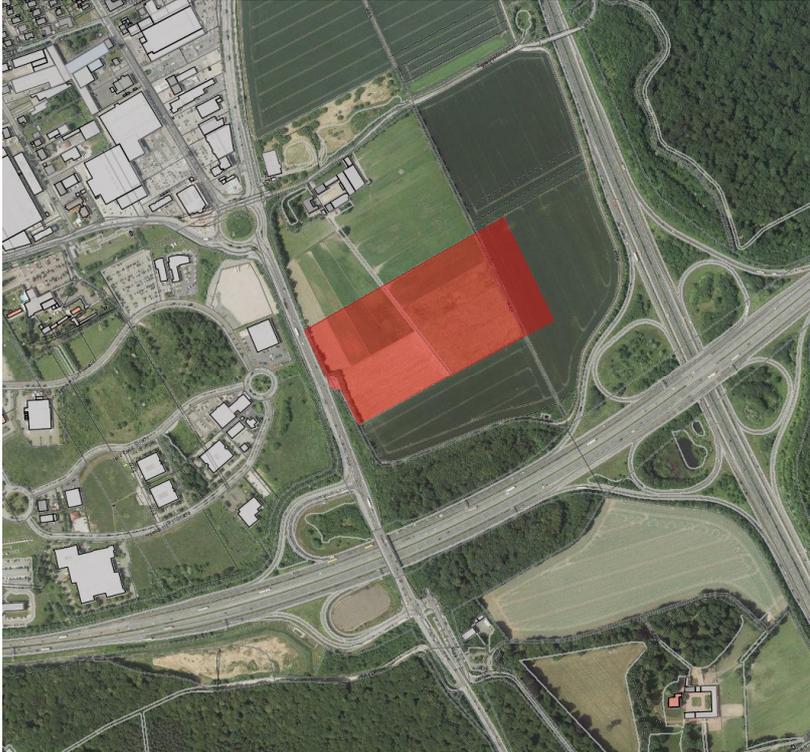


Abb. 6:
Standort Erfttalstraße (rot)
mit Gewerbegebiet Kerpen-
Sindorf (links), Autobahn A 4
(unten) und A 61 (rechts)
sowie
Autobahnkreuz Kerpen (rechts
unten)

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort befindet sich im Außenbereich der Stadt Kerpen in der Gemarkung Sehnrath in östlicher Verlängerung des Gewerbegebietes Sindorf. Die gewählten Flächen liegen nördlich der A 4 und werden im Westen durch die Erfttalstraße/L 122 sowie im Osten durch die Autobahn A 61 eingegrenzt. Südöstlich befindet sich das Autobahnkreuz Kerpen.

1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Kerpen ca. 350 m, nördlich der Trasse, von der Autobahn A 4 aus in Fahrtrichtung Köln bzw. in Fahrtrichtung Aachen aufgrund der vorhandenen Vegetation teilweise einsehbar. Hervorragende Einsehbarkeit von der Autobahn A 61 aus in Fahrtrichtung Koblenz, in gegenläufiger Fahrtrichtung Venlo teilweise einsehbar.

Vergebener Wert: 2

2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die Erschließung der gewählten Flächen erfolgt über die Erfttalstraße/L 122. Die Anbindung an einen vorhandenen Kreisverkehr („Kerpener Kreisel“) ist nicht möglich und muss über eine herzustellende T-Einmündung erfolgen.

Die Anfahrt von der AS Kerpen zu den Flächen erfolgt über die L 122, die Fahrstrecke von der nördlichen AS bis zur festgelegten Zufahrt beträgt ca. 500 m.

Durch die bereits vorhandene verkehrliche Überlastung der Erfttalstraße/L 122 in den Spitzenstunden wird der Standort vom Straßenbulasträger sowie dem Rhein-Erft-Kreis abgelehnt.

Vergebener Wert: -2

3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: Regionaler Grünzug, BSN.

Vergebener Wert: 2

4. Kommunales Planungsrecht

Nicht vorhanden.

Vergebener Wert: 0

5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

Nicht vorhanden.

Vergebener Wert: -2

6. Störungsfreie Nutzung

In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet liegt westlich der Erfttalstraße das Gewerbegebiet Sindorf. Konfliktrichtigkeit gering. Verkehrliche Beeinträchtigungen durch Überlastung der L 122. Direkt an das Plangebiet angrenzend befindet sich das Gestüt Haus Hahn.

Vergebener Wert: 2

7. Topografische Eignung

Die Flächen sind mit Einschränkungen für eine Nutzung als Autohof geeignet. Zur Anbindung an die Erfttalstraße in Dammlage muss ein Höhenunterschied von ca. 3 m überwunden werden. Durch die notwendige Herstellung einer rampenartigen Zuwegung zum Plangebiet werden zusätzliche Flächen benötigt.

Vergebener Wert: 1

8. 24h-Betrieb möglich:

Durch mögliche Festlegung im B-Plan uneingeschränkt möglich.

Vergebener Wert: 2

9. Eigentumsverhältnisse

Bekannt, ein Eigentümer, Veräußerungsbereitschaft nicht vorhanden.

Vergebener Wert: -2

10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Zwangspunkte vorhanden: Dammlage der zuführenden L 122, an das Plangebiet angrenzende vorhandene Gestüt mit Herrenhaus. Planerische Umsetzung des Vorhabens mit leichten Einschränkungen möglich. Städtebauliche Anbindung an das Gewerbegebiet Sindorf.

Vergebener Wert: 2

11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Zur Erschließung des Plangebietes ist die notwendige Infrastruktur teilweise herzustellen bzw. erheblich zu ertüchtigen und ergänzen:

- Ertüchtigung eines Teilabschnittes der L 122 von der Zufahrt bis zur nördlichen AS Kerpen
- Herstellung einer T-Einmündung in der Erfttalstraße als Zufahrt zum Plangebiet
- Herstellung der Ver- und Entsorgerinfrastruktur

Vergebener Wert: 1

12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Das Plangebiet ist freiliegend im Außenbereich, bindet jedoch an ein vorhandenes Gewerbegebiet an.

Vergebener Wert: 1

Ergebnis der Bewertung: 7 Punkte

Gemeinde Merzenich – Merzenicher Heide



Abb. 7:
Standort Merzenicher Heide (rot)
mit Niederzier-Ellen und Auto-
bahn A 4 alt (oben), A 4 neu und
AS Merzenich

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort befindet sich im Außenbereich der Gemeinde Merzenich in gleichbenannter Gemarkung südöstlich der Niederzierer Ortslage Ellen. Die gewählten Flächen liegen nördlich der A 4 und werden im Westen durch die L 264 sowie im Osten durch die Straße Merzenicher Heide eingegrenzt. Im Norden schließen die Flächen an die L 257 an. Das Plangebiet wird derzeit als Recyclinganlage für Baustoffe genutzt, daher ist bei einer Ansiedlung eines Autohofes an diesem Standort keine Neuinanspruchnahme von Flächen notwendig.

1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Merzenich ca. 450 m, südlich der Trasse, von der Autobahn A 4 aus in Fahrtrichtung Köln bzw. in Fahrtrichtung Aachen aufgrund der Höhenlage der Flächen trotz Lärmschutzwand relativ gut einsehbar.

Vergebener Wert: 2

2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die Erschließung der gewählten Flächen erfolgt über die nicht ausgebaute Straße Merzenicher Heide an die L 257.

Die Anfahrt von der AS Merzenich zu den Flächen erfolgt über die L 264, die Fahrstrecke von der nördlichen AS bis zur möglichen Zufahrt beträgt ca. 1.200 m. Es sind mindestens drei für Zugmaschinen mit Auflieger ungünstige Rechtsabbiegungen notwendig.

Vergebener Wert: 2

3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: Gebiet zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung. Regionales Planungsrecht ist über eine Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln, zu beantragen. Eine regionalplanerische Nachnutzung der Flächen der vorhandenen Recyclinganlage ist möglich.

Vergebener Wert: 1

4. Kommunales Planungsrecht

Nicht vorhanden.

Vergebener Wert: -2

5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

Nicht vorhanden. Schriftliche Absage der Gemeinde.

Vergebener Wert: -2

6. Störungsfreie Nutzung

Uneingeschränkt möglich.

Vergebener Wert: 2

7. Topografische Eignung

Die Flächen sind ohne Einschränkungen für eine Nutzung als Autohof geeignet.

Vergebener Wert: 2

8. 24h-Betrieb möglich:

Durch mögliche Festlegung im B-Plan uneingeschränkt möglich.

Vergebener Wert: 2

9. Eigentumsverhältnisse

Bekannt, ein Eigentümer, Veräußerungsbereitschaft unbekannt.

Vergebener Wert: 2

10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Planerische Umsetzung des Vorhabens mit leichten Einschränkungen möglich. Rückbau der vorhandenen Bebauung erforderlich, gegebenenfalls Altlastensanierung erforderlich. Keine städtebauliche Anbindung an vorhandene Strukturen.

Vergebener Wert: 0

11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Zur Erschließung des Plangebietes ist die notwendige Infrastruktur teilweise zu ertüchtigen und ergänzen:

- Ertüchtigung der Straße Merzenicher Heide

Vergebener Wert: 2

12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Das Plangebiet ist freiliegend im Außenbereich ohne Einsehbarkeit aus Siedlungsbereichen, jedoch für Durchgangsverkehr sehr gut einsehbar.

Vergebener Wert: -1

Ergebnis der Bewertung: 10 Punkte

Gemeinde Niederzier – Talbenden/Rurbenden

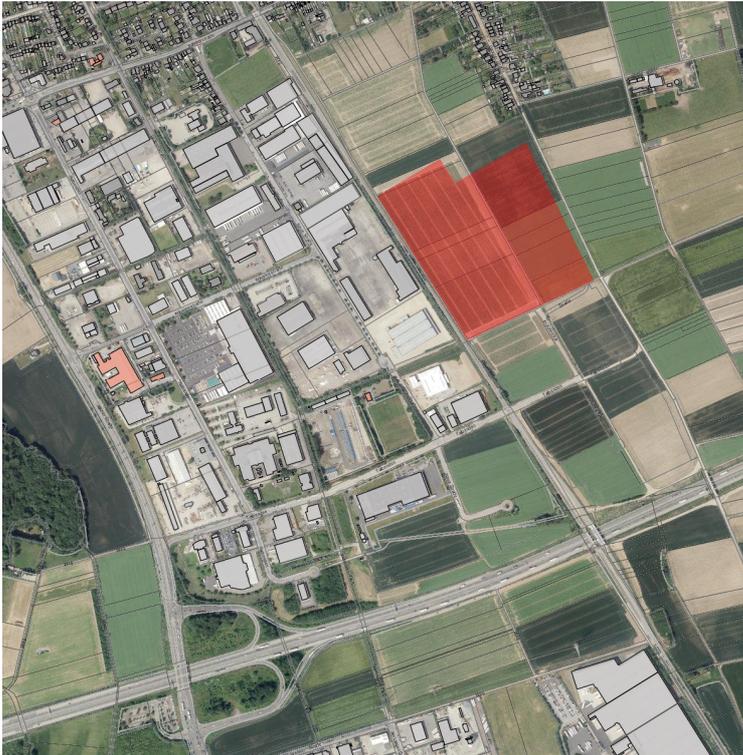


Abb. 8:
Standort Talbenden/Rurbenden (rot)
mit Gewerbegebiet und Autobahn
A 4

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort liegt im Außenbereich der Gemeinde Niederzier in der Ortslage Huchem-Stammeln in gleichbenannter Gemarkung. Die gewählten Flächen befinden sich nördlich der A 4 und gehören zum interkommunalen Gewerbegebiet Talbenden/Rurbenden der Stadt Düren bzw. der Gemeinde Niederzier. Das Plangebiet bildet den östlichen Abschluss des Gewerbegebietes.

1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Düren ca. 1.200 m, nördlich der Trasse, von der Autobahn A 4 aus in Fahrtrichtung Köln bzw. in Fahrtrichtung Aachen nur eingeschränkt einsehbar.

Vergebener Wert: -1

2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die Erschließung der gewählten Flächen erfolgt über die nicht ausgebaute Straßen Im Kohntal und Talbenden an die B 56.

Durch den Einrichtungsverkehr in der Straße Talbenden ist es notwendig, bei der Rückfahrt zur Autobahn einen erheblichen Umweg durch das Gewerbegebiet zu fahren.

Die Straße Talbenden wird durch einen unbeschränkten Bahnübergang einer Gleisstrasse der Dürener Kreisbahn durchschnitten.

Vergebener Wert: -2

3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB).

Vergebener Wert: 2

4. Kommunales Planungsrecht

Vorhanden.

Vergebener Wert: 2

5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

Vorhanden. Die Flächen wurden seitens der Gemeinde Niederzier vorgeschlagen.

Vergebener Wert: 2

6. Störungsfreie Nutzung

In ca. 250 m Entfernung befindet sich der südliche Rand der Ortslage Huchem-Stammeln. Hohe Konflikträchtigkeit.

Der unbeschränkte Bahnübergang schränkt den Verkehrsfluss ein.

Vergebener Wert: -2

7. Topografische Eignung

Die Flächen sind ohne Einschränkungen für eine Nutzung als Autohof geeignet.

Vergebener Wert: 2

8. 24h-Betrieb möglich:

Durch die nahe gelegene Wohnbebauung ist mit erheblichen Einschränkungen durch behördliche Auflagen zu rechnen.

Vergebener Wert: 0

9. Eigentumsverhältnisse

Bekannt, Veräußerungsbereitschaft vorhanden.

Vergebener Wert: 1

10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Planerische Umsetzung des Vorhabens mit geringen Einschränkungen möglich. Städtebauliche Anbindung an das vorhandene Gewerbegebiet.

Vergebener Wert: 2

11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Zur Erschließung des Plangebietes ist die notwendige Infrastruktur teilweise zu ertüchtigen und ergänzen:

- Ertüchtigung der Straße Im Kohnental
- Herstellung der Ver- und Entsorgungseinrichtungen
- Erhebliche bauliche Lärmschutzmaßnahmen notwendig

Vergebener Wert: -1

12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Das Plangebiet liegt am östlichen Rand des vorhandenen Gewerbegebietes und ist von der benachbarten Wohnbebauung aus sehr gut einsehbar.

Vergebener Wert: 1

Ergebnis der Bewertung: 6 Punkte

5. Auswertung

Nach Abschluss der Standortuntersuchungen wurden die einzelnen Bewertungen für alle Untersuchungskriterien in eine Matrix eingefügt. Die vergebenen Punkte wurden zusammenfassend aufaddiert. Dabei ergibt sich folgende tabellarische Darstellung:

Autohof Elsdorf		Planerische Einschätzung im Rahmen der Standortalternativenprüfung							Stand: 18.08.2014	
	Standorte (alphabetisch)	AS Elsdorf	Elsdorf, Auf der Heide	Frechen Nord	Kerpen, Boelcke- Kaserne	Kerpen Dorsfeld	Kerpen Erfttalstraße	Merzenich, Merzenicher Heide	Niederzier, Talbenden/ Rurbenden	
	Kriterien									
1	Lage im überregionalen Netz (Nähe zur Autobahn, Sichtbeziehung)	2	2	2	1	2	2	2	-1	
2	Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz - Verkehrstechnische Anbindung des Standortes	2	1	2	-2	2	-2	2	-2	
3	Regionales Planungsrecht	2	-2	-2	-1	-2	2	1	2	
4	Kommunales Planungsrecht	-2	-2	-2	2	-2	0	-2	2	
5	Politische/verwaltungstechnische Bereitschaft	2	2	-2	-2	-2	-2	-2	2	
6	Störungsfreie Nutzung/Emissionen (Nähe empfindlicher Nutzungen und Konfliktträchtigkeit)	2	0	-2	1	2	2	2	-2	
7	Topografische Eignung	2	2	2	2	2	1	2	2	
8	24h-Betrieb möglich	2	2	0	2	2	2	2	0	
9	Eigentumsverhältnisse	1	1	0	2	0	-2	2	1	
10	Städtebauliche Eignung der Standortes	2	0	-1	1	-2	2	0	2	
11	Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen	1	-1	2	-2	2	1	2	-1	
12	Sozialverträglichkeit (Sicherheit)	1	0	1	-2	1	1	-1	1	
	Ergebnis	17	5	0	2	5	7	10	6	

Skala 2 bis -2

gelb hinterlegt sind regionalplanerisch ungünstige Standorte

Tabelle 1: Bewertungsmatrix, IB Klee August 2014

Für die einzelnen Standorte ergibt sich jeweils folgende Anzahl von vergebenen Punkten:

- | | | |
|-------------------------|---------------------|-----------|
| 1. Stadt Elsdorf: | AS Elsdorf | 17 Punkte |
| 2. Stadt Elsdorf: | Auf der Heide | 5 Punkte |
| 3. Stadt Frechen: | AS Frechen Nord | 0 Punkte |
| 4. Kolpingstadt Kerpen: | Boelcke-Kaserne | 2 Punkte |
| 5. Kolpingstadt Kerpen: | Dorsfeld | 5 Punkte |
| 6. Kolpingstadt Kerpen: | Erfttalstraße | 7 Punkte |
| 7. Gemeinde Merzenich: | Merzenicher Heide | 10 Punkte |
| 8. Gemeinde Niederzier: | Talbenden-Rurbenden | 6 Punkte |

Bei einer ersten Vorstellung der Untersuchung bei der Bezirksregierung Köln am 20.08.2014 wurde durch das Dezernat 32 festgestellt, dass die Standorte

- 2. Stadt Elsdorf: Auf der Heide
- 3. Stadt Frechen: AS Frechen Nord
- 4. Kolpingstadt Kerpen: Boelcke-Kaserne
- 5. Kolpingstadt Kerpen: Dorsfeld

aufgrund ihrer jeweiligen Lage regionalplanerisch ungünstig sind und für eine Ansiedlung eines Autohofes nicht weiter zu beachten sind.

Unter Berücksichtigung dieser Vorauswahl ergibt sich bei den verbleibenden, regionalplanerisch möglichen Standorten in Abhängigkeit der vergebenen Punkte folgende Reihenfolge:

- 17 Punkte: 1. Stadt Elsdorf: AS Elsdorf
- 10 Punkte: 7. Gemeinde Merzenich: Merzenicher Heide
- 7 Punkte: 6. Kolpingstadt Kerpen: Erfttalstraße
- 6 Punkte: 8. Gemeinde Niederzier: Talbenden-Rurbenden

6. Fazit

Als Ergebnis der Untersuchung von Alternativstandorten ist festzuhalten, dass der Standort AS Elsdorf im Bewertungskriterienverfahren die meisten Punkte erhalten hat und daher die besten Voraussetzungen zur Ansiedlung eines Autohofes bietet.

Bei der Möglichkeit zur störungsfreien Nutzung, der politischen und verwaltungstechnischen Bereitschaft zur Ansiedlung und der großen Entfernung zu den nächstgelegenen Ortschaften und Anwesen wurde die höchste Anzahl an Bewertungspunkten erreicht.

Besonders hervorzuheben ist die gute Netzlage durch die örtliche Nähe des Standortes zur Autobahn A 4, zur Bundesstraße B 477n und dem unmittelbar anschließenden Gewerbegebiet „Geilrather Feld“ in Kerpen-Sindorf. Durch die Ansiedlung eines Autohofes an diesem Standort kann dem regionalen Stellplatzmangel an der Autobahn sowie dem örtlichen Mangel im Gewerbegebiet Geilrather Feld durch die Schaffung von Parkraum begegnet werden, wodurch ein Synergie- und Entlastungseffekt entsteht. Ebenso werden die durch die Autobahnverlegung wegfallenden Parkplätze ersetzt und das Gesamtangebot an Parkplätzen vergrößert.

7. Anlagen

7.1 Bewertungsmatrix

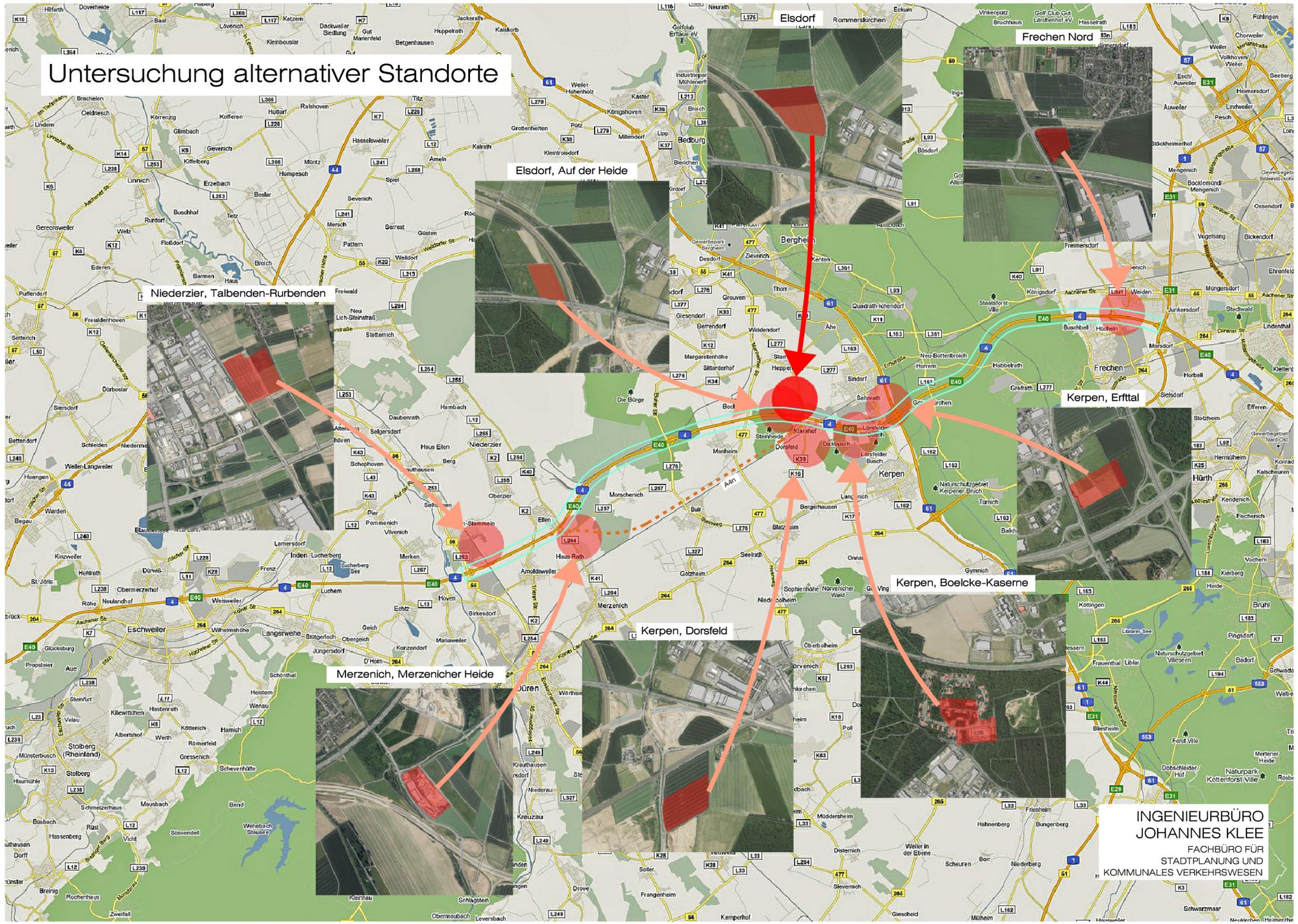
7.2 Übersichtskarte o.M.

	Standorte (alphabetisch)	AS Elsdorf	Elsdorf, Auf der Heide	Frechen Nord	Kerpen, Boelcke- Kaserne	Kerpen Dorsfeld	Kerpen Erfttalstraße	Merzenich, Merzenicher Heide	Niederzier, Talbenden / Rurbenden
Kriterien									
1	Lage im überregionalen Netz (Nähe zur Autobahn, Sichtbeziehung)	2	2	2	1	2	2	2	-1
2	Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz - Verkehrstechnische Anbindung des Standortes	2	1	2	-2	2	-2	2	-2
3	Regionales Planungsrecht	2	-2	-2	-1	-2	2	1	2
4	Kommunales Planungsrecht	-2	-2	-2	2	-2	0	-2	2
5	Politische/verwaltungstechnische Bereitschaft	2	2	-2	-2	-2	-2	-2	2
6	Störungsfreie Nutzung/Emissionen (Nähe empfindlicher Nutzungen und Konflikträchtigkeit)	2	0	-2	1	2	2	2	-2
7	Topografische Eignung	2	2	2	2	2	1	2	2
8	24h-Betrieb möglich	2	2	0	2	2	2	2	0
9	Eigentumsverhältnisse	1	1	0	2	0	-2	2	1
10	Städtebauliche Eignung des Standortes	2	0	-1	1	-2	2	0	2
11	Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen	1	-1	2	-2	2	1	2	-1
12	Sozialverträglichkeit (Sicherheit)	1	0	1	-2	1	1	-1	1
	Ergebnis	17	5	0	2	5	7	10	6

Skala 2 bis -2

gelb hinterlegt sind regionalplanerisch ungünstige Standorte

Untersuchung alternativer Standorte



Elsdorf, Auf der Heide

Niederzier, Talbenden-Rurbenden

Frechen Nord

Kerpen, Erftal

Kerpen, Boelcke-Kaseme

Kerpen, Dorsfeld

Merzenich, Merzenicher Heide

**INGENIEURBÜRO
JOHANNES KLEE**
FACHBÜRO FÜR
STADTPLANUNG UND
KOMMUNALES VERKEHRSWESSEN