

Bezirksregierung Köln

**Regionalrat des
Regierungsbezirks Köln**



4. Sitzungsperiode

Drucksache Nr. RR 43/2017

**Sitzungsvorlage
für die 13. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln
am 07. Juli 2017**

**TOP 6 24. Änderung des Regionalplanes für den
Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln,
Neudarstellung eines Gewerbe- und
Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebun-
dene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof, Stadt Elsdorf
hier: Aufstellungsbeschluss**

Rechtsgrundlage: § 19 Absatz 4 Landesplanungsgesetz (LPIG) NRW

BerichterstellerIn: Frau Feldmann, Dez. 32, Tel.: 0221/147-2276
Herr Schlaeger, Dez. 32, Tel.: 0221/147-2373

Inhalt: Begründung (Seite 3 – 18)

Anlagen: 1. Niederschrift der Erörterung (Stand: Mai 2017)
2. Aufzustellender Plan (Textliche und Zeichnerische
Darstellung)
3. Verkehrsgutachten (Stand: März 2017)
4. Synopse der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbe-
teiligung

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	2

Bezug: Drucksache Nr. RR 114/2015, 6. Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember 2015 (Erarbeitungsbeschluss)

Beschlussvorschlag:

1. Der Regionalrat nimmt die Niederschrift der Erörterung (vgl. Anlage 1 dieser Beschlussvorlage) und das Ergebnis der öffentlichen Auslegung der Planung (vgl. Anlage 4 dieser Beschlussvorlage) zur Kenntnis.
2. Der Regionalrat stellt die 24. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln gemäß § 19 Absatz 4 LPIG NRW in der Fassung des Planentwurfs ergänzt durch eine textliche Erläuterung (vgl. Anlage 2 dieser Beschlussvorlage – Aufzustellender Plan) auf. Über die nicht ausgeräumten Bedenken der Landwirtschaftskammer NRW, des Landesbüros der Naturschutzverbände NRW sowie der Stadt Kerpen entscheidet er gemäß dem jeweiligen Ausgleichsvorschlag der Regionalplanungsbehörde (vgl. Anlage 1 dieser Beschlussvorlage).
3. Der Regionalrat beauftragt die Regionalplanungsbehörde, die gemäß Beschluss zu Punkt 2 dieser Vorlage aufgestellte 24. Änderung des Regionalplanes der Landesplanungsbehörde NRW gemäß § 19 Absatz 6 Landesplanungsgesetz NRW anzuzeigen.

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	3

Begründung

1. Anlass und Gegenstand der Regionalplanänderung

1.1 Anlass der Regionalplanänderung

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. 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 Hambach entfallenden Leitungsabschnitt ersetzt. Bei der Trassenplanung wurde der mögliche Bau eines Autohofes in einer Variante berücksichtigt. Ob weitere Auswirkungen zu berücksichtigen sind, ist in den folgenden Bauleitplanverfahren zu prüfen.

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	4

Nachdem die Verkaufsbereitschaft für ein für die Erschließung notwendiges Schlüsselgrundstück nicht mehr vorlag, legten die Stadt Elsdorf und der Vorhabenträger eine verkleinerte (ca. 6,5 ha) und nach Süden verschobene Planung vor und belegten damit die grundsätzliche Realisierbarkeit des Vorhabens. Das neue Erschließungskonzept – Zufahrt von der B 477n durch Rechtsabbiegespur und Abfahrt zur K 16 nur nach Süden – sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Wohnlagen aufgrund von Verkehrszunahmen zu erwarten. Durch Anordnung einer Lärmschutzwand nach Norden wird zudem eine Lärmreduzierung erreicht.

Das aktuelle Nutzungskonzept enthält einen Autohof mit 119 Stellplätzen für Lastkraftwagen (LKW), sowie 102 Stellplätzen für Personenkraftwagen (PKW), eine Tankstelle, ein Fast Food-Restaurant, sowie möglicherweise eines Hotels.

2. Verfahrensablauf

2.1 Erarbeitungsbeschluss

Der Regionalrat hat am 11.12.2015 die Erarbeitung der 24. Änderung des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln beschlossen. Die zur Erarbeitung beschlossene zeichnerische Darstellung entspricht der nun zur Aufstellung vorgelegten Darstellung (Anlage 2). Weiterhin enthielt der Erarbeitungsbeschluss ein textliches Ziel zur Zweckbindung des Bereichs zur Sicherung der ausschließlichen Nutzung als Autohof. Das textliche Ziel ist gegenüber dem Erarbeitungsbeschluss um eine textliche Erläuterung ergänzt und weiter konkretisiert worden, um die ausschließliche Nutzung als Autohof sicherzustellen.

Der Erarbeitungsbeschluss des Regionalrates bestimmte weiterhin die zu beteiligenden öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts nach § 4 ROG, die Fristen für die Beteiligung sowie Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung (Kap. 2.2 und 3.2 dieser Begründung).

2.2 Beteiligung öffentlicher Stellen und Personen des Privatrechts nach § 4 ROG

Die am Verfahren beteiligten öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts nach § 4 ROG hatten entsprechend dem Erarbeitungsbeschluss zwischen dem 10.02.2016 und dem 12.04.2016 Gelegenheit, sich zu der Planänderung zu äußern. Es wurden (gem. Beteiligtenliste zum Erarbeitungsbeschluss) 60 Beteiligte zur Stellungnahme aufgefordert. Den Beteiligten wurde die Verfahrensunterlage bestehend aus Planbegründung, Planentwurf und Umweltbericht zur Verfügung gestellt.

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	5

Aus der Beteiligung der öffentlichen Stellen und der Personen des Privatrechts nach § 4 ROG resultierten 16 Rückmeldungen mit insgesamt 40 Anregungen, Bedenken oder Hinweisen.

Zum Inhalt der Stellungnahmen wird auf Kapitel 3.2 dieser Begründung und auf die Niederschrift der Erörterung (vgl. Anlage 1 dieser Beschlussvorlage) verwiesen.

2.3 Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 14 Absatz 3 LPIG NRW

Die öffentliche Auslegung erfolgte entsprechend dem Erarbeitungsbeschluss des Regionalrates zwischen dem 10.02.2016 bis zum 12.04.2016 bei der Bezirksregierung Köln und dem Rhein-Erft Kreis. Sie wurde im Amtsblatt Nr. 3/2016 und per Pressemitteilung der Bezirksregierung bekannt gemacht.

Während der Offenlage stand an den Auslegungsorten die Verfahrensunterlage (Planbegründung, Planentwurf, Umweltbericht) zur Verfügung. Die Unterlagen konnten auch auf der Internetseite der Bezirksregierung Köln eingesehen werden.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurden insgesamt 783 Stellungnahmen, davon 751 in Form einer Unterschriftenliste der Initiative Heppendorfer Bürger abgegeben, die sich kritisch zu der Planung äußern. Neben der Befürchtung der Zunahme gesundheitlicher Belastungen ging es insbesondere um Fragen des Bedarfs an zusätzlichen LKW-Stellplätzen und möglicher Alternativen, um zusätzliche Verkehre sowie weiterer Themen.

3. Zusammenfassende Erklärung gemäß § 11 Absatz 3 ROG

Gemäß § 11 Absatz 3 ROG ist Raumordnungsplänen eine zusammenfassende Erklärung beizufügen über die Art und Weise, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in dem Aufstellungsverfahren berücksichtigt wurden, aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften in Betracht kommenden anderen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde, sowie über die im Rahmen der Überwachung der Auswirkungen auf die Umwelt nach § 9 Absatz 4 Satz 1 ROG durchzuführenden Maßnahmen.

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	6

3.1 Bewertung anderweitiger Planalternativen und Berücksichtigung der Umweltauswirkungen

3.1.1 Planalternativen und erhebliche Umweltauswirkungen

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens werden im Umweltbericht beschrieben. Dieser ist Teil der Verfahrensunterlage, die dem Erarbeitungsbeschluss des Regionalrats im Dezember 2015 zugrunde lag.

Die Stadt Elsdorf beabsichtigte zunächst, 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 (vgl. Anlage 2 „Untersuchung von alternativen Standorten“ der Vorlage für den Erarbeitungsbeschluss vom 11.12.2015) ist die Fläche an der Anschlussstelle Elsdorf die verträglichste Möglichkeit, die Planung umzusetzen. Da inzwischen eine aktualisierte Planung mit einer verminderten Flächeninanspruchnahme (vgl. Anlage 2 dieser Beschlussvorlage) vorliegt, ist faktisch nur noch der Verlust von ca. 6,5 ha Fläche für die landwirtschaftliche Nutzung und der Verlust schutzwürdiger Böden zu nennen. Besonders oder sehr schutzwürdige Böden sind von der Planung nicht betroffen.

3.1.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Kompensation

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 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

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	7

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.

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 auch aufgrund der reduzierten Flächeninanspruchnahme 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 standortangepassten Humusanreicherung, Maßnahmen zur Beseitigung eventueller Verdichtungen, Erosionsschutzmaßnahmen und Entsiegelungen bestehen. Die Konkretisierung der Kompensationsmaßnahmen ist im Rahmen der Bauleitplanung vorzunehmen. Die aktuelle Konzeption¹ 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 artenschutzrechtliche und artspezifische Vermeidungsmaßnahmen zu konkretisieren sein. Aufgrund veränderter Flächenverfügbarkeiten hat der

¹ Stand Erarbeitungsbeschluss Dezember 2015

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	8

Vorhabenträger im März 2017 ein aktualisiertes Gutachten vorgelegt. Danach beträgt die Gesamtflächeninanspruchnahme faktisch nur noch ca. 6,5 ha einschließlich Grün- und Ausgleichsflächen sowie Zu- und Abfahrt und Lärmschutzwand.

Aufgrund der Flächenreduzierung auf den südlichen Teil des Regionalplanänderungsbereichs und der geänderten Erschließung (Zufahrt von der B 477n nur aus Süden und Abfahrt auf die K 16 nur nach Süden) sind die zu erwartenden Beeinträchtigungen in den umliegenden Wohnsiedlungen z.B. wegen zusätzlicher Verkehre gegenüber der ursprünglichen Planung weiter vermindert worden.

Das Gutachten des Planungsbüros „Landschaft!“ war eine weitere Grundlage für den Umweltbericht, es fehlt irrtümlicherweise in dem Quellennachweis des Umweltberichts.

3.2 Stellungnahmen aus der Beteiligung öffentlicher Stellen und von Personen des Privatrechts nach § 4 ROG

Zum Inhalt der Stellungnahmen der öffentlichen Stellen und der Personen des Privatrechts nach § 4 ROG wird auf die Niederschrift zur Erörterung (vgl. Anlage 1 dieser Beschlussvorlage) verwiesen. Diese enthält alle eingegangenen Anregungen und Bedenken der Beteiligten in kurzgefasster Form, ihre Bewertung durch die Regionalplanungsbehörde sowie das Ergebnis der Erörterung.

Die Stellungnahmen beziehen sich vor allem auf folgende Themen:

- Begründung der Freirauminanspruchnahme, Zweckbindung
- Bedarf, Erfordernis
- Flächentausch
- Berücksichtigung der 380 kV Leitung
- Feinstaubbelastung, Lärmschutz
- Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen
- Erstellung weiterer Gutachten
- sonstige Anregungen und Hinweise zu schutzwürdigen Böden, Verkehr, Entfernung zum FFH-Gebiet, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, Höhe der Gebäude und des Pylons, Vermüllung, die überwiegend in der weiteren Bauleitplanung umzusetzen sind

3.2.1 Vorschlag zum Ausgleich der Meinungen

Der zur Erörterung vorgelegte Vorschlag zum Ausgleich der Meinungen wurde in Bezug auf die zeichnerische Darstellung nicht verändert. Generellen Bedenken gegen die Darstellung, u.a. wegen des Flächenverlustes für die

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	9

Landwirtschaft oder wegen grundsätzlicher Bedenken wurde aus den in der Erörterungsunterlage dargelegten Gründen nicht gefolgt.

Nachvollzogen wurde seitens der Regionalplanungsbehörde Anregungen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, die die Sicherstellung der Zweckbindung „Autohof“ zum Inhalt hatten.

Entsprechend wurde das textliche Ziel um eine Erläuterung ergänzt:

„Es sind die Anforderung des Zeichens 448.1 der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu erfüllen, wie eine maximale Entfernung zur Autobahn von einem Kilometer, eine ganzjährige und ganztägige Öffnung, die Erstellung von mindestens 100 LKW-Stellplätzen, Fachwerkstätten (bzw. der Hinweis darauf), Sanitäreinrichtungen, ein umfassendes Speiseangebot. Die Freirauminanspruchnahme lässt sich vorrangig aufgrund dieser standortgebundenen Hauptnutzung Autohof und LKW-Stellplätze nebst hier unmittelbar erforderlicher Infrastruktur rechtfertigen. Daher ist zunächst der Autohof mit Stellplätzen und der Tank- und Rastanlage zu errichten; die übrige Nutzung ist erst in Folge dieses Hauptzwecks zu ermöglichen.“

Damit wurde einer Anregung der Landwirtschaftskammer NRW entsprochen.

In weiteren Anregungen (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW und Rhein-Erft-Kreis) wurde auf die Berücksichtigung der 380 kV-Leitungstrasse hingewiesen. Auch diesen Anregungen konnte im Vorfeld gefolgt werden.

Die Anregung des Rhein-Erft-Kreises zur Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen nach Realisierung des Vorhabens wird an die nachfolgende Bauleitplanung weitergegeben.

Darüber hinaus wurde angeregt (Stadt Bergheim), im Verfahren sicherzustellen, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen auf die Stadt Bergheim zu erwarten sind. Auch dieser Anregung wurde gefolgt (vgl. Niederschrift der Erörterung, Beteiligter 176000).

Keine Entsprechung erforderten im Ausgleichsvorschlag einige Anregungen zur Lärm- und Feinstaubbelastung (Grenzwerte werden eingehalten), zur fehlenden Berücksichtigung des Ostkonzepts des 3. Rahmenbetriebsplans Tagebau Hambach (ist berücksichtigt worden), zur Forderung nach weiteren Gutachten (die für die Ebene der Raumordnung erforderlichen Gutachten liegen vor) sowie zum Vorschlag eines interkommunalen Ansatzes (ist im Vorfeld trotz Initiative der Regionalplanungsbehörde gescheitert).

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	10

Den sechs eingegangenen Bedenken zu den Themen Freirauminanspruchnahme, Erfordernis, Flächentausch, Vermüllung und Höhe des Pylons konnte nicht entsprochen werden. Zur Begründung wird auf die Niederschrift der Erörterung (vgl. Anl. 1) Bezug genommen.

3.2.2 Ergebnis der Erörterung gemäß § 19 Absatz 3 LPIG NRW

Der Erörterungstermin zu der Regionalplanänderung gemäß § 19 Absatz 3 LPIG NRW fand am 26.09.2016 statt. Als Grundlage diente der zuvor beschriebene Vorschlag zum Ausgleich der Meinungen. Allen Beteiligten wurde die Erörterungsunterlage zur Verfügung gestellt.

Im Rahmen des Termins konnten von den eingegangenen 40 Anregungen, Bedenken und Hinweisen 32 einvernehmlich ausgeräumt werden. Auch war zu zahlreichen Anregungen und Hinweisen ein Konsens darüber zu erzielen, dass die weitere Klärung des jeweils angesprochenen Aspekts erst bei der Umsetzung in nachfolgenden Verfahren erfolgen kann.

Offen blieben acht Anregungen und Bedenken von drei Verfahrensbeteiligten, die in der Folge kurz beschrieben werden. Diese nicht ausgeräumten Anregungen und Bedenken der Verfahrensbeteiligten sind in der Anlage 1 dieser Beschlussvorlage zusammengestellt. Der Anlage können auch die Bewertung der Regionalplanungsbehörde (Ausgleichsvorschlag) und das Ergebnis der Erörterung entnommen werden.

Landwirtschaftskammer NRW

Die Landwirtschaftskammer NRW stellt die Begründung der Freirauminanspruchnahme durch die verkehrsinfrastrukturelle Notwendigkeit in Frage. Der Bedarf an ca. 100 LKW-Parkstände wird nicht in Frage gestellt, jedoch die Erforderlichkeit von 150 PKW-Stellplätze, einem Hotel sowie einer Reparatur- und Servicewerkstatt.

Weiterhin regt die Landwirtschaftskammer NRW an, die Flächenneuanspruchnahme auf das infrastrukturell begründete Maß zu reduzieren und die darüber hinaus gehende Inanspruchnahme durch einen Flächentausch auszugleichen. Ebenfalls wird vorgeschlagen, die Zweckbindung ausreichend zu konkretisieren.

Landesbüro der Naturschutzverbände NRW

Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW erhebt wegen der Betroffenheit mehrerer Schutzgüter Bedenken gegen die Regionalplanänderung.

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	11

Zum Schutzgut Boden führt es aus, dass grundsätzlich die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen unterbleiben muss, insbesondere in dem vom Tagebau Hambach stark vorgeprägtem Gebiet.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass der Bedarf an LKW-Stellplätzen durch eine verfehlte Verkehrspolitik verstärkt wird. Es sollte vorrangig der Ausbau von bestehenden Rastplätzen betrieben werden. Es wird kritisiert, dass die Parkplätze des geplanten Autohofs bei den Zahlen des Landesbetriebs noch nicht berücksichtigt wurden. Im Hinblick auf die gesetzliche Ruhezeitregelung in Belgien und Frankreich, die ein Übernachten in der Fahrerkabine unter Strafe stellen, wird der Verdacht geäußert, dass die Übernachtungen in Deutschland nicht überprüft werden.

Das Landesbüro verweist auf die geplante 380 kV Leitung und regt hinsichtlich des Schutzgutes Mensch an, die mögliche Belastung durch elektrische Felder zu überprüfen.

Ebenfalls sollte die Lärm- und die Feinstaubbelastung der Wohnbebauung in Elsdorf-Heppendorf und Kerpen-Sindorf auch in Bezug auf den heranrückenden Tagebau Hambach geprüft werden. Im späteren Verfahren sind die Lichtemissionen eingehend zu prüfen.

Bezüglich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen kann die Entfernung von 500 m zum FFH-Gebiet nicht nachvollzogen werden.

Schließlich regt das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW an, die fehlende Berücksichtigung des „Ostkonzeptes im Rahmen des 3. Rahmenbetriebsplans Tagebau Hambach“ nachzuholen. Es wird die Befürchtung geäußert, dass wegen der genannten Restriktionen die Planung noch nicht entscheidungsreif ist.

Stadt Kerpen

Die Stadt Kerpen erhebt aus verschiedenen Gründen Bedenken gegen das Vorhaben. Zum einen sind Anlass und Erfordernis der Regionalplanänderung nicht nachvollziehbar.

Zum anderen soll ein Nachweis erbracht werden, dass auf dem Gebiet der Stadt Elsdorf keine Flächenreserven vorhanden sind, bzw. dass zur Verwirklichung des Autohofs ein Flächentausch möglich ist.

Weiterhin regt die Stadt Kerpen ein Verkehrsmodell an, um belastbare Aussagen zu den zukünftigen Verkehrsabläufen zu ermöglichen.

Ein weiterer Hinweis bezieht sich auf die ursprünglich geplante Zweistreifigkeit des Kreisverkehrs, auf die im Ausbau verzichtet wurde.

Zu der Standortalternativenprüfung wird darauf hingewiesen, dass die zu bewertenden Kriterien nachvollziehbar sind, die Punkteverteilungen jedoch nicht.

Das Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt befürchtet, dass in dem angrenzenden Gewerbe- und Industriegebiet die Übernachtungen von LKW-Fahrern und die damit verbundene Vermüllung sowie die Nutzung der Grünanlagen als Grill- oder Wäscheplatz weiter zunehmen werden.

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	12

Schließlich wird - wie bereits im Scoping - die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens für niederfrequente Geräusche angeregt. Auch im Zusammenhang mit der Niederschrift des Erörterungstermins hält die Kolpingstadt Kerpen die Bedenken zu der Qualität und Aussagekraft der verkehrstechnischen Bewertung aufrecht und regt an, die verkehrlichen Auswirkungen der Deponie Haus Forst (Rostascheaufbereitungsanlage) sowie der Logistikentwicklung im Gewerbegebiet Sindorf einzubeziehen.

Zur Bewertung der nicht ausgeräumten Anregungen durch die Regionalplanungsbehörde wird auf die Ausgleichsvorschläge der Regionalplanungsbehörde und das Erörterungsergebnis verwiesen (vgl. Anlage 1 dieser Beschlussvorlage).

Im Nachgang zu der Erörterung sollte sich die Stadt Elsdorf zu folgenden Fragen äußern:

1. Zustimmung zu einem Kompromissvorschlag. Obwohl landesplanungsrechtlich kein Flächentausch erforderlich ist, wurde im Erörterungstermin ein Kompromiss vorgeschlagen, der die Bedenken der Landwirtschaftskammer ausräumen sollte. Dieser sah die Konkretisierung des textlichen Ziels bzw. der Erläuterung dahingehend vor, dass nur die Kernelemente eines Autohofes dem Verzicht auf Flächentausch unterliegen.
2. Realisierbarkeit der Planung. Aus Gründen der Rechtssicherheit für die Planprüfung ist sicherzustellen, dass die Regionalplanänderung umsetzbar ist. Zur Realisierung des Autohofs in Elsdorf sah die Planung zunächst die Erschließung über einen noch zu erstellenden Kreisverkehr östlich des Plangebiets vor. Da die für das Erschließungskonzept erforderlichen Grundstücke nicht zur Verfügung stehen, ist zu belegen, dass die Umsetzung der Planung durch ein anderes Erschließungskonzept sichergestellt werden kann.

Mit Schreiben vom 30.03.2017 legte die Stadt Elsdorf ein geändertes Erschließungs- und Nutzungskonzept vor (vgl. Kap. 1.2 der Begründung). Eine Zustimmung zum o.g. Kompromissvorschlag wurde nicht erteilt.

3.3 Stellungnahmen gemäß § 13 Absatz 1 LPIG NRW (Öffentliche Auslegung)

Die Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung betreffen verschiedene Aspekte der Planung. Zum Inhalt der Stellungnahmen wird auf die Anlage 4 dieser Beschlussvorlage verwiesen, die eine zusammenfassende Darstellung aller Beiträge enthält.

Inhaltlich betreffen die kritischen Stellungnahmen folgende Themen:

- Zunahme gesundheitlicher Belastungen
- Bedarf

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	13

- Regionalplanerische Aspekte
- Alternativenprüfung
- Zunahme des Verkehrs
- Verlust landwirtschaftlicher Fläche
- Gutachten/Planunterlagen
- Folgekosten/Rentabilität/Arbeitsplätze
- Abwertung der Immobilien
- 380 kV Leitung
- Werbepylon

Eine Stellungnahme signalisiert Unterstützung für das Vorhaben.

Aus den Stellungnahmen der öffentlichen Auslegung wurden über die aus Sicht der Regionalplanungsbehörde regionalplanerisch relevanten und in der Erörterung mit den Beteiligten thematisierten Auswirkungen des Vorhabens keine gänzlich neuen Belange erkennbar. Ähnlich wie auch im Beteiligungsverfahren der öffentlichen Stellen werden Bedenken in Bezug auf die Planrechtfertigung und Bedarfsfrage, die Alternativenprüfung sowie den Verlust landwirtschaftlicher Fläche vorgebracht. Ein besonderer Schwerpunkt liegt bei den Stellungnahmen der öffentlichen Auslegung auf der Befürchtung von Verkehrszunahmen und damit einhergehenden gesundheitlichen Belastungen der Ortslagen Heppendorf und Sindorf.

Weiterhin werden die Gutachten und Planunterlagen, aber auch Aussagen zur Folgekosten, die durch die Öffentlichkeit zu tragen sind, Rentabilität und Anzahl der Arbeitsplätze hinterfragt. Insgesamt ist der Konkretisierungsgrad der Einwendungen aufgrund der jeweiligen Betroffenheit im Einzelnen deutlich höher.

3.4 Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen

Die im Rahmen der Umweltprüfung getroffenen Prognosen zu den ermittelten erheblichen Umweltauswirkungen der Planung sind in der nachfolgenden Bauleitplanung zu überprüfen.

3.5 Fazit zur Berücksichtigung der Umweltbelange

Wie in der Umweltprüfung beschrieben ist die Fläche an der Anschlussstelle Eldorf nach der vergleichenden Bewertung verschiedener Standorte die verträglichste der für das Vorhaben geeigneten Alternativen.

Als regionalplanerisch relevante und erhebliche Umweltauswirkung der Planung ist der Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche und die Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden zu nennen. Besonders oder sehr schutzwürdige Böden sind von der Planung nicht betroffen. Durch geänderte Flächenverfügbarkeiten reduziert sich die tatsächlich in Anspruch genommene Fläche auf ca. 6,5 ha.

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	14

4. Regionalplanerische Bewertung

Gemäß § 4 ROG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen die Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Mit der Regionalplanänderung soll die Realisierung eines Autohofs an der Anschlussstelle Eisdorf der A 4 realisiert werden. Voraussetzung dafür ist eine GIB-Darstellung. Um andere Nutzungen auszuschließen, wird der GIB mit der Zweckbindung Autohof, einem entsprechenden Ziel sowie einer Erläuterung zur Einhaltung der Zielbindung versehen. Der Bedarf weiterer LKW-Stellplätze wurde anhand der Fortschreibung des Netzkonzepts des Bundesverkehrsministeriums sowie einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW aus 2015 belegt.

4.1 Erfordernisse der Raumordnung

Raumordnungsgesetzes (ROG)

Zentrale Aufgabe und Leitvorstellung der Raumordnung sind die unterschiedlichen Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen und die auf der jeweiligen Planungsebene auftretenden Konflikte auszugleichen sowie die Vorsorge für einzelne Nutzungen und Funktionen des Raums zu treffen (vgl. § 1 Abs. 1 ROG). Diese sind durch Festlegungen in Raumordnungsplänen im Sinne der Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung zu konkretisieren (vgl. § 2 ROG). Die 24. Regionalplanänderung berücksichtigt die Grundsätze der Raumordnung in Bezug auf die Forderungen zu Wirtschaftswachstum und Infrastruktur.

Landesentwicklungsplan NRW (LEP)

Landesplanerische Ziele

Im bisherigen Verfahren der 24. Regionalplanänderung galten zunächst die Ziele des LEP 1995, beim Aufstellungsbeschluss durch den Regionalrat sind die Ziele des **LEP NRW 2017** wirksam.

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

Aus dem LEP-Ziel D.I.2 „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur“ ist das Ziel 2.1 herzuleiten. Es fordert die Verbesserung besonders der Ost-West-

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	15

Verbindungen wegen der Anforderungen an das großräumige Verkehrsnetz durch die europäische und deutsche Einigung. Der Ausbau soll sich vorrangig auf die Entwicklungsachsen konzentrieren.

Die inzwischen verbindlichen Ziele des **LEP NRW 2017** sind hinsichtlich der bedarfsgerechten und flächensparenden Ausweisung sowie des Verbots von Neuansätzen im Freiraum gegenüber den Zielen des LEP 1995 weitgehend identisch.

Interkommunale Zusammenarbeit ist gemäß der Erläuterung zu Grundsatz 6.3-4 des **LEP NRW 2017** anzustreben, wenn eine Kommune allein nicht in der Lage ist, geeignete Flächen für gewerblich-industrielle Bereiche auszuweisen. Das ist hier nicht gegeben. In Übereinstimmung mit Absatz 1 der Erläuterung zu Grundsatz 6.3-4 grenzt die Autohof-Fläche sogar unmittelbar an einen bestehenden GIB an.

Entsprechend der im LEP NRW formulierten Ziele zum Freiraumschutz darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn die Inanspruchnahme erforderlich ist, beispielsweise wenn der Flächenbedarf nicht innerhalb des dargestellten Siedlungsraumes gedeckt werden kann (alt: Ziel B.III.1.23, wird im aktuellen Ziel unter 6.1-1 subsummiert).

Im **LEP NRW 2017** fordert darüber hinaus der Grundsatz 7.1-1, dass Freiraum erhalten werden und seine Funktionen gesichert und entwickelt werden sollen. Ziel 7.1-2 konkretisiert, dass die Sicherung des Freiraums durch Festlegung von Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereichen, Wald und Oberflächen-gewässern zu erfolgen habe.

Aufgrund der besonderen Lageanforderungen an einen Autohof in direkter Nähe einer Autobahnanschlussstelle, konnte kein geeigneter Standort innerhalb eines bestehenden GIB gefunden werden. Insofern entspricht die Neudarstellung eines GIB mit der Zweckbindung Autohof im Anschluss an einen bestehenden GIB den Vorgaben des LEP NRW.

Ziele der Regionalplanung

Der Regionalplan konkretisiert die landesplanerischen Vorgaben in diesem Fall zur bedarfsgerechten Wirtschaftsentwicklung, zur Verkehrsinfrastruktur und zum Freiraumschutz.

Die Forderung nach Arrondierung eines vorhandenen Standortes ist erfüllt, da der zukünftige Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich im Osten an einen vorhandenen GIB auf Kerpener Stadtgebiet grenzt.

4.3 Abwägung

Der im Rahmen der Planaufstellung zu treffenden Abwägungsentscheidung beruht auf der Planbegründung, in der die raumordnerischen Vorgaben einerseits und die eingegangenen Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren andererseits dargestellt werden.

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	16

Auslöser für die 24. Regionalplanänderung war der Wunsch der Stadt Elsdorf, einen Autohof an der neuen Anschlussstelle Elsdorf an der Autobahn A 4 zu realisieren. Damit sollte eine zweckgebundene gewerblich-industrielle Nutzung ermöglicht und zugleich der aktuelle und in Zukunft weiter zunehmende Bedarf an LKW-Stellplätzen gedeckt werden.

Die üblicherweise mit einem Autohof einhergehenden Nutzungen, die eine gemischte Struktur aufweisen, nämlich zum einen der Tankstellenbetrieb, des Weiteren die Anlage von Stellplätzen und schließlich die Service- und Gastronomiebereiche unterfallen insgesamt dem weiten Begriff des Gewerbebetriebs in § 8 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 3 der Baunutzungsverordnung (BAuNVO). Eine Bezugnahme nur auf die Stellplatzanlagen – wie von der Landwirtschaftskammer gefordert – lässt sich insofern nicht rechtfertigen.

Da die Planung insoweit öffentlichem Interesse dient – die Bedarfsbestätigungen von Bund und Land liegen vor – und dieses öffentliche Interesse nur standortgebunden (im Bereich einer BAB-Anschlussstelle) realisiert werden kann, kann von einem Flächentausch abgesehen werden.

Im Laufe des Aufstellungsverfahrens musste die ursprüngliche Planung verändert werden (vgl. Kap. 2.1 dieser Begründung). Aufgrund mangelnder Verkaufsbereitschaft wurde das Vorhaben auf eine südliche Teilfläche verschoben und nimmt aktuell nur noch ca. 6,5 ha in Anspruch. Damit verbunden war ein verändertes Erschließungskonzept (Zufahrt von der B 477n nur aus Süden und Abfahrt auf die K 16 nur nach Süden).

In der Abwägung der Belange sind die mit dem Vorhaben verbundenen regionalplanerisch relevanten Raumnutzungskonflikte einzubeziehen. Im Rahmen der Umweltprüfung wurde der Verlust landwirtschaftlicher Fläche als raumordnerisch relevant bewertet. Besonders oder sehr schutzwürdige Böden sind von der Planung jedoch nicht betroffen.

Bei der Standortwahl ist die verträglichste der potenziellen Alternativen als wesentliche Maßnahme zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen gewählt worden. Die Standortwahl vermeidet die Inanspruchnahme von Bereichen mit regional bedeutsamen Freiraumfunktionen wie Schutz der Natur, Grundwasser- und Gewässerschutz oder Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung.

Durch die oben beschriebene Flächenreduzierung und das neue Erschließungskonzept sind die zu erwartenden Beeinträchtigungen in den umliegenden Wohnsiedlungen z.B. wegen zusätzlicher Verkehre gegenüber der ursprünglichen Planung weiter vermindert worden.

Als Ergebnis des Beteiligungsverfahrens der öffentlichen Stellen ist festzuhalten, dass einige der Anregungen und Bedenken bereits im Erörterungsverfahren ausgeräumt werden konnten. Zahlreiche Themen sind in der nachfolgenden Bauleitplanung abzuhandeln.

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	17

Die Bedenken zur Erforderlichkeit der Freirauminanspruchnahme für PKW-Stellplätze, ein Hotel sowie eine Werkstatt konnten nicht ausgeräumt werden. Unterschiedliche Auffassungen zur Beschränkung auf ein infrastrukturell begründetes Mindestmaß und zu einer weiteren Konkretisierung der Zweckbindung blieben ebenfalls bestehen.

Weitere Bedenken in Bezug auf generellen Verzicht von Umnutzung landwirtschaftlicher Flächen im Bereich des Tagebaus sowie die Prüfung der Feinstaub- und Lärmbelastung wurden aufrechterhalten.

In einem dritten kritischen Themenblock aus der Trägerbeteiligung konnten Zweifel an der Planerfordernis, Forderung nach Flächentausch und weiteren Gutachten nicht ausgeräumt werden.

Die Regionalplanungsbehörde ist der Auffassung, dass ein generelles Entwicklungsverbot der Tagebauanrainerkommunen nicht mit dem LEP NRW vereinbar ist, die Zweckbindung ausreichend konkretisiert ist und bei einem Autohof ein Hotel und eine Werkstatt zu den Kernelementen nach VwVStVO gehören. Noch unklar ist, ob ein Hotel auf der verkleinerten Fläche realisiert werden kann. Durch die Flächenreduktion ist die Gefahr von Fehlnutzungen weitgehend ausgeschlossen. Die Lärm- und Feinstaubbelastungen sind ebenso wie die verkehrlichen Belange entsprechend der Regionalplanungsebene ausreichend berücksichtigt worden. Weitere Gutachten werden ggs. im Rahmen der Bauleitplanung erforderlich.

Für die Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gilt ähnliches. Viele Themen (Lärmschutz, Feinstaub, Pylon etc.) werden erst auf der Ebene der Bauleitplanung konkretisiert. Die grundsätzlichen Bedenken in Bezug auf eine allgemeine Verschlechterung der Lebens- und Umweltbedingungen können teilweise dadurch ausgeräumt werden, dass durch das geänderte Erschließungskonzept zusätzliche Verkehre in den umliegenden Wohnsiedlungen weitgehend ausgeschlossen werden können. Die Bedarfsfrage ist mit dem Erarbeitungsbeschluss ausreichend belegt worden.

Abwägungsergebnis

Es ist im vorhandenen Siedlungsraum keine dem Bedarf eines Autohofs mit seinen besonderen Standortanforderungen geeignete Fläche vorhanden. Autohöfe dienen öffentlichen Zwecken, weil sie nach ihrer Errichtung in den Bedarfsplänen für Stellplatzanlagen des Bundes Berücksichtigung finden.

Nach Durchführung des Regionalplanverfahrens sind keine Belange erkennbar, die einer Realisierung des Vorhabens im Einklang mit den Zielen und Erfordernissen der Raumordnung entgegenstehen.

Drucksache Nr. RR 43/2017	
TOP 6	Seite
Aufstellungsbeschluss 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln	18

Die Regionalplanungsbehörde schlägt vor, die 24. Planänderung gemäß dem Vorschlag der Regionalplanungsbehörde (Anlage 2) aufzustellen.

Es bleibt bei dem ursprünglichen Planbereich des Erarbeitungsbeschlusses von ca. 12 ha. Daraus ergeben sich für die Zukunft die Optionen, den Autohof eines Tages zu vergrößern oder im Rahmen der anstehenden Regionalplanfortschreibung für den Regierungsbezirk Köln die Flächendarstellung zu reduzieren und die restliche Fläche wieder dem Freiraum zuzuführen.

5. Weiteres Verfahren

Nach Aufstellung der Planänderung durch den Regionalrat ist diese der Landesplanungsbehörde (Staatskanzlei NRW) anzuzeigen (vgl. § 19 Abs. 6 LPIG NRW). Ihre Bekanntmachung erfolgt, wenn die Landesplanungsbehörde nicht innerhalb der Frist von höchstens drei Monaten nach Anzeige aufgrund einer Rechtsprüfung unter Angabe von Gründen im Einvernehmen mit den fachlich zuständigen Landesministerien Einwendungen erhoben hat. Die Frist beginnt mit Eingang der vollständigen Unterlagen. Mit dem Beschlussvorschlag (Punkt 3 des Beschlussvorschlages) wird die Regionalplanungsbehörde beauftragt, der Landesplanungsbehörde die aufgestellte Planänderung anzuzeigen.

**Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln,
Teilabschnitt Region Köln**

24. Regionalplanänderung

- Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen
(GIB m.Z.) Autohof, Stadt Elsdorf –**

Niederschrift der Erörterung (Stand: Mai 2017)

ANLAGE 1 zu TOP 6 (Drucksache RR 43/2017)

Beschlussvorlage Regionalrat, Stand: Mai 2017



Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln

24. Änderung Teilabschnitt Region Köln

Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches(GIB) für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.)

Autohof, Stadt Elsdorf

Stand: Mai 2017

Niederschrift



DIE REGIERUNGSPRÄSIDENTIN

Anlage 1

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

© Geobasis NRW 2017

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@brk.nrw.de

Anlage 1

Vorwort zur Niederschrift des Erörterungstermins am 26.09.2016

Die Erörterung beginnt um 9:15 Uhr.

Herr Schilling begrüßt im Namen der Regionalplanungsbehörde die anwesenden Verfahrensbeteiligten. Er stellt die anwesenden Kolleginnen und Kollegen des Dezernates 32 der Bezirksregierung Köln vor.

Die Einladung zum Erörterungstermin erfolgte am 06.09.2016 mit dem Versand des Vorschlags zum Ausgleich der Meinungen.

Herr Schilling hebt die Bedeutung der Teilnahme der Beteiligten hervor, die Bedenken geäußert haben. Der Erörterungstermin dient vor allem dazu, in der Diskussion mit den Beteiligten die vorgetragenen Bedenken auszuräumen d.h. einen Ausgleich der Meinungen zu erreichen. Einige nicht anwesende Verfahrensbeteiligte haben sich schriftlich geäußert. Über die nicht ausgeräumten Bedenken wird der Regionalrat im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses entscheiden.

Die Planungen zum Autohof haben in der Vergangenheit in der Region und in den betroffenen Kommunen zu kontroversen Diskussionen geführt.

Herr Schilling macht deutlich, dass mit der Darstellung im Regionalplan keine Pflicht zu einer verbindlichen Bauleitplanung für die Kommune bestehe und verweist auf die kommunale Planungshoheit.

Im Rahmen der Regionalplanung findet zunächst nach den Vorgaben und Zielen des Landesentwicklungsplanes NRW und weiterer Gesetze eine Standortsuche für bestimmte Nutzungen statt. Die Standortsuche sowie die Untersuchung möglicher Alternativen ist erfolgt und soll heute noch einmal mit allen Beteiligten diskutiert werden.

Von dem Erörterungstermin wird eine Niederschrift erstellt, die den Verfahrensbeteiligten zugesandt wird.

Anlage 1

Zum bisherigen Verfahren: Am 11.12.2015 erfolgte der Erarbeitungsbeschluss durch den Regionalrat. Mit den Vorarbeiten zu diesem Beschluss wurde bereits in 2013 begonnen. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit erfolgte vom 03.02.2016 bis zum 12.04.2016.

Bereits im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung gab es im Juni 2015 eine Unterschriftensammlung der Initiative Heppendorfer Bürger. 751 Bürgerinnen und Bürger haben sich gegen den Autohof ausgesprochen mit den Argumenten zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastung, erhöhtem Verkehrsaufkommen, Verlust des Naherholungsgebiets, Zunahme von Kriminalität, Entwicklung weiterer Gewerbeflächen sowie nicht zu erwartende Steuereinnahmen internationaler Unternehmen. Darüber hinaus haben sich 67 Personen im Rahmen dieses Verfahrens schriftlich mit teilweise umfangreichen Stellungnahmen gegen den Autohof ausgesprochen. Dabei sind einige identische Schreiben eingegangen bzw. identische Textbausteine wurden in unterschiedlichen Schreiben verwandt. Die Stellungnahmen gehen teilweise sehr ins Detail und richten sich in der Regel nicht an die Regionalplanung. Abzüglich der Doppelunterzeichnungen liegen insgesamt 782 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Regionalplanverfahren für den Autohof Elsdorf vor.

Die eingegangenen Einwendungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung mit einer Stellungnahme der Regionalplanungsbehörde wurden in einer Synopse zusammengefasst und der Vorlage zum Aufstellungsbeschluss beigelegt.

Besondere Kritikpunkte aus der Trägerbeteiligung waren die Flächeninanspruchnahme und die Frage nach der Notwendigkeit, Tauschflächen zur Verfügung zu stellen. Außerdem wurden Stellungnahmen zur Bedarfsbegründung, zum Verkehrsaufkommen und zur Alternativenprüfung vorgebracht. Alle Stellungnahmen sind der nachfolgenden Synopse zu entnehmen.

Im Zusammenhang mit dem `Vorschlag zum Ausgleich der Meinungen´ und zur Ausräumung einiger Bedenken der Beteiligten ist im Vorwort der Synopse das Ziel (Stand. Entwurf) durch folgende Erläuterung ergänzt worden:

Ziel: „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.“

Neue Erläuterung zum Ziel: „Es sind die Anforderung des Zeichens 448.1 der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu erfüllen, wie eine maximale Entfernung zur Autobahn von einem Kilometer, eine ganzjährige und ganztägige Öffnung, die Erstellung von mindestens 100 LKW-Stellplätzen, Fachwerkstätten, Sanitäreinrichtungen, ein umfassendes Speiseangebot. Die Freirauminanspruchnahme lässt sich vorrangig

Anlage 1

aufgrund der Hauptnutzung Autohof und LKW-Stellplätze nebst hier unmittelbar erforderlicher Infrastruktur rechtfertigen. Daher ist zunächst der Autohof mit Stellplätzen und der Tank- und Rastanlage zu errichten; die übrige Nutzung ist erst in Folge dieses Hauptzwecks zu ermöglichen.“

Die Zeichnerische Darstellung und das textliche Ziel in Verbindung mit der ergänzten Erläuterung sind Grundlage der Erörterung vom 26.09.2016.

Von den Einwänden wurde vorgebracht, dass es sich beim Autohof um eine ‚normale‘ gewerbliche Nutzung handele. Da Elsdorf genügend gewerbliche Flächenreserven habe, müsse bei der Planung neuer Flächen eine planerisch gesicherte Fläche getauscht werden. Die Regionalplanungsbehörde bringt vor, dass es sich bei dem Autohof im Kern um eine besondere, d.h. zweckgebundene Fläche handele. Als Kompromiss wurde im Rahmen der Erörterung zum Ausgleich der Meinungen vorgeschlagen, die Erläuterungen des textlichen Ziels dahingehend zu ändern, dass nur die Kernelemente eines Autohofs dem Verzicht auf Flächentausch unterliegen. Da der Vertreter der Stadt Elsdorf in dem Erörterungstermin hierzu keine Angaben machen konnte, wurde dieser Vorschlag der Stadt Elsdorf im Nachgang des Termins mit Schreiben vom 11.10.2016 schriftlich unterbreitet. In diesem Schreiben ging es weiterhin um den Nachweis, dass trotz fehlender Verkaufsbereitschaft der für die Erschließung notwendigen Schlüsselgrundstücke die Planung noch zu realisieren ist.

Die Antwort zu beiden Fragen ging mit Schreiben vom 30.03.2017 ein, sodass das Verfahren mit dem Versand des Entwurfs der Niederschrift fortgesetzt werden kann. Der Nachweis der Realisierbarkeit wurde erbracht, der vorgeschlagenen Ergänzung der Erläuterung in Bezug auf den Flächentausch stimmte die Stadt Elsdorf nicht zu.

Damit bleibt es bei der ursprünglichen Ansatz, dass kein Flächenausgleich für den Autohof erforderlich ist, weil es sich um einen nachgewiesenen und von der Staatskanzlei bestätigten überregionalen Bedarf handelt. Natürlich ist ein Autohof auch ein gewerblicher Betrieb, der aber auch öffentliche Aufgaben wahrnimmt. Im Regionalplan sind zahlreiche zweckgebundene GIB's dargestellt. Dabei handelt es sich in der Regel um Einrichtungen mit überregionalen Funktionen, die nicht zu Lasten der Flächenpotentiale der regional betroffenen Kommune gehen.

Die Aufstellung der 24. Regionalplanänderung ist für die 13. Sitzung des Regionalrates am 07. Juli 2017 vorgesehen.

Ende der Erörterung am 26.09.2016 war 11:20 Uhr.

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
Beteiligter: 4003 Landschaftsverband Rheinland – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland Hinweis: 001		
<p>Der Landschaftsverband Rheinland, Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland weist auf die Notwendigkeit der Feststellung der Denkmalwertigkeit auf den nachfolgenden Planungsebenen hin.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Einvernehmen.</p>
Beteiligter: 6000 Landwirtschaftskammer NRW Bedenken: 001		
<p>Die Landwirtschaftskammer NRW erhebt Bedenken gegen die Planung.</p> <p>Die Begründung der Freirauminanspruchnahme durch die verkehrsinfrastrukturelle Notwendigkeit wird in Frage gestellt. Der Bedarf bezieht sich auf ca. 100 LKW-Parkstände, nicht jedoch auf 150 PKW-Stellplätze, ein Hotel sowie Reparatur- und Servicewerkstatt.</p>	<p>Dem Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Autohöfe sind als private Einrichtungen wegen der Bereitstellung von LKW-Stellplätzen ein wichtiger Teil der Straßeninfrastruktur, da sie die Einhaltung der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten der LKW-Fahrer ermöglichen und zum Abbau des Stellplatzdefizits beitragen.</p> <p>Sie unterliegen klar definierten Anforderungen (vgl. Zeichen 448.1 VwV-StVO, z.B. Entfernung zur Autobahn max. 1 km, ganzjährige und ganztägige Öffnung, mind. 100 LKW-Stellplätze, Fachwerkstätten, Sanitäreinrichtungen, ein umfassendes Speiseangebot, Imbiss). Als Servicepunkte bündeln sie verschiedene Dienstleistungsfunktionen für die Logistikbranche.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hebt in seiner Stellungnahme vom 3.9.2015 hervor, dass es in dem Abschnitt AK Aachen bis AK Kerpen trotz Bau und Erweiterung von Parkplätzen zu einem</p>	<p>Die Bezirksregierung Köln (BR Köln) informiert, dass die Bedenken der Landwirtschaftskammer (LWK) NRW auch von den Naturschutzverbänden und der Stadt Kerpen geäußert werden (vgl. nachfolgende Stellungnahmen).</p> <p>Die LWK NRW kann dem Ausgleichsvorschlag nicht folgen.</p> <p>Die LWK NRW kann den überörtlichen Bedarf an LKW-Stellplätzen, auf den Landesbetrieb Straßenbau NRW aufmerksam gemacht hat, nachvollziehen.</p> <p>Die LWK NRW macht deutlich, dass die Regionalplanänderung den Forderungen des LEP NRW und des neuen LEP Ziel 6.1.1 nach einer flächensparenden Planung widerspricht. Stattdessen soll eine Flächeninanspruchnahme zu Lasten des Freiraums bzw. landwirtschaftlicher Flächen erfolgen.</p> <p>Die derzeitige Darstellung des Autohofs mit Nutzungen wie u.a. Hotel, Werkstätten und Schnellrestaurant ist</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
	<p>weiteren Fehlbedarf im östlichen Abschnitt (AK Kerpen bis AK Heumar) kommt. Zur Bedarfsdeckung sei der Neubau von zwei Parkanlagen je Fahrtrichtung erforderlich. Aufgrund besonderer Schwierigkeiten in diesem Bereich wird zurzeit nur der Bau einer Anlage je Fahrtrichtung weiterverfolgt.</p> <p>Autohöfe finden - nach Vorgabe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur - erst nach Inbetriebnahme Berücksichtigung in der Bilanzierung.</p>	<p>ein gewerblicher Betrieb und dient nicht nur dem überregionalen Bedarf (LKW-Stellplätze), sondern vielmehr dem regionalen Bedarf und gehört somit in ein Gewerbegebiet. Die Stadt Elsdorf besitzt ausreichend Flächenreserven (ASB und GIB auch aus dem Änderungsverfahren Terra Nova), um diesen regionalen Bedarf vor Ort zu decken. Eine nachvollziehbare Abwägung zu einem Flächentausch ist nicht erfolgt.</p> <p>Die BR Köln informiert, dass ein Flächenausgleich für den Autohof nicht erforderlich ist, weil es sich um einen nachgewiesenen und von der Staatskanzlei bestätigten überregionalen Bedarf handelt. Natürlich ist ein Autohof auch ein gewerblicher Betrieb, der aber auch öffentliche Aufgaben wahrnimmt. Im Regionalplan sind zahlreiche zweckgebundene GIB's dargestellt. Dabei handelt es sich in der Regel um Einrichtungen mit überregionalen Funktionen, die nicht zu Lasten der Flächenpotentiale der regional betroffenen Kommune gehen.</p> <p>Die Stadt Elsdorf hält an der Planung des Autohofs fest. Zu potentiellen Tauschflächen für die gewerblichen Flächen, die nicht dem allgemeinen öffentlichen Interesse dienen, kann der Vertreter der Stadt im Erörterungstermin keine Auskunft geben.</p> <p>Die BR Köln sagt zu, dass sie bezüglich potentieller Tauschflächen im Nachgang zur Erörterung auf die Stadt Elsdorf zugehen werde.</p> <p>Dies ist zwischenzeitlich erfolgt. Gemäß Schreiben der Stadt Elsdorf vom 30.03.2017 wird es bei der</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
		<p>ursprünglichen Regelung bleiben.</p> <p>Die LWK NRW kritisiert die Umsetzung der Forderung nach zusätzlichen LKW-Stellplätzen durch einen Autohof, denn dieser bietet Serviceleistungen für PKW- und LKW-Fahrer, die weder vom Landesbetrieb Straßenbau NRW noch von der VwV-StVO gefordert werden. Die in der VwV-StVO aufgeführten Anforderungen stellen lediglich die Kriterien dar, die Voraussetzung für die Aufstellung eines Hinweisschildes auf einen Autohof an der Autobahn sind. Es ist aber nicht der Anlass bzw. die Bedingung für eine Verkehrsinfrastrukturmaßnahme.</p> <p>Öffentliches Interesse besteht nur für zusätzliche LKW-Stellplätze (u.U. noch Tankstelle für den überregionalen Bedarf). Alle anderen Nutzungen sind nicht im öffentlichen Interesse und dienen dem regionalen Bedarf.</p> <p>Die BR Köln erklärt, dass das Schild an der Autobahn wichtig ist, um das öffentliche Interesse zu dokumentieren. Die Mindestanforderungen, die bei der Aufstellung des Schildes verbunden sind, müssen erbracht werden.</p> <p>Die LWK NRW bezweifelt, dass es bei den Mindestanforderungen bleiben wird.</p> <p>Die BR Köln macht deutlich, dass es verschiedene Werkzeuge gibt, um die Einhaltung der Mindestanforderungen eines Autohofes zu gewährleisten. Sowohl die textliche Darstellung (Ziel und Erläuterung) als auch die Zeichnerische Darstellung (GIB m.Z.) sind geeignete Werkzeuge.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
		<p>Zudem besteht im Rahmen der Anpassung für die BR Köln die Möglichkeit, Einfluss auf die Umsetzung des GIB m.Z. in der Bauleitplanung zu nehmen.</p> <p>Welche konkreten Nutzungen für den Autohof umgesetzt werden, entscheidet der Investor und ist nicht Inhalt des Regionalplanänderungsverfahrens. Auf keinen Fall soll auf dieser Fläche eine `normale` gewerbliche Nutzung erfolgen. Die Größe der Fläche wurde exakt so gewählt, dass alle Einrichtungen, die laut Straßenverkehrsordnung zu einem Autohof gehören auch dort untergebracht werden können.</p> <p>Die LWK NRW schlägt vor, die Erläuterung von „daher ist zunächst“ in „daher ist nur der ...“ umzuformulieren, um die tatsächliche Nutzung der Fläche nicht nur zunächst, sondern auf Dauer festzulegen. Auch die Formulierung „Die übrige Nutzung ist in Folge der Hauptnutzung zu ermöglichen“ stößt bei der LWK NRW auf Widerstand.</p> <p>Die BR Köln macht deutlich, dass die vorgeschlagene Formulierung für das Ziel nicht umsetzbar ist, da es sachlich und räumlich klar definierbar sein muss und die Mindestanforderungen der StVO eingehalten werden müssen.</p> <p>Die LWK NRW möchte in der Zielformulierung den Begriff `Kernelemente` aufgeführt und diesen in der Erläuterung erklärt wissen (Kernelemente dabei sind nach Meinung der LWK NRW Stellplätze, Tankanlage mit Shop und evtl. kl. Imbiss). Für alle darüber hinaus gehenden Funktionen (z.B. Autowerkstätten) muss ein Flächentausch im Rahmen der Bauleitplanung der</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
		<p>Stadt Elsdorf erfolgen.</p> <p>Die Stadt Kerpen schließt sich der Meinung und dem Vorschlag der LWK NRW an.</p> <p>Die BR Köln macht deutlich, dass zum Thema 'Kernfunktionen' eines Autohofes in der textlichen Darstellung kein Konsens gefunden werden kann. Die Behörde orientiert sich an den Vorgaben der StVO.</p> <p>Die BR Köln informiert, dass die Formulierung des Zieles oder der Erläuterung u.U. geändert werden kann, um die Bedenken der LWK NRW auszuräumen. Bei der Umformulierung des Zieles müsste allerdings eine 2. Beteiligungsrunde erfolgen, da es sich um eine wesentliche Änderung des Planentwurfes handelt.</p> <p>Die LWK NRW möchte zudem die Zeichnerische Darstellung geändert wissen, denn lediglich ein Teil der Fläche des Autohofes wird als GIB m.Z. für den überregionalen Bedarf ('Kernfunktionen') genutzt, der andere Teil aber als GIB für regionale gewerbliche Nutzungen.</p> <p>Die BR Köln erläutert, dass eine GIB-Darstellung nur für LKW-Stellplätze gemäß Planzeichenverordnung zum LPLG NRW nicht möglich ist. Die GIB-Darstellung ist nur in Kombination mit dem Autohof möglich (also auch dieser speziellen Form der gewerblichen Nutzung) und zwar als GIB m.Z.. Es handelt sich um einen gewerblichen Betrieb, der in der Hauptsache dem öffentlichen Interesse dient. Eine wie von der LWK NRW geforderte Aufgliederung der Zeichnerischen Darstellung kann auf</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
		<p>Regionalplanebene nicht erfolgen.</p> <p>Die LWK NRW hält ihre Bedenken aufrecht.</p> <p>Die Stadt Kerpen schließt sich der LWK NRW an.</p> <p>Die BR Köln prüft eine Umformulierung des textlichen Zieles und der Erläuterung. Die Prüfung durch die BR Köln hat ergeben, dass die ursprüngliche Formulierung des textlichen Zieles und der Erläuterung bestehen bleibt.</p> <p>Die BR Köln schließt sich der Auffassung der Stadt Elsdorf an, dass auch ein Hotel den überregionalen Bedarf abdeckt und insofern nicht einem Flächentausch unterliegt.</p> <p>Kein Einvernehmen.</p>
<p>Beteiligter: 6000 Landwirtschaftskammer NRW Anregung: 002</p>		
<p>Die Landwirtschaftskammer NRW regt an, die Flächenneuanspruchnahme auf das infrastrukturell begründete Maß zu reduzieren und die darüber hinaus gehende Inanspruchnahme durch einen Flächentausch auszugleichen.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Das textliche Ziel der Regionalplanänderung wird durch eine Erläuterung ergänzt (vgl. Vorwort dieser Unterlage), die sicherstellt, dass nur ein Autohof mit mindestens 100 LKW-Stellplätzen (Anforderung der Straßenverkehrsordnung) und entsprechenden Nebenanlagen, wie Fachwerkstatt, Sanitäreinrichtungen, ein umfassendes Speiseangebot, auf der Flächen entstehen können.</p> <p>Ein Flächentausch ist nicht erforderlich, da durch</p>	<p><u>Hinweis:</u> Dieser Teil der Stellungnahme der LWK NRW ist in ihrem Bedenken 001 enthalten und wurde bereits dort diskutiert s.o.).</p> <p>Kein Einvernehmen.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
	die Regionalplanänderung ein überregionaler Bedarf gedeckt wird.	
Beteiligter: 6000 Landwirtschaftskammer NRW Anregung: 003		
Die Landwirtschaftskammer NRW regt an, die Zweckbindung ausreichend zu konkretisieren.	Der Anregung wird gefolgt. Die neue Erläuterung zum textlichen Ziel der Regionalplanänderung formuliert, dass die Anforderungen des Zeichens 448.1 der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zu erfüllen sind: Der Autohof ist zunächst mit Stellplätzen und Tank- und Rastanlage zu errichten.	Vgl. auch Diskussion zu 6000-001. Kein Einvernehmen.
Beteiligter: 9000 Geologischer Dienst NRW Anregung: 001		
Der Geologische Dienst NRW macht darauf aufmerksam, dass hier weder schutzwürdige Böden vorliegen und noch eine Darstellung zum Grundwasserschutz erfolgen muss.	Der Anregung wird gefolgt. Die entsprechende Passage in der zusammenfassenden Erklärung des Umweltberichts wird richtiggestellt.	Einvernehmen gemäß Schreiben vom 20.09.2016.
Beteiligter: 9000 Geologischer Dienst NRW Hinweis: 002		
Der Geologische Dienst NRW weist darauf hin, dass vor Beginn der Baumaßnahme der Baugrund zu untersuchen ist. Das Vorhabengebiet liegt in der Erdbebenzone 3.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er richtet sich an die nachfolgende Bauleitplanung.	Einvernehmen gemäß Schreiben vom 20.09.2016.

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
Beteiligter: 10000 Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Post und Eisenbahn Hinweis: 001		
<p>Die Bundesnetzagentur weist darauf hin, dass der Richtfunkbetreiber in die weitere Planung einzubeziehen ist, wenn sich Bauhöhen über 20 m ergeben sollten. Dieser Hinweis wird ergänzt durch die Abteilung Richtfunk, die die dann vorzulegenden Unterlagen auflistet.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er richtet sich an die nachfolgende Bauleitplanung.</p>	<p>Einvernehmen gemäß Schreiben vom 07.09.2016.</p>
Beteiligter: 10000 Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Post und Eisenbahn Hinweis: 002		
<p>Die Bundesnetzagentur weist darauf hin, dass auch die Amprion GmbH an dem Änderungsverfahren beteiligt werden sollte. Durch den Geltungsbereich der Planänderung verläuft eine 380 kV-Trasse, die eventuell als Bündelungsoption für „Ultranet“ in Betracht kommt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Amprion GmbH ist im Verfahren beteiligt worden (vgl. Beteiligtennummer 602000). Sie erhebt keine Bedenken. Der projektierte Autohof wurde bei der Festlegung der Leitungsführung im Rahmen einer Voranfrage zum Raumordnungsverfahren in einer Variante berücksichtigt, sodass lediglich Randbereiche der Stellplatzflächen und die Zufahrt zum Autohof in den Schutzstreifen der Leitung hineinragen.</p>	<p>Einvernehmen mit der Bundesnetzagentur gemäß Schreiben vom 07.09.2016. Die Amprion GmbH erteilt ihr Einvernehmen gemäß Schreiben vom 06.09.2016. Ihre Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen (vgl. Ausgleichsvorschlag zu 1000-002).</p>
Beteiligter: 12000 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Bedenken: 001		
<p>Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW erhebt wegen der Betroffenheit mehrerer Schutzgüter Bedenken gegen die Regionalplanänderung. Zum Schutzgut Boden führt es aus, dass grundsätzlich die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen unterbleiben muss,</p>	<p>Dem Bedenken wird nicht gefolgt. Die Vorgaben zur Siedlungsentwicklung und damit zur Inanspruchnahme von Freiraum sind im gültigen LEP NRW sowie im Entwurf zum neuen LEP NRW (Hinweis BR: seit dem 08.02.2017 in</p>	<p>Kein Einvernehmen mit dem Landesbüro der Naturschutzverbände NRW gemäß Schreiben vom 20.09.2016.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
insbesondere in dem vom Tagebau Hambach stark geprägtem Gebiet.	Kraft getreten) festgelegt. Die Siedlungsentwicklung ist flächensparend und bedarfsgerecht an der Bevölkerungsentwicklung, der Entwicklung der Wirtschaft, den vorhandenen Infrastrukturen sowie den naturräumlichen und kulturlandschaftlichen Entwicklungspotenzialen auszurichten (Ziel 6.1-1 LEP-E). Sonderregelungen für vom Tagebau betroffene Kommunen werden nicht aufgeführt.	
Beteiligter: 12000 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Hinweis: 002		
<p>Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW weist darauf hin, dass der Bedarf an LKW-Stellplätzen durch eine verfehlte Verkehrspolitik verstärkt wird. Der Ausbau von bestehenden Rastplätzen sollte vorrangig betrieben werden. Die Parkplätze des geplanten Autohofs finden bei den Zahlen des Landesbetriebs noch keine Berücksichtigung. Im Hinblick auf die gesetzliche Ruhezeitregelung in Belgien und Frankreich wird der Verdacht geäußert, dass die Übernachtungen in Deutschland nicht überprüft werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Autohöfe sind als private Einrichtungen wegen der Bereitstellung von LKW-Stellplätzen ein wichtiger Teil der Straßeninfrastruktur, da sie die Einhaltung der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten der LKW-Fahrer ermöglichen und zum Abbau des Stellplatzdefizits beitragen. Sie unterliegen klar definierten Anforderungen (vgl. Zeichen 448.1 VwV-StVO, z.B. Entfernung zur Autobahn max. 1 km, ganzjährige und ganztägige Öffnung, mind. 100 LKW-Stellplätze, Fachwerkstätten, Sanitäreinrichtungen, ein umfassendes Speiseangebot, Imbiss). Als Servicepunkte bündeln sie verschiedene Dienstleistungsfunktionen für die Logistikbranche.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hebt in seiner Stellungnahme hervor, dass es in dem Abschnitt AK Aachen bis AK Kerpen trotz Bau und Erweiterung von Parkplätzen zu einem weiteren Fehlbedarf im östlichen Abschnitt (AK Kerpen bis</p>	<p>Einvernehmen.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
	<p>AK Heumar) komme. Zur Bedarfsdeckung sei der Neubau von zwei Parkanlagen je Fahrtrichtung erforderlich. Aufgrund besonderer Schwierigkeiten in diesem Bereich wird zurzeit nur der Bau einer Anlage je Fahrtrichtung weiterverfolgt.</p> <p>Autohöfe finden nach Vorgabe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erst nach Inbetriebnahme Berücksichtigung in der Bilanzierung.</p> <p>Die Ruhezeitenregelungen in Belgien und Frankreich sind für das Regionalplanänderungsverfahren nicht relevant.</p>	
<p>Beteiligter: 12000 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Anregung: 003</p>		
<p>Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW regt hinsichtlich des Schutzgutes Mensch an, die mögliche Belastung durch elektrische Felder zu überprüfen. Durch den Änderungsbereich verläuft die geplante 380-kV-Leitung.</p>	<p>Der Anregung ist bereits gefolgt.</p> <p>Die Amprion GmbH als Träger der 380-kV-Leitung hat bereits im Rahmen einer Voranfrage zum Raumordnungsverfahren Kenntnis über die Planung des Autohofs erhalten und diesen in einer der Planungsvarianten berücksichtigt.</p> <p>Im Beteiligungsverfahren hat sie zudem erklärt, dass der projektierte Autohof bei der Festlegung der Leitungsführung berücksichtigt wurde, sodass lediglich Randbereiche der Stellplatzflächen und die Zufahrt zum Autohof in den Schutzstreifen der Leitung hineinragen. In der weiteren Bauleitplanung sind die Schutzabstände des Abstandserlasses für Hochspannungsfreileitungen für nicht nur zum</p>	<p>Einvernehmen.</p>


24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
	vorübergehenden Aufenthalt von Personen bestimmte Räume zu berücksichtigen.	
Beteiligter: 12000 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Anregung: 004		
<p>Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW regt an, die Lärm- und die Feinstaubbelastung der Wohnbebauung in Elsdorf-Heppendorf und Kerpen-Sindorf auch in Bezug auf den heranrückenden Tagebau Hambach zu prüfen.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Zur Feinstaubbelastung stellt die Bezirksregierung Köln, Dezernat 53 fest, dass auch in 2016 an den Messstationen im Bereich der Tagebaue die Grenzwerte für Feinstaub eingehalten wurden.</p> <p>Die Umgebung des Autohofs ist landwirtschaftlich geprägt. Auf Grund der guten Durchlüftung der Umgebung (freie Strömungsverhältnisse) ist auch unter Berücksichtigung des Tagebaus Hambach nicht davon auszugehen, dass die Feinstaubgrenzwerte in Kerpen-Sindorf und Elsdorf-Heppendorf durch den geplanten Autohof überschritten werden.</p> <p>Probleme mit Feinstaubbelastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr bestehen in der Regel nur an Straßen, wo auf Grund enger Randbebauung ein schlecht durchlüfteter Schluchtencharakter und ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen vorliegen. Es liegen keine Anhaltspunkte für eine Grenzwertüberschreitung durch Feinstaub in Heppendorf und Sindorf vor.</p>	<p>Kein Einvernehmen mit dem Landesbüro der Naturschutzverbände NRW gemäß Schreiben vom 20.09.2016.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof, Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
<p>Beteiligter: 12000 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Anregung: 005</p>		
<p>Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW regt an, die Lichtemissionen im späteren Verfahren eingehend zu prüfen. Bezüglich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen kann die Entfernung von 500 m zum FFH-Gebiet nicht nachvollzogen werden.</p>	<p>Die Entfernung zum FFH-Gebiet beträgt ca. 500 m (vgl. 500m-Radius in nachfolgender Karte).</p>  <p>Geobasis des Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2016 Hinweis: Kein Regionalplanmaßstab</p>	<p>Die BR Köln weist darauf hin, dass die Lichtemissionen im späteren Verfahren zu prüfen sind. Der 500m Radius wird auch vor dem Hintergrund der neuerlichen Flächenreduktion eingehalten.</p> <p>Einvernehmen.</p>
<p>Beteiligter: 12000 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Anregung: 006</p>		
<p>Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW regt an, die fehlende Berücksichtigung des „Ostkonzeptes im Rahmen des 3. Rahmenbetriebsplans Tagebau Hambach“</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Zuge des 3. Rahmenbetriebsplans sind auch artenschutzrechtliche Belange nach</p>	<p>Die BR Köln informiert, dass das Ostkonzept des 3. Rahmenbetriebsplanes Tagebau Hambach berücksichtigt wurde.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
<p>nachzuholen. Wegen der genannten Restriktionen ist die Planung noch nicht entscheidungsreif.</p>	<p>Bundesnaturschutzgesetz geprüft und Schutzmaßnahmen festgesetzt worden. Im Rahmen eines Gesamtkonzepts sollen Korridore im Wesentlichen durch Aufforstungen geschaffen werden, um Wanderungsbewegungen beispielsweise der Fledermäuse zu erleichtern.</p> <p>Der Bereich der Regionalplanänderung ist nicht von dem Konzept betroffen. Die Korridore verlaufen westlich und südlich der Planänderung. Eine kleine neu anzulegende Gehölzstruktur ist im Rahmen der neuen Verkehrsführung östlich des Plangebiets vorgesehen. Die Umsetzung der Regionalplanänderung steht der Realisierung dieser Maßnahme nicht entgegen. Die Untere Landschaftsbehörde hat hierzu keine Bedenken vorgetragen.</p>	<p>Einvernehmen.</p>
<p>Beteiligter: 17000 Landesbetrieb Straßenbau NRW Hinweis: 001</p>		
<p>Der Landesbetrieb Straßenbau NRW weist darauf hin, dass es in dem Abschnitt AK Aachen bis AK Kerpen trotz Bau und Erweiterung von Parkplätzen nach wie vor zu einem weiteren Fehlbedarf im östlichen Abschnitt (AK Kerpen bis AK Heumar) kommt. Zur Bedarfsdeckung ist der Neubau von zwei Parkanlagen je Fahrtrichtung erforderlich. Aufgrund besonderer Schwierigkeiten in diesem Bereich wird zurzeit nur der Bau einer Anlage je Fahrtrichtung weiterverfolgt. Autohöfe finden nach Vorgabe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erst nach Inbetriebnahme Berücksichtigung in der Bilanzierung.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme begründet die 24. Regionalplanänderung.</p>	<p>Einvernehmen.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
Beteiligter: 17000 Landesbetrieb Straßenbau NRW Hinweis: 002		
<p>Der Landesbetrieb Straßenbau NRW weist darauf hin, dass im Vorfeld eine einvernehmliche Abstimmung über die ausschließliche Erschließung des Autohofes über die K 16 erfolgt ist. Die den Beteiligten genannten Vorgaben des Fernstraßengesetzes in Bezug auf die Anbauverbotszone u.a., sind im nachfolgenden Bauleitplanverfahren festzusetzen. Maßnahmen gegen die Immissionen durch die A 4 oder B 477 gehen zu Lasten der Kommune oder des Betreibers.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Er richtet sich an die nachfolgende Bauleitplanung.</p>	<p>Einvernehmen.</p>
Beteiligter: 17000 Landesbetrieb Straßenbau NRW Hinweis: 003		
<p>Der Landesbetrieb Straßenbau NRW weist darauf hin, dass über die voraussichtlichen Ausgleichsflächen informiert und die zeichnerische Darstellung der B 477 (inzwischen unter Verkehr) im Regionalplan korrigiert werden sollte.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausgleichsflächen werden im Bauleitplanverfahren ermittelt und gesichert. Die nachrichtliche Übernahme der B 477 erfolgt in Zusammenhang mit der Regionalplanüberarbeitung.</p>	<p>Einvernehmen.</p>
Beteiligter: 174000 Rhein-Erft-Kreis Hinweis: 001		
<p>Der Rhein-Erft-Kreis erhebt keine grundsätzlichen Bedenken. Er geht davon aus, dass der Bedarfsnachweis für zusätzliche LKW-Stellplätze erbracht ist.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hebt in seiner Stellungnahme hervor, dass es in dem Abschnitt AK Aachen bis AK Kerpen trotz Bau und</p>	<p>Einvernehmen mit dem Rhein-Erft-Kreis.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
	<p>Erweiterung von Parkplätzen zu einem Fehlbedarf im östlichen Abschnitt (AK Kerpen bis AK Heumar) kommt. Zur Bedarfsdeckung ist der Neubau von zwei Parkanlagen je Fahrtrichtung erforderlich. Aufgrund besonderer Schwierigkeiten in diesem Bereich wird zurzeit nur der Bau einer Anlage je Fahrtrichtung weiterverfolgt. Autohöfe finden nach Vorgabe des BMVI erst nach Inbetriebnahme Berücksichtigung in der Bilanzierung.</p>	
<p>Beteiligter: 174000 Rhein-Erft-Kreis Anregung: 002</p>		
<p>Der Rhein-Erft-Kreis regt in Bezug auf die 380kV-Leitung an, die Schutzabstände des Abstandserlasses für nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Personen bestimmte Räume anzuwenden.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Die Amprion GmbH als Träger der 380-kV-Leitung ist im Verfahren beteiligt worden. Sie erklärt, dass der projektierte Autohof bei der Festlegung der Leitungsführung berücksichtigt wurde, sodass lediglich Randbereiche der Stellplatzflächen und die Zufahrt zum Autohof in den Schutzstreifen der Leitung hineinragen.</p> <p>In der weiteren Bauleitplanung sind die Schutzabstände des Abstandserlasses für Hochspannungsfreileitungen für nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Personen bestimmte Räume zu berücksichtigen.</p>	<p>Einvernehmen mit dem Rhein-Erft-Kreis.</p>
<p>Beteiligter: 174000 Rhein-Erft-Kreis Anregung: 003</p>		
<p>Der Rhein-Erft-Kreis regt an, Lärmschutzmaßnahmen auch Richtung</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Einvernehmen mit dem Rhein-Erft-Kreis.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
„Vogelrutherfeld“ in Kerpen-Sindorf vorzunehmen.	Sie richtet sich an die nachfolgende Bauleitplanung.	
Beteiligter: 174000 Rhein-Erft-Kreis Anregung: 004		
Der Rhein-Erft-Kreis regt an, die Summationswirkungen der zahlreichen Eingriffe im Umfeld des FFH- und NSG-Gebietes Steinheide in den weiteren Umweltgutachten zu untersuchen.	Der Anregung wird zur Kenntnis genommen. Sie richtet sich an die nachfolgende Bauleitplanung.	Einvernehmen mit dem Rhein-Erft-Kreis.
Beteiligter: 174000 Rhein-Erft-Kreis Bedenken: 005		
Der Rhein-Erft-Kreis erhebt Bedenken gegen die Errichtung eines 40 Meter hohen Pylons aufgrund der weitreichenden Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Alternative Nutzerlenkungen sollten geprüft werden.	Dem Bedenken wird nicht gefolgt. Die Regionalplanänderung sieht einen GIB mit Zweckbindung Autohof vor, der den Voraussetzungen der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung entsprechen muss. Diese sieht ein Hinweiszeichen auf der Autobahn vor. Weitere Nutzerlenkungsmaßnahmen sind nicht Bestandteil der Regionalplanänderung und im weiteren Bauleitplanverfahren beispielsweise über eine Höhenbeschränkung zu regeln.	Die Bezirksregierung Köln informiert, dass im Rahmen der Regionalplanänderung nicht über die Art der Nutzerlenkung in Form beispielsweise eines 40 Meter hohen Pylons entschieden werden kann. Sie verweist auf die Bauleitplanung. Der Rhein-Erft-Kreis wird dieses Bedenken im Rahmen der Bauleitplanung erneut vorbringen. Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleitungen der Bundeswehr geht gemäß Schreiben vom 20.09.2016 zum Erörterungstermin davon aus, dass bauliche Anlagen – einschließlich untergeordneter Gebäudeteile – eine Höhe von 30m nicht überschreiten. Sollte entgegen dieser Einschätzung diese Höhe überschritten werden, bittet die Bundeswehr in jedem Einzelfall die Planunterlagen vor Erteilung einer Baugenehmigung zur Prüfung zuzuleiten.

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
		<p>Die Bezirksregierung verweist auf die nachfolgende Bauleitplanung.</p> <p>Im Rahmen des Regionalplanverfahrens Einvernehmen.</p>
<p>Beteiligter: 174000 Rhein-Erft-Kreis Hinweis: 006</p>		
<p>Der Rhein-Erft-Kreis weist darauf hin, dass eine mögliche Trennung der Verkehrsarten (straßenbegleitender Geh- und Radweg) überprüft werden sollte.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Er richtet sich an die nachfolgende Bauleitplanung.</p>	<p>Einvernehmen mit dem Rhein-Erft-Kreis.</p>
<p>Beteiligter: 174000 Rhein-Erft-Kreis Anregung: 007</p>		
<p>Der Rhein-Erft-Kreis regt an, nach Realisierung des Autohofes zu prüfen, ob sich die Verkehrsbedeutung der K 34 in Heppendorf wider Erwarten geändert hat. In diesem Fall sollten ggfs. verkehrlenkende, klassifizierungs- und bautechnische Gegenmaßnahmen durch den Vorhabenträger zu ergreifen.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Eine entsprechende Überprüfung sollte im Rahmen des nachfolgenden Bauleitplanverfahrens zwischen Stadt Elsdorf, Rhein-Erft-Kreis und dem Vorhabenträger erfolgen.</p>	<p>Die Bezirksregierung Köln macht deutlich, dass es auf der Ebene der Regionalplanung um die grundsätzliche Machbarkeit dieses Vorhabens geht. Weitere Details müssen dann auf der Ebene der Bauleitplanung geklärt werden. Nach Erkenntnissen der Bezirksregierung ist auch bereits ein weiteres Gutachten in Vorbereitung.</p> <p>Auf Grund eines Schreibens des Rhein-Erft-Kreises vom 22.09.2016 hat die Bezirksregierung Köln den Ausgleichsvorschlag umformuliert. Er lautet nun wie folgt:</p> <p>Eine entsprechende Überprüfung <u>der Verkehrsströme</u> sollte <u>nach Realisierung des Vorhabens</u> und dem im Rahmen des nachfolgenden Bauleitplanverfahrens zwischen Stadt Elsdorf, Rhein-Erft-Kreis und dem</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
		<p>Vorhabenträger erfolgen.</p> <p>Mit dieser Umformulierung ist der Anregung des Rhein-Erft-Kreises entsprochen.</p> <p>Einvernehmen.</p>
<p>Beteiligter: 176000 Stadt Bergheim Anregung: 001</p>		
<p>Die Stadt Bergheim erhebt keine Bedenken, sofern sichergestellt ist, dass die Planungen keine schädlichen Umweltauswirkungen auf die Stadt Bergheim haben.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Schädliche Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Stadt Bergheim sind nicht zu erwarten. Die Mindestabstände nach Abstandserlass NRW werden eingehalten.</p>	<p>Einvernehmen.</p>
<p>Beteiligter: 178000 Stadt Elsdorf Anregung: 001</p>		
<p>Die Stadt Elsdorf regt weitere gutachterliche Untersuchungen auf Ebene der Regionalplanung zur Betroffenheit sämtlicher Schutzgüter mit Darlegung von Konfliktlösungsmöglichkeiten sowie deren Relevanz auf bauleitplanerischer Ebene an.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Überprüfung sämtlicher Schutzgüter auf ihre Betroffenheit ist im Rahmen der Umweltprüfung entsprechend der Maßstabebene für den Regionalplan erfolgt. Weitere Gutachten im Rahmen des Regionalplanänderungsverfahrens sind nicht erforderlich. Falls die Stadt Elsdorf zu ihrer Entscheidungsfindung bzw. für die weitere bauleitplanerische Umsetzung hierfür einen Bedarf sieht, sind diese durch den Antragsteller oder Vorhabenträger zu veranlassen.</p>	<p>Die Landwirtschaftskammer NRW und die Bezirksregierung Köln fragen auf Grund der Anregung der Stadt Elsdorf an, ob sie die Überprüfung der Schutzgüter als nicht ausreichend ansieht. Die Gutachten wurden von der Stadt Elsdorf in ihrer Funktion als Antragsteller oder Vorhabenträger selbst geliefert.</p> <p>Die Stadt Elsdorf sieht die Überprüfung als ausreichend an.</p> <p>Einvernehmen.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
<p>Beteiligter: 182000 Stadt Kerpen Bedenken: 001</p>		
<p>Die Stadt Kerpen hat Bedenken gegen die Regionalplanänderung, da Anlass und Erfordernis nicht nachvollziehbar sind und bezieht sich dabei auf die Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW.</p>	<p>Dem Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Autohöfe sind als private Einrichtungen wegen der Bereitstellung von LKW-Stellplätzen ein wichtiger Teil der Straßeninfrastruktur, da sie die Einhaltung der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten der LKW-Fahrer ermöglichen und zum Abbau des Stellplatzdefizits beitragen. Sie unterliegen klar definierten Anforderungen (vgl. Zeichen 448.1 VwV-StVO, z.B. Entfernung zur Autobahn max. 1 km, ganzjährige und ganztägige Öffnung, mind. 100 LKW-Stellplätze, Fachwerkstätten, Sanitäreinrichtungen, ein umfassendes Speiseangebot, Imbiss). Als Servicepunkte bündeln sie verschiedene Dienstleistungsfunktionen für die Logistikbranche.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hebt in seiner Stellungnahme hervor, dass es in dem Abschnitt AK Aachen bis AK Kerpen trotz Bau und Erweiterung von Parkplätzen nach wie vor zu einem Fehlbedarf im östlichen Abschnitt (AK Kerpen bis AK Heumar) kommt. Zur Bedarfsdeckung sei der Neubau von zwei Parkanlagen je Fahrtrichtung erforderlich. Aufgrund besonderer Schwierigkeiten in diesem Bereich wird zurzeit nur der Bau einer Anlage je Fahrtrichtung weiterverfolgt. Autohöfe finden nach Vorgabe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erst nach Inbetriebnahme Berücksichtigung in der Bilanzierung.</p>	<p>Die Stadt Kerpen ist mit der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW nicht einverstanden. In der Begründung gibt es nach Meinung der Stadt einen Widerspruch: In dem Autobahnabschnitt zwischen dem AK Kerpen und Aachen macht der Standort eines Autohofs nach Meinung der Stadt Sinn. Aber die Erwähnung des Abschnittes vom AK Kerpen bis AK Heumar wird als fragwürdig erachtet. Dort gibt es Verkehre aus Norden und Süden, die einen Umweg in Kauf nehmen müssten, um den Autohof anzufahren. Dieser Autobahnabschnitt kann für die Betrachtung also überhaupt keine Rolle spielen.</p> <p>Die Bezirksregierung Köln entgegnet, dass sich der Betrachtungskorridor des Landesbetriebs zwischen Aachen und Heumar erstreckt. Die großen Probleme sieht der Landesbetrieb im östlichen Teil des Betrachtungskorridors. Um diesen Fehlbedarf (der zukünftig noch zunehmen wird) auffangen zu können, befürwortet der Landesbetrieb den Autohof an dieser Stelle. Bei der Suche nach Alternativstandorten an der Autobahn hat der Landesbetrieb 4 Flächen betrachtet, die aber alle für Parkplätze nicht in Frage kamen.</p> <p>Kein Einvernehmen mit der Stadt Kerpen.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
Beteiligter: 182000 Stadt Kerpen Bedenken: 002		
<p>Die Stadt Kerpen wünscht einen Nachweis, dass auf dem Gebiet der Stadt Elsdorf keine Flächenreserven vorhanden sind, bzw. dass zur Verwirklichung des Autohofs ein Flächentausch möglich ist.</p>	<p>Dem Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Ein Flächentausch ist nicht erforderlich, da durch die Regionalplanänderung ein überregionaler Bedarf gedeckt wird. Durch die Zweckbindung und weitere Maßgaben (Anforderungen des Zeichens 448.1 VwV-StVO und prioritäre Errichtung der Stellplätze und Tank- und Rastanlagen) wird sichergestellt, dass eine nicht-zweckgebundene gewerbliche Nutzung, die einen Flächentausch zur Folge hätte, ausgeschlossen ist (vgl. Ausgleichsvorschlag zu Bedenken 182000-001).</p>	<p>(Vgl. Diskussion bei 6000-001)</p> <p>Die Stadt Kerpen schließt sich der Landwirtschaftskammer NRW in diesem Punkt an und erwartet den neuen Formulierungsvorschlag der Bezirksregierung Köln.</p> <p>Kein Einvernehmen.</p>
Beteiligter: 182000 Stadt Kerpen Anregung: 003		
<p>Die Stadt Kerpen regt ein geeichtes Verkehrsmodell an, um belastbare Aussagen zu den zukünftigen Verkehrsabläufen zu ermöglichen.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Es wurde bereits ein Gutachten über die verkehrliche Auswirkung des Autohofs auf die Ortslage Heppendorf erarbeitet. Der Verkehrsgutachter kommt zu dem Ergebnis, dass für die Ortslage Heppendorf keine spürbaren verkehrsbedingten Veränderungen zu erwarten sind und damit keine erheblichen zusätzlichen Belastungen vorliegen. Zur Absicherung dieser Aussage schlägt er vor, vor und nach Eröffnung des Autohofes Verkehrszählungen durchzuführen. Falls sich wider Erwarten das Verkehrsaufkommen erhöht, können geeignete flankierende Maßnahmen ergriffen werden. Diese</p>	<p>Die Stadt Kerpen macht deutlich, dass ihrer Meinung nach die Aussagen zu einer zukünftigen Verkehrsentwicklung im Gutachten nicht ausreichend sind.</p> <p>Die Bezirksregierung Köln sichert zu, bei der Stadt Elsdorf Erkundigungen einzuziehen, ob es bereits aktuellere Untersuchungen zur Verkehrssituation gibt und darauf hinzuwirken, diese der Stadt Kerpen vorzulegen. Im Zusammenhang mit der geänderten Planung liegt ein neues Verkehrsgutachten vor, nach dem eine Beeinträchtigung der Ortslagen Heppendorf und Sindorf weitgehend ausgeschlossen werden kann.</p> <p>Auf der Grundlage der aktuellen Planung für den</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
	<p>verkehrslenkenden, klassifizierungs- bzw. bautechnischen Gegenmaßnahmen sind in Abstimmung mit den Städten Elsdorf und Kerpen sowie dem Rhein-Erft-Kreis zulasten des Vorhabenträgers durchzuführen.</p>	<p>Autohof Elsdorf liegt eine neue verkehrstechnische Bewertung vom März 2017 vor. Das Erschließungskonzept sieht die Zufahrt direkt von der A 4 über die B 477n durch eine Rechtsabbiegespur und die Abfahrt zur K 16 nur nach Süden vor. Durch dieses neue Erschließungskonzept sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Wohnlagen aufgrund von Verkehrszunahmen zu erwarten. Durch Anordnung einer Lärmschutzwand nach Norden wird zudem eine Lärmreduzierung erreicht.</p> <p>Kein Einvernehmen gemäß Schreiben vom 19.05.2017.</p>
<p>Beteiligter: 182000 Stadt Kerpen Hinweis: 004</p>		
<p>Die Stadt Kerpen weist darauf hin, dass zunächst eine Zweistreifigkeit geplant war, auf die im Ausbau verzichtet wurde.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat in seiner Stellungnahme darauf verwiesen, dass der Kreisverkehr auch für die geplante Nutzung eine leistungsfähige Verteilerebene bildet.</p>	<p>Einvernehmen.</p>
<p>Beteiligter: 182000 Stadt Kerpen Anregung: 005</p>		
<p>Die Stadt Kerpen weist darauf hin, dass die zu bewertenden Kriterien zur Standortalternativenprüfung nachvollziehbar sind, die Punkteverteilungen jedoch nicht.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bewertung bzw. Gewichtung in der Standortalternativenprüfung ist nach dem damaligen Wissensstand (z.B. in Bezug auf die Akzeptanz in Politik und Bürgerschaft) in Abstimmung mit der Regionalplanungsbehörde erfolgt. Aus der Stellungnahme geht nicht hervor, welche der</p>	<p>Die Stadt Kerpen macht deutlich, dass sie die Standortwahl nach der Prüfung nicht anzweifelt. Allerdings wird die Herangehensweise an die Überprüfung der Standortalternativen als nicht transparent genug angesehen.</p> <p>Die Bezirksregierung Köln macht deutlich, dass zum damaligen Verfahrensstand und für die Ebene der</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
	Gewichtungen von -2 bis +2 nicht nachvollziehbar sind.	Regionalplanung die Standortalternativenprüfung durchaus nachvollziehbar war und ist. Einvernehmen.
Beteiligter: 182000 Stadt Kerpen Anregung: 006		
Die Stadt Kerpen regt nach wie vor (wie bereits im Scoping) die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens für niederfrequente Geräusche an.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Zur Beurteilung erforderlicher Abstände zwischen Flächen mit gewerblich-industrieller Nutzung und Wohngebieten in der Regionalplanung enthält der Abstandserlass (Immissionsschutz in der Bauleitplanung) die entsprechenden Vorgaben. Autohöfe sind zwar im Anhang 1 (Abstandsliste) nicht explizit aufgeführt, dagegen aber vergleichbare Betriebe, wie Betriebshöfe und Speditionen bzw. Betriebe zum Umschlag größerer Gütermengen. Für diese fordert der Abstandserlass einen Abstand von 300 m. Die nächstgelegene Siedlung ist über 1.000 m entfernt. Zur Lösbarkeit der Immissionsproblematik sind zudem bauliche Maßnahmen für den Lärmschutz auf dem Grundstück des Autohofs geplant, sodass eine Beeinträchtigung durch Lärm und niederfrequente Geräusche oberhalb der Grenzwerte nicht zu erwarten sind.	Die Stadt Kerpen ist der Meinung, dass gerade die niederfrequenten Geräusche in dem Gutachten nicht ausreichend Berücksichtigung gefunden haben. Aber gerade diese werden durch die LKW-Stellplätze besonders zu erwarten sein. Diese Geräuschgruppe sollte zumindest im Rahmen der Bauleitplanung detailliert untersucht werden. Einvernehmen.

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
Beteiligter: 182000 Stadt Kerpen Bedenken: 007		
<p>Die Stadt Kerpen, Amt für Wirtschaftsförderung befürchtet, dass in dem angrenzenden Gewerbe- und Industriegebiet die Übernachtungen von LKW-Fahrern und die damit verbundene Vermüllung sowie die Nutzung der Grünanlagen als Grill- oder Wäscheplatz weiter zunehmen werden.</p>	<p>Dem Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Errichtung eines Autohofs mit den dazugehörigen Service-Einrichtungen soll gerade dazu beitragen, den aufgeführten Kritikpunkten entgegenzuwirken.</p>	<p>Im Nachgang zu dem Erörterungstermin weist die Kolpingstadt Kerpen per Mail vom 27.09.2016 darauf hin, dass der Beschluss des Rates vom 08.09.2015 zur Ansiedlung eines Autohofes in Elsdorf und der damit verbundenen Änderung des Regionalplanes nicht zur Sprache gekommen sei, und bat darum, diesen in die Sitzungsvorlage für den Aufstellungsbeschluss der 24. Änderung des Regionalplanes aufzunehmen. Der Beschluss war der Stellungnahme im Rahmen des Beteiligungsverfahrens beigefügt. Die Inhalte sind am 26.09.2016 erörtert worden.</p> <p>Die BR Köln weist darauf hin, dass der Beschluss Teil der Stellungnahme im Rahmen des Beteiligungsverfahrens war und somit auch dem Regionalrat vorgelegt wird.</p> <p>Einvernehmen.</p>
Beteiligter: 256000 Erftverband Anregung: 001		
<p>Der Erftverband regt mit Hinweis auf die EG-Wasserrahmenrichtlinie eine Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde bzgl. möglicher Ausgleichsmaßnahmen an auch wenn sich in der Nähe des Plangebiets kein Gewässer befindet.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Sie richtet sich an die nachfolgende Bauleitplanung.</p>	<p>Einvernehmen mit dem Erftverband gemäß Schreiben vom 20.09.2016.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
Beteiligter: 283000 Industrie- und Handelskammer Köln Hinweis: 001		
<p>Die Industrie- und Handelskammer Köln begrüßt das Vorhaben vor dem Hintergrund zunehmender Transitverkehre zur Deckung einer Bedarfslücke ausdrücklich.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Die Industrie- und Handelskammer Köln unterstreicht noch einmal die Bedeutung dieser Planung. Die Bedarfe an LKW-Stellplätzen sind vorhanden und werden durch die Planung – wenn auch nicht in Teilen des tatsächlichen Gesamtbedarfes - gedeckt.</p> <p>Einvernehmen.</p>
Beteiligter: 403000 Zweckverband Naturpark Rheinland Hinweis: 001		
<p>Der Zweckverband Naturpark Rheinland weist darauf hin, dass die umliegenden Naturschutzgebiete schon heute stark beeinträchtigt sind. Durch Bebauung und Versiegelung landwirtschaftlicher Flächen werden die Funktionen für Offenlandarten sowie das bereits gestörte Landschaftsbild weiter beeinträchtigt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Einvernehmen.</p>
Beteiligter: 421000 RWE Power AG Hinweis: 001		
<p>Die RWE Power AG weist darauf hin, dass Elektrosäulen zur Versorgung von LKW und PKW auf dem Autohof vorgesehen werden sollten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Er richtet sich an das nachfolgende Bauleitplanverfahren.</p>	<p>Einvernehmen gemäß Schreiben vom 20.09.2016.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Kurzfassung der Stellungnahme	Ausgleichsvorschlag	Erörterungsergebnis
Beteiligter: 426000 Architektenkammer NW Anregung: 001		
<p>Die Architektenkammer NW regt an, den interkommunalen Ansatz weiter zu verfolgen.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Eine interkommunale Entwicklung der Fläche durch die Städte Elsdorf und Kerpen ist trotz der Bemühungen der Bezirksregierung Köln wegen des fehlenden Interesses der Stadt Kerpen nicht zustande gekommen. Der LEP-E sieht diese Möglichkeit als Option nicht als zwingende Voraussetzung für die Entwicklung neuer Gewerbegebiete vor.</p>	<p>Kein Einvernehmen.</p>
Beteiligter: 628000 GASCADE GmbH Hinweis: 001		
<p>Die GASCADE GmbH weist auch im Namen anderer Anlagenbetreiber darauf hin, dass am Standort 1 in Elsdorf keine Leitungen betroffen sind.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Einvernehmen gemäß Schreiben vom 08.09.2016.</p>
Beteiligter: 629000 PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH Hinweis: 001		
<p>Die PLEdoc GmbH weist darauf hin, dass von ihr betreute Leitungen von der Planung nicht betroffen sind. Allerdings könnten Leitungen der Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft sowie der N.V.Rotterdam-Rijn-Pijpleiding Maatschappij betroffen sein.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Beteiligung der genannten Leitungsträger hat ergeben, dass bei der N.V. Rotterdam-Rijn-Pijpleiding Maatschappij eine Betroffenheit bei der Standortalternative 3 vorliegt.</p>	<p>Einvernehmen.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof, Stadt Elsdorf –

Die Stadt Elsdorf kann zum Zeitpunkt der Erörterung ihre aktuellen Planungen bzgl. des Autohofes nicht vorstellen (Bebauungsplan). Derzeit gibt es auch noch keine vertraglichen Vereinbarungen mit einem Investor.

Der Rhein-Erft-Kreis fragt bezüglich der neuen Erläuterung an, ob der im letzten Satz der Erläuterung genannte zeitliche Aspekt „ *...ist zunächst der Autohof mit Stellplätzen und der Tank- und Rastanlage zu errichten; die übrige Nutzung ist erst in Folge dieses Hauptzwecks zu ermöglichen.*“ durch die 34er Anfrage zu überprüfen ist. Es sollte z.B. verhindert werden, dass erst ein Hotel und irgendwann der eigentliche Grund der Errichtung des Autohofs die Erstellung der LKW-Stellplätze erfolgt.

Die BR Köln macht deutlich, dass dies schwierig ist. Es besteht die Möglichkeit, im FNP über textliche Hinweise und in der Begründung die regionalplanerische Vorgabe umzusetzen. Weiterhin besteht die Möglichkeit, sich den Bebauungsplanentwurf vorlegen zu lassen, um sicherzustellen, dass die regionalplanerischen Vorgaben erfüllt sind.

Der Rhein-Erft-Kreis hält diese Vorgehensweise für unbedingt erforderlich.

**Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln,
Teilabschnitt Region Köln**

24. Regionalplanänderung

- Neudarstellung eines Gewerbe- und
Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen
(GIB m.Z.) Autohof, Stadt Elsdorf –**

Aufzustellender Plan

Textliche Darstellung / Zeichnerische Darstellung

ANLAGE 2 zu TOP 6 (Drucksache RR 43/2017)

Beschlussvorlage Regionalrat, Stand: Mai 2017

24. Regionalplanänderung – Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsreiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof, Stadt Elsdorf

Aufzustellender Plan – Textliche Darstellung / Zeichnerische Darstellung

Textliche Darstellung

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 6 (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.

Erläuterung:

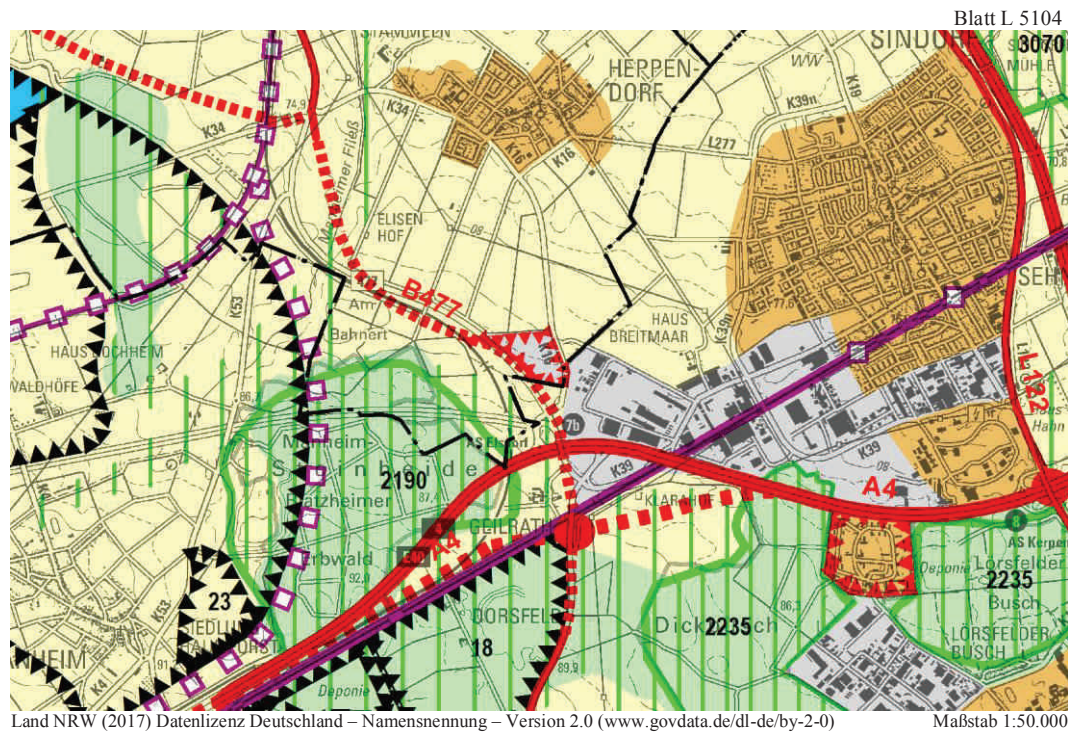
- (2) Es sind die Anforderung des Zeichens 448.1 der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu erfüllen, wie eine maximale Entfernung zur Autobahn von einem Kilometer, eine ganzjährige und ganz tägige Öffnung, die Erstellung von mindestens 100 LKW-Stellplätzen, Fachwerkstätten (bzw. der Hinweis darauf), Sanitäreinrichtungen, ein umfassendes Speiseangebot. Die Freirauminanspruchnahme lässt sich vorrangig aufgrund dieser standortgebundenen Hauptnutzung Autohof und LKW-Stellplätze nebst hier unmittelbar erforderlicher Infrastruktur rechtfertigen. Daher ist zunächst der Autohof mit Stellplätzen und der Tank- und Rastanlage zu errichten; die übrige Nutzung ist erst in Folge dieses Hauptzwecks zu ermöglichen.

24. Regionalplanänderung – Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungs-
bereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof, Stadt Elsdorf



Aufzustellender Plan – Textliche Darstellung / Zeichnerische Darstellung

Zeichnerische Darstellung

Ausschnitt aus dem bekannt gemachten Regionalplan mit der 24. Planänderung



Legende

-  GIB für zweckgebundene Nutzungen
-  Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche

**Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln,
Teilabschnitt Region Köln**

24. Regionalplanänderung

**– Neudarstellung eines Gewerbe- und
Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen
(GIB m.Z.) Autohof, Stadt Elsdorf –**

Verkehrsgutachten (Stand: März 2017)

Standort- und Erschließungsplanung eines Autohofs an der A 4 Anschlussstelle Elsdorf
sowie verkehrstechnische Bewertung mit Leistungsfähigkeitsbetrachtung des
Anschlussknotens an die B 477n

ANLAGE 3 zu TOP 6 (Drucksache RR 43/2017)

Beschlussvorlage Regionalrat, Stand: Mai 2017

Gutachten

Kurzstellungnahme zur Standort-
und Erschließungsplanung eines
Autohofs an der A 4 Anschlussstel-
le Elsdorf

sowie

verkehrstechnische Bewertung mit
Leistungsfähigkeitsbetrachtung
des Anschlussknotens an die
B 477n

Aachen, im März 2017

Dipl.-Ing. Bernd Billion
Prof. Dr.-Ing. Christoph Hebel
Univ. Prof. Dr.-Ing. Dirk Vallée

Inhalt

1. Aufgabenstellung und Vorgehensweise.....	3
2. Räumliche und verkehrliche Beurteilung der Erschließungsplanung	4
2.1 Räumliche Lage, Flächenlayout und geplante Nutzungen.....	4
2.2 Verkehrliche Beurteilung	8
3. Verkehrstechnische Bewertung der Anschlussituation	12
3.1 Verkehrserhebung	12
3.2 Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens	13
4. Zusammenfassung und Empfehlung	18
5. Literatur.....	19
6. Anhang.....	20

1. Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Die Tank und Rast Entwicklungsgesellschaft mbH plant zusammen mit dem Ingenieurbüro Johannes Klee (Aachen) einen neuen Autohof an der Bundesautobahn A 4 im Bereich der neuen Anschlussstelle Elsdorf. Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln aus dem Jahr 2003 weist im Bereich des geplanten Standortes für einen Autohof in unmittelbarer Nähe zur neuen Anschlussstelle Elsdorf derzeit noch einen „allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich“ aus und befindet sich derzeit im Änderungsverfahren (Bezirksregierung Köln 2015). Im Rahmen der Änderung soll im betreffenden Bereich zukünftig einen GIB mit Zweckbindung Autohof festgelegt werden. Dazu erfolgte im Jahr 2013 eine Prüfung regional- und verkehrsplanerischer sowie kleinräumiger lokaler und umweltbezogener Aspekte durch die Verfasser (p:4 2013).

Im Rahmen einer Kurzstellungnahme zur inzwischen vorliegenden Standort- und Erschließungsplanung für den geplanten Autohof an der AS Elsdorf (vgl. Abb. 1) werden die regionale Einordnung der Lage zu den Siedlungen und umgebenden Bundesfernstraßen, die Flächendisposition sowie die Zufahrtsstrecken bzw. Anbindungen vertieft untersucht und beurteilt. Schwerpunkte sind die Beurteilung lokaler Fragestellungen zur Flächenverfügbarkeit sowie zur Anbindung an die A 61, auch in Konkurrenz zur benachbarten Anschlussstelle Kerpen, auf Basis von Planunterlagen sowie einer Ortsbesichtigung und einer Verkehrserhebung.

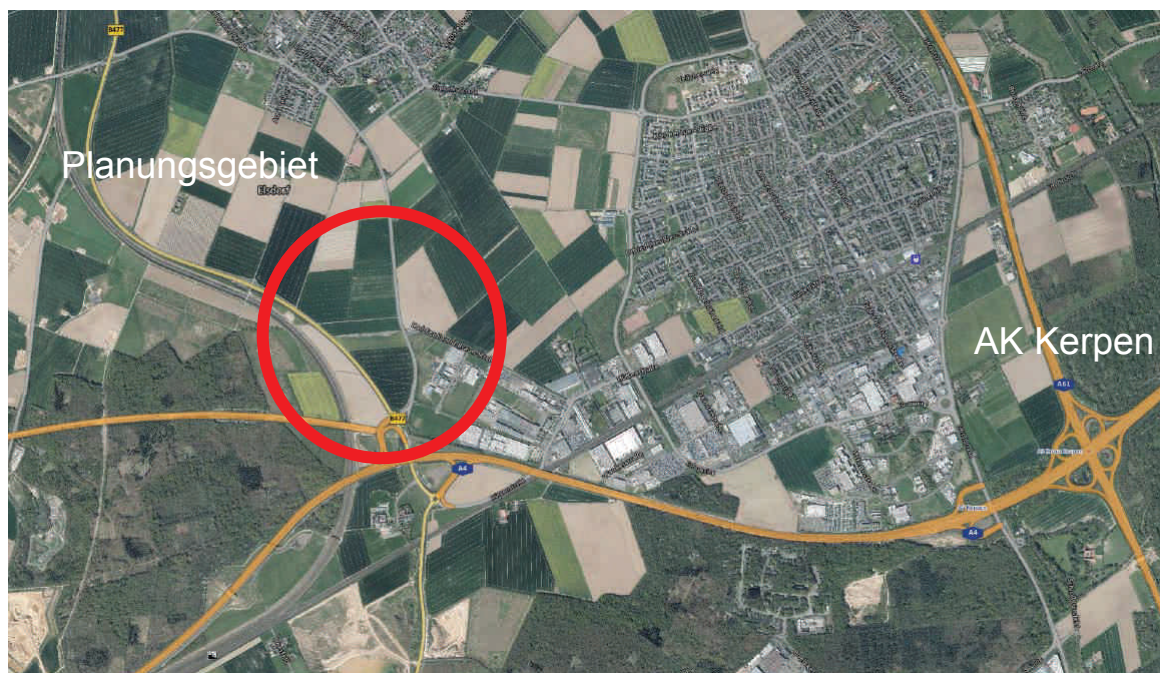


Abbildung 1: Übersichtslageplan (Quelle: tim-online; ohne Maßstab)

2. Räumliche und verkehrliche Beurteilung der Erschließungsplanung

2.1 Räumliche Lage, Flächenlayout und geplante Nutzungen

Der geplante Standort für den Autohof liegt an der Autobahn A 4 im Netzabschnitt zwischen den Autobahnkreuzen Aachen (A 44, 37 km) und Kerpen (A 61, 4 km), bzw. Köln-West (A 1, 16 km). Die nächst liegenden Anschlussstellen sind Merzenich / Düren im Westen sowie Kerpen im Osten. Die nächst liegenden Park- und Rastplätze im Zuge der A 4 sind die Raststätte Aachener Land (33 km) bzw. der Parkplatz (mit Toilettenanlage) Rurscholle (bei Düren, 18 km) im Westen sowie die Raststätte Frechen (11 km) im Osten.

Die Bundesautobahn A 4 ist Teil der europäischen West-Ost-Verbindung Antwerpen/Brüssel – Aachen – Köln – Ostdeutschland – Osteuropa (via A 1 und A 2, via A 4, A 45, A 5, A 4) sowie Südwestdeutschland (via A 61) und verkehrlich stark belastet. Die Verkehrsbelastung im Bereich zwischen dem Kreuz Kerpen und der Anschlussstelle Düren beträgt rund 84.000 Kfz/24h (DTV), der Schwerverkehrsanteil beträgt 13.500 Fahrzeuge, also rund 16% (Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen, Dauerzählstelle Kerpen West (5622) 2011). Die vorliegenden Prognosen zu Transportmengen und –weiten lassen erwarten, dass sich die Transportmengen auf einer Vielzahl von Korridoren in den nächsten 10 Jahren verdoppeln. Dieses wird mit Ausbauerfordernissen der Infrastruktur aber auch weiterer Flächennachfrage nach Standorten für die Lager- und Umschlageneinrichtungen einhergehen (BMVBS 2009).

Der Bedarf für einen Autohof im Bereich Elsdorf / Kerpen ist in der Studie Standortbeurteilung für einen Autohof an der Bundesautobahn A 4 im Bereich der neuen Abfahrt Elsdorf (p:4, 2013) dargestellt. Dort wird zusammenfassend bewertet: *„Die A 4 ist mit rund 13.500 Lkw pro Tag als eine sehr stark befahrene Route einzustufen. Die Belegung der im näheren Umkreis vorhandenen Raststätten und Parkplätze wurde an unterschiedlichen Tagen und zu unterschiedlichen Tageszeiten empirisch erfasst. Dabei konnte durchweg ein hoher Belegungsgrad bis hin zu einer Überlastung festgestellt werden, sodass ein Bedarf an Rastplätzen zu konstatieren ist. Darüber hinaus sprechen insbesondere die zu erwartende weitere Zunahme des Lkw-Verkehrs, im Zuge des Neubaus der A 4 wegfallende Parkplätze sowie die gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten und die Belange der Verkehrssicherheit dafür, dass weitere Rastplätze bzw. ein Autohof erforderlich sind. ... Die geplante Anbindung des Autohofs an das Netz an die K 16 [bzw. B 477n] ist als sinnvoll anzusehen und durch die Lage, die Anbindung und die geplanten Nutzungen sind eher Synergie- und Entlastungspotenziale als eine Konkurrenzsituation im Verhältnis zu den Gewerbegebieten in Kerpen zu erwarten.“*

Hinsichtlich der Zufahrtssituation und des Flächenlayouts sind folgende Planungsstände bzw. Rahmenvorgaben maßgebend:

- die Gesamtfläche beträgt ca. 6,5 ha (einschließlich Grün- und Ausgleichsflächen sowie Zu- und Abfahrt und Lärmschutz)
- es ist ein Autohof mit 119 Lkw-Stellplätzen und 102 Pkw-Stellplätzen geplant
- neben den Stellplätzen sind eine Tankstelle, ein Fastfood-Restaurant sowie evtl. ein Hotel geplant



Abbildung 2: Anschlusssituation und Flächenlayout des geplanten Autohofs
(Quelle: Ingenieurbüro Johannes Klee, Stand März 2017)

Der Standort ist in der vorliegenden Planung durch die K16 im Osten, die B 477n im Westen sowie die Gemarkungsgrenze Kerpen-Elsdorf im Süden begrenzt ist. Die nördliche Grenze ergibt sich aus der Anordnung von Gebäuden und Stellplätzen sowie dem erforderlichen Flächenbedarf und wird dort mit einer Lärmschutzwand abgeschlossen (vgl.

Abb. 2). In der näheren Umgebung zum Standort befinden sich die Ortslagen Kerpen-Sindorf sowie Elsdorf-Heppendorf (vgl. Abb. 1).

Hinsichtlich des Flächenlayouts ist in erster Linie auf die Funktionalität sowie die Möglichkeiten zur Anbindung der Anlage an vorhandene Straßen zu achten. Dabei fällt zunächst auf, dass die gewählte Anordnung ausschließlich auf der Gemarkung der Stadt Elsdorf zu einer verbleibenden Zwickelflächen zwischen dem als Kreisverkehr ausgebildeten Verknüpfungsknoten B 477n / K 16 / Anschlussstelle (AS) A 4 Richtung Aachen vorsieht. Eine Verschiebung des Standortes nach Süden näher zum Verknüpfungspunkt Autobahn – B 477n – K 16 würde dazu führen dazu, dass sich der Standort dann über die Gemarkungsgrenze Elsdorf – Kerpen erstreckt.

Eine Verschiebung des Standortes nach Süden bis an den Kreisverkehr würde die entstehende Verinselung vermeiden, allerdings auch eine deutliche Verkürzung des Abstands der Zufahrt von der B 477n und dem Kreisverkehr B 477n / K 16 / AS sowie der Ausfahrt zur K 16 und dem Kreisverkehr zur Folge haben. Eine Direktanbindung an den Kreisverkehr ist vor dem Hintergrund der geometrischen Anforderungen (Schleppkurven) sowie im Interesse der Orientierung in dem Kreisverkehr nicht zu empfehlen. Zudem ist der bestehende Kreisverkehr nicht richtlinienkonform zu einem fünfarmigen Kreisverkehr erweiterbar. Eine Verschiebung des Standortes mit Überschreitung der Gemarkungsgrenze erschwert zudem vor allem bauleitplanerische Verfahren, weil diese dann von zwei Kommunen gleichzeitig und gleichlautend durchzuführen wären. Die geplante Anordnung erlaubt eine planerische Sicherung und Festlegung durch eine Änderung des Flächennutzungsplans in Elsdorf sowie die Aufstellung eines entsprechenden Bebauungsplans durch die Stadt Elsdorf. Dieses ist als administrativ weniger aufwendig einzustufen und sollte bevorzugt werden. Die Interessen der Stadt Kerpen können im Rahmen der Planverfahren eingebracht und berücksichtigt werden.

Alternative Standorte im näheren wie weiteren Umfeld für den Autohof sind bereits im Rahmen des noch laufenden Regionalplanänderungsverfahrens sowie der zugehörigen Umweltprüfung erwogen, untersucht und geprüft worden (Bezirksregierung Köln 2015).

Der Umweltbericht kommt zu dem Ergebnis, dass mögliche alternative Standorte auf der Gemarkung der Stadt Kerpen im unmittelbaren Umfeld der AS Kerpen nördlich der A 4 „ein erhöhtes Konfliktpotenzial in Bezug auf die im direkten Umfeld dort dargestellten Allgemeinen Siedlungsbereiche (ASB)“ bergen (ebd., Seite 23/24). Südlich der A 4 sind Grünzüge ausgewiesen, sodass dort Ziele der Raumordnung gegen einen Standort sprechen. Zwar bestehen zwischen der Erfttalstraße und der A 61 (vgl. Abb. 1) noch unbebaute, aber zu gleich auch nicht überplante und landwirtschaftlich genutzte sowie im Regionalplan als für die Landwirtschaft gesicherte Flächen, sodass dieser Standortbereich ohne aufwendige weitere Planverfahren nicht in Betracht kom-

men. Dort besteht zwar eine größere Nähe zu A 61, sodass ein Autohof dort auch Bedarfe auf der A 61 mit geringeren Umwegen als der Standort Elsdorf abdecken könnte, allerdings muss auch mit betrachtet werden, dass die Erfttalstraße in Kerpen sowie die AS Kerpen bereits hoch belastet sind. Andere Standorte auf der Gemarkung der Stadt Kerpen, z.B. im Gewerbegebiet Europaring, weisen keine bessere Eignung als der geplante Standort Elsdorf auf, da diese Standorte sehr viel mehr Belastung auf bereits hoch belastete Strecken im städtischen Netz konzentrieren würden und damit die Leichtigkeit des Verkehrs, die Verkehrssicherheit sowie die Erreichbarkeit negativ beeinflussen würden. Zudem entstünden dadurch höhere Luftbelastungen in unmittelbarer Nähe zu bestehenden Wohn- und Gewerbenutzungen (s.o. in diesem Abschnitt). Denkbare Standorte im Gewerbegebiet Hüttenstraße / Karl-Ferdinand-Braun-Straße wären auch über die Anschlussstelle Elsdorf zu erschließen und würden dann höhere Verkehre im nachgeordneten Netz sowie weitere Wege verursachen. Zudem ist die Flächenverfügbarkeit ausweislich einer Ortsbesichtigung sowie Luftbildauswertungen dort nicht sicher gegeben.

Der geplante Standort liegt jeweils etwa 1,5 km Luftlinie von der Wohnbebauung im Elsdorfer Ortsteil Heppendorf sowie von der Wohnbebauung in Kerpen-Sindorf entfernt. Das Gewerbegebiet Hüttenstraße / Karl-Ferdinand-Braun-Straße liegt nur wenige 100m entfernt. Die Abstände zu den Wohnbebauungen sind als ausreichend groß anzusehen, sodass maßgebliche und erhebliche negative Umweltwirkungen durch Lärm, Geräusche und Abgase aus dem geplanten Autohof auf das Schutzgut Mensch nicht zu befürchten sind. Näheres ist im Rahmen der Umweltprüfung im Rahmen der Bauleitplanung und Genehmigung zu klären. Durch die Anordnung einer Lärmschutzwand nach Norden wird zudem eine Lärmreduzierung und Abschattung gegenüber Heppendorf erreicht. Gegenüber Sindorf besteht eine teilweise Lärmabschattung durch die vorhandene Bebauung im Gewerbegebiet Hüttenstraße.

Durch die Verkehrsführungen auf bestehenden Straßen, die unmittelbare Anbindung des Autohofs an die A 4 über die Anschlussstelle Elsdorf sowie die Zu- und Abfahrtssituation von der B 477n (Zufahrt nur aus Süden) und auf die K 16 (Abfahrt nur Richtung Süden) sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Wohnlagen aufgrund von Verkehrsbelastungen und Verkehrszunahmen zu erwarten. Verkehrszunahmen von der Anschlussstelle Bergheim-Süd zum geplanten Autohof sind aus den genannten Gründen (insb. Zu- und Abfahrt) sowie der umwegigen und ausschließlich über nachgeordnete Strecken verlaufende Führung ebenfalls nicht zu erwarten.

Die in der geplanten Anlage vorgesehenen Nutzungen (Tankstelle, Spielhalle, Hotel und Fastfood, vgl. Abb. 2) entsprechen der Charakteristik eines Autohofs. Sie sind räumlich konzentriert und lassen außer den anlagetypischen Emissionen keine Belastungen der Umgebung erwarten. Details sind im Rahmen der Umweltprüfung im Zuge der Bauleit-

planung und Genehmigung zu untersuchen. Auch aus der Nutzung der Anlagen, insb. Tankstelle, Fastfood, Spielhalle, lassen keine wesentlichen Auswirkungen hinsichtlich zusätzlicher Verkehre, Kaufkraftumlagerungen o.ä. auf Ortslagen, Handel- und Gewerbe etc. zu erwarten.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die räumliche Lage, das Flächenlayout, das Nutzungskonzept sowie die die äußere Erschließung bzw. Anbindung des geplanten Autohofs sinnvoll geplant sind, keine wesentlichen zusätzlichen Belastungen für andere bauliche Nutzungen in der Umgebung erwarten lassen und verkehrlich sinnvoll sind. Auch die Konzentration des Autohofs nördlich der Gemarkungsgrenze Elsdorf – Kerpen ist aus Gründen der Planrechtfertigung bzw. der Planungsverfahren sinnvoll, auch wenn dadurch eine Zwickelfläche zum Kreisverkehr B 477n / K 16 / Anschlussstelle A 4 entsteht.

2.2 Verkehrliche Beurteilung

Die Zufahrt zum geplanten Autohof ist von der B 477n aus Richtung des Kreisverkehrs B 477n / K 16 / AS als Rechtsabbieger aus der B 477n geplant, die Abfahrt erfolgt vom Autohof auf die K 16 in Richtung des genannten Kreisverkehrs. Diese Anbindung kann als verkehrstechnisch gut und netztopologisch sinnvoll angesehen werden. Eine unmittelbare Anbindung an den Kreisverkehr B 477n / Anschlussstelle A 4 / K 16 würde zwar die Zufahrtswege insb. von und zur Autobahn verkürzen, kann aber nicht empfohlen werden, da dann ein fünfarmiger Knoten entsteht, dessen Leistungsfähigkeit eingeschränkt würde und der aufgrund des zu erwartenden hohen Lkw-Verkehrsaufkommens und der Fünfarmigkeit einen großen Durchmesser bräuchte und daher sehr viel Fläche beanspruchen würde.

Mit dieser Erschließungssituation ist zudem eine flächensparende und verkehrstechnisch optimierte Lösung vorgesehen. Es werden nur wenige zusätzliche Verkehrsanlagen und Flächen benötigt. Die Zufahrt über einen Rechtsabbieger vom Kreisverkehr kommend aus der B 477n auf den Autohof ist im Hinblick auf die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs als optimal anzusehen. Gleiches gilt für die Anbindung der ausfahrenden Verkehre, die über einen Einfahrtsreifen auf die K 16 auf den Kreisverkehr geführt werden. Die Länge der Verflechtungsstreifen mit etwa 60 m bis 80 m sind für die zu erwartende Verkehrsbelastung und als Verzögerungs- bzw. Beschleunigungsstreifen in unmittelbarer Nähe zum Kreisverkehr B 477 / K 16 / AS, wo reduzierte Geschwindigkeiten gegenüber der freien Strecke erwartet werden können, als angemessen zu bezeichnen. Die Abstände des Beginns bzw. Endes der Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen vom Kreisverkehr mit etwa 400 m sind im Hinblick auf die Orientierung der Verkehrsteilnehmer als ausreichend lang einzustufen.

Insgesamt sind mit der gewählten Planung der Anschlusssituation des Autohofs kurze Wege zur Anschlussstelle an die A 4 gewährleistet und außer der Verflechtung im Kreisverkehr B 477n / K 16 / AS keine weiteren Netzelemente und Verknüpfungen belastet. Die verkehrstechnische Untersuchung des Kreisverkehrs sowie eine Beurteilung erfolgen im nachstehenden Kapitel 3 dieses Gutachtens.

Die verkehrliche Abwicklung innerhalb der Anlage erfolgt nach Ausfahrt aus der B 477n zunächst in einem Rechtsbogen, nach dem der eine Ausfahrstreifen in zwei Fahrstreifen zur Separierung der Lkw und der Pkw aufgesplittet werden (vgl. Abb. 3).

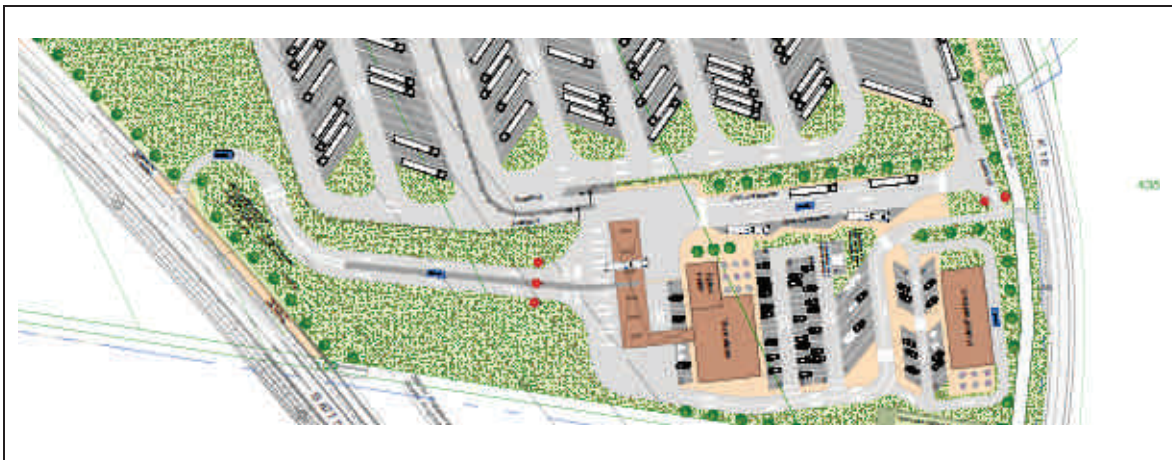


Abbildung 3: Zu- und Abfahrtsituation des geplanten Autohofs (Quelle: Ingenieurbüro Johannes Klee, Stand März 2017)

Die frühzeitige Aufspaltung der Lkw- und Pkw-Ströme ist grundsätzlich als positiv im Hinblick auf die Orientierung und Verkehrssicherheit anzusehen. Da beide Fahrzeugarten im weiteren Verlauf in unterschiedliche Nutzungsbereiche geführt werden ist diese Entmischung sinnvoll. In der vorliegenden Planung ist dazu zunächst ein Bereich von etwa 100 m mit getrennten Markierungen vorgesehen, bevor eine zusätzliche bauliche Trennung im Zulauf auf die Tankstelle erfolgt. Sodann passieren alle Fahrzeuge die Tankstelle, bevor die eigentlichen Parkierungs- und Rastanlagen erreicht werden. Insgesamt ist die Sortierung nach Lkw / Pkw auch in der räumlichen Lage (Lkw im Norden (oben), Pkw im Süden (unten) aus dem Flächenlayout und im Hinblick auf die Fußgänger aus parkenden Bussen zum Hotel/Fastfood plausibel. Im weiteren Verlauf erreichen die Lkw und Busse dann eine Zone von Kurzzeitparkplätzen, bevor sie wieder die Ausfahrt ansteuern oder die Langzeitparkplätze ansteuern können. Von den Kurzzeitparkplätzen sind kurze Wege zum Hotel bzw. dem Fastfood-Restaurant vorgesehen. Dieses ist als sinnvoll anzusehen und zu begrüßen. Vor allem die Anordnung der Bus-Parkplätze mit direktem Zugang zum Hotel/Fastfood ist als günstig, attraktiv und sicher anzusehen, da Bus-Fahrgäste hier nur einen Fahrstreifen von Pkw überqueren müssen.

Die Pkw erreichen nach Passieren der Tankstelle die Stellplätze zwischen dem Tankstellengebäude und dem Hotel/Fastfood-Gebäude. Die Planung der Stellplätze entspricht dem Stand der Technik und dem Regelwerk. Auch die gesonderte Ausweisung von Stellplätzen für Pkw mit Anhängern sowie Behindertenstellplätzen ist zu begrüßen. Die Behindertenstellplätze sind den Gebäuden sehr gut zugeordnet. Über die jeweils erforderliche Anzahl der Stellplätze kann keine Aussage gemacht werden, da hierzu keine weiteren Unterlagen über Bedarfschätzungen zur Verfügung stehen. Besonders hervorzuheben sind die geplanten 5 Stellplätze mit Elektroladesäulen. Dieses ist als sehr positiv anzusehen. Allerdings liegen keine Informationen über die Ladestandards (Normal-, Schnell-, Hochleistungsladen sowie Steckertypen) vor. Es wird dringend empfohlen Multicharger (mit verschiedenen Steckertypen – CCS, Chademo, Tesla) sowie Roamingfähigkeit zu verwenden. Die geplante Anzahl von zunächst 5 Stellplätzen erscheint heute ausreichend, aber auch hier wird eine Erweiterbarkeit empfohlen. Angesichts der Bedeutung der A 4 als Verknüpfung mit den Niederlanden, der bereits weiten Verbreitung der Elektromobilität in den Niederlanden sowie den europaweiten Anstrengungen zur Förderung der Elektromobilität wird die Anzahl von fünf Stellplätzen, vor allem im Vergleich zu der geplanten 6 streifigen Tankstelle, als mittelfristig zu gering angesehen. Zudem sollten die Ladeplätze besser den Gebäuden zugeordnet werden, da Ladevorgänge auch bei Schnellladen etwa 30 Minuten dauern und die Fahrzeuginsassen in dieser Zeit eine Beschäftigung suchen. Insofern wird empfohlen die Elektroladesäulen der Tankstelle zuzuordnen (wo die Stellplätze 13 bis 32 geplant sind), sodass hier eine modulare Erweiterung der Ladesäulen und Stellplätze möglich wird. Zudem sollten in dem Bereich Leerrohre für weitere Ladesäulen und Anschlüsse vorgesehen werden.

Im Bereich der Ausfahrt aus dem Autohof auf die K 16 vereinigen sich sodann mehrere Abläufe, nämlich die Vereinigung der Pkw- und Lkw-Verkehre, die Querung eines Wirtschaftsweges sowie die Einfädung in die K 16. Die Querung des Wirtschaftsweges ist aufgrund des zu erwartenden sehr geringen Verkehrsaufkommens dort als wenig problematisch einzustufen. Dessen Erforderlichkeit ist aber unbedingt gegeben, denn er dient der Erschließung der südlich des Autohofs gelegenen landwirtschaftlichen Fläche. Auch eine Verschiebung des Anschlusses des Wirtschaftsweges an die K 16 weiter nach Süden wird als ungünstig eingestuft, da dann ausfahrende Verkehre des Autohofs in die K 16 einfädeln müssen und der Abstand zum Kreisverkehr keine weitere Zufahrt sinnvoll zulässt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Anbindung des geplanten Autohofs an das umgebende Verkehrsnetz sinnvoll ist und verkehrliche Konflikte minimiert. Damit wird den Belangen der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs in besonderer Weise Rechnung getragen. Im der inneren Verkehrsführung des Autohofs sind allerdings Optimie-

rungspotenziale zu erkennen, die sich aber ohne Flächenmehrung und eine grundsätzliche Änderung der Zu- und Abfahrtssituation lösen lassen.

In wie weit die zu erwartenden Verkehrsströme und Verflechtungen vom vorhandenen Kreisverkehr B 477n / K 16 / Anschlussstelle A 4 aufgenommen werden können wird im nachfolgenden Kapitel verkehrstechnisch und hinsichtlich der Leistungsfähigkeit beurteilt.

3. Verkehrstechnische Bewertung der Anschlusssituation

Grundlagen der verkehrstechnischen Bewertung der Anschlusssituation bilden

- die Verkehrserhebung am Kreisverkehrsplatz B 477n/K 16/AS A 4 vom 14.03.2017 und
- die Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch den Autohof.

Die Verkehrserhebung dient zur Identifizierung der maßgeblichen Spitzenstunde im Bestand. Anhand der Überlagerung der umgerechneten Zählergebnisse mit der Tagesganglinie der zusätzlichen Verkehre durch den Autohof ergeben sich dann die zeitliche Lage und quantitative Ausprägung der Bemessungsverkehrsstärke, die als Grundlage für die Ermittlung der Verkehrsqualität des Knotens nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS, 2015) benötigt wird. Abschließend wird diskutiert, inwieweit bei der ermittelten Belastungssituation Reserven für etwaige Verkehrszuwächse vorhanden sind.

3.1 Verkehrserhebung

Die Verkehrserhebung wurde am 14.03.2017 zwischen 6.00 Uhr und 9.00 Uhr sowie zwischen 15.00 Uhr und 19.00 Uhr durchgeführt. Die Wetterverhältnisse waren gut. Die Sichtverhältnisse (Identifizierung der Fahrzeugklassen) waren zwischen 6.00 Uhr und 6.30 Uhr wegen Dunkelheit noch eingeschränkt. Durch die festgestellten geringen Verkehrsmengen hatte dies jedoch keinen Einfluss auf die Aussagen des Gutachtens. Die Zählungsergebnisse sind im Anhang des Berichts aufgeführt. Die Spitzenstunde befindet sich zwischen 16.00 Uhr und 17.00 Uhr. Abbildung 4 zeigt für die Spitzenstunde ermittelten Fahrzeugbelastungen in Pkw-Einheiten/h.

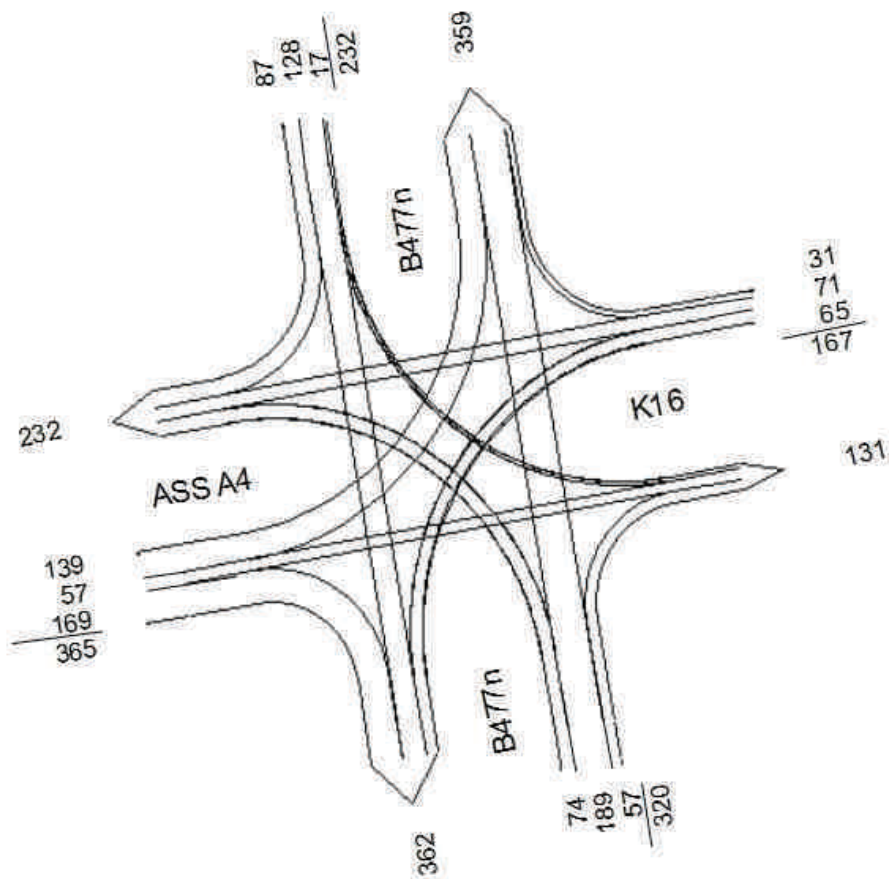


Abbildung 4: Ermittelte Spitzenstundenbelastung in Pkw-E/h

3.2 Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens

Grundlagen für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens bilden

- Angaben von Tank und Rast zur Frequenz von vergleichbaren Rastanlagen,
- die „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2006) sowie
- Belegungszahlen und Ganglinien von Rastanlagen aus verschiedenen Untersuchungen und Erhebungen (IVR, 2008; DTV, 2014; BMVI, 2017).

Grundsätzlich werden die Annahmen zur „sicheren Seite“ hin getroffen, um eine größtmögliche Aussagensicherheit auch bei den natürlich gegebenen stochastischen Schwan-

kungen der Verkehrsbelastungen zu gewährleisten. Die Nutzungsstruktur ist bereits in Kapitel 2.1 dargestellt worden.

Für die einzelnen Nutzungen sind für den Bemessungstag folgende Aufkommen zu erwarten:

Tabelle 1: Tagesaufkommen der Einzelnutzungen (ohne Verbund-/Mitnahmeeffekte)

Nutzung	Tagesaufkommen Pkw	Tagesaufkommen Lkw
Tankstelle/Shop	1.010	527
Hotel	20	20
Schnellrestaurant	150	50
Spielhalle	50	30
„nur“ Parken (z.B. Pause)	100	200

Bei den in Tabelle 1 dargestellten Aufkommensabschätzungen sind noch keine Verbund- und Mitnahmeeffekte¹ berücksichtigt. Die Tabellen 2 und 3 zeigen die daraus resultierenden, nutzungsbezogenen Reduktionsfaktoren (ein Reduktionsfaktor von „1“ bedeutet dabei „keine Abminderung“ des Aufkommenswertes, ein Faktor von 0,1 bedeutet „90% Abminderung“).

¹ Unter Verbundeffekten werden Reduktionen aus Kopplungen (z.B. Kunden, die Tanken und in das Schnellrestaurant gehen) gefasst. Mitnahmeeffekte berücksichtigen, dass sich ein (kleiner) Teil der Kunden und Besucher aus den Kfz rekrutieren, die bereits heute die angrenzenden Straßen befahren. Sie verursachen dann gegenüber der derzeitigen Situation keine zusätzlichen Verkehre.

Tabelle 2: Faktoren zur Berücksichtigung der Verbund- und Mitnahmeeffekte für den Lkw-Verkehr

Nutzung	Verbund	Mitnahme
Tankstelle/Shop	1	1
Hotel	0,2	1
Schnellrestaurant	0,3	1
Spielhalle	0,2	1
„nur“ Parken (z.B. Pause)	1	1

Tabelle 3: Faktoren zur Berücksichtigung der Verbund- und Mitnahmeeffekte für den Pkw-Verkehr

Nutzung	Verbund	Mitnahme
Tankstelle/Shop	1	1
Hotel	0,1	1
Schnellrestaurant	0,6	0,9
Spielhalle	0,2	0,9
„nur“ Parken (z.B. Pause)	1	1

Insgesamt ergibt sich für den Bemessungstag daraus ein tägliches Verkehrsaufkommen von **1.202 Pkw/Tag** und **572 Lkw/Tag**.

Zur Verwendung der ermittelten Tagesbelastungswerte für die Bewertung der Verkehrsqualität am Knoten B 477n / K 16 / AS A 4 wurden aus den vorliegenden Untersuchungen und Beobachtungen Tagesganglinien für den Lkw- und Pkw-Verkehr abgeleitet. Die Überlagerung der zeitlich differenzierten Aufkommensprognose mit den nach HBS umgerechneten Ergebnissen der Verkehrserhebung ergibt die für den HBS-Nachweis anzusetzende Bemessungsverkehrsstärke. Für die durchgeführte Zählung ist nach Tabelle L2-3 des HBS ein Korrekturfaktor f_q von 1,11 anzusetzen. Das Belastungsbild für die HBS-Untersuchung ist in Abbildung 5 dargestellt.

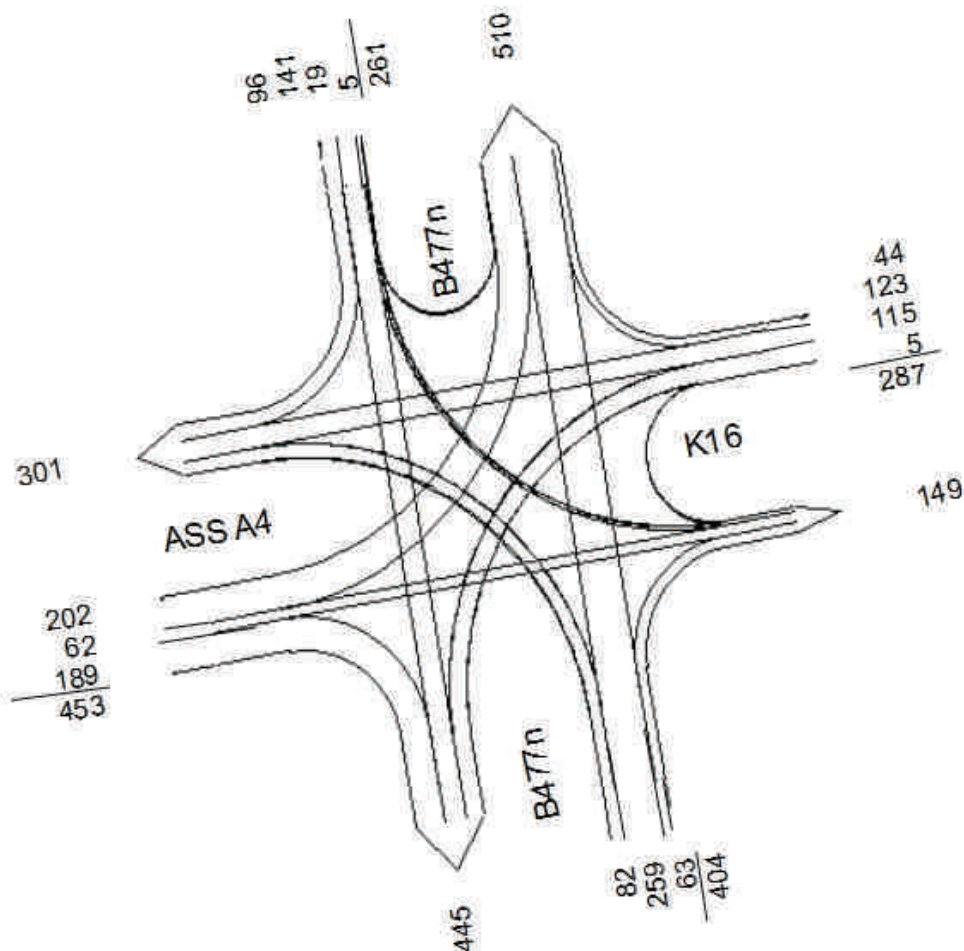


Abbildung 5: Bemessungsverkehrsstärke (Prognose) in Pkw-E/h

Die Verkehrsqualität des Kreisverkehrsplatzes ohne den Autohof liegt derzeit bei **Qualitätsstufe „A“** (=höchste Qualität auf einer fünfstufigen Skala von A-F). Unter Berücksich-

tigung des zusätzlichen Verkehrs durch den Autohof ergibt sich nach HBS ebenfalls die **Qualitätsstufe „A“**.

Tabelle 4: Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung

	Analyse				Prognose			
	QSV	Ø Wartezeit [s]	Stau [Fz]	Reserve [Pkw-E/h]	QSV	Ø Wartezeit [s]	Stau [Fz]	Reserve [Pkw-E/h]
Zufahrt								
ASS A4 Rtg. AC	A	4,5	1	827	A	5,2	2	733
B 477n Süd	A	5,4	2	685	A	6,4	3	586
K 16	A	5,4	1	683	A	7,6	3	499
B 477n Nord	A	4,8	1	786	A	5,4	2	703

Erläuterung: QSV=Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs, Stau=95%-Percentil des Rückstaus

Insgesamt betrachtet ist mit dem Autohof ebenfalls eine sehr gute Verkehrsqualität erwartbar. Die ausgewiesenen Reserven je Zufahrt zeigen, dass noch ausreichende Kapazitäten zur Aufnahme etwaiger Mehrverkehre vorhanden sein werden.

4. Zusammenfassung und Empfehlung

Die Tank und Rast GmbH plant in der Nähe der neuen Anschlussstelle Elsdorf an der A 4 zwischen dem Kreuz Kerpen und der Anschlussstelle Düren die Anlage eines Autohofs. Gegenstand des vorliegenden Gutachtens sind die Prüfung der räumlichen Lage, des Flächenlayouts, der geplanten Nutzungen sowie der verkehrlichen Erschließung und Leistungsfähigkeit des benachbarten Knotens B 477n / K 16 / Anschluss A 4.

Die A 4 ist mit rund 13.500 Lkw pro Tag als eine sehr stark befahrene Route einzustufen. Die Belegung der im näheren Umkreis vorhandenen Raststätten und Parkplätze weist einen durchweg hohen Belegungsgrad bis hin zu einer Überlastung aus, dem auch durch den Ausbau der benachbarten Rastanlagen Aachener Land und Frechen sowie des Parkplatzes Rurscholle nur teilweise begegnet werden kann, sodass ein Bedarf an Rastplätzen zu konstatieren ist (p:4 2013). Darüber hinaus sprechen insbesondere die zu erwartende weitere Zunahme des Lkw-Verkehrs, im Zuge des Neubaus der A 4 wegfallende Parkplätze sowie die gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten und die Belange der Verkehrssicherheit dafür, dass weitere Rastplätze bzw. ein Autohof erforderlich sind.

Hinsichtlich der inneren Erschließung der Parkplätze und der Verkehrsführung auf dem Gelände des Autohofs werden verschiedene Punkte benannt, die mit weiterem Planungsfortschritt noch diskutiert werden könnten.

Die geplante Anbindung des Autohofs an das Netz mit der Zufahrt über die B 477n und der Abfahrt über die die K 16 ist als sinnvoll anzusehen. Die Untersuchung der Auswirkungen der Mehrbelastungen auf den Knoten B 477n / K 16 / Anschluss A 4 ergibt, dass keine nennenswerten Beeinträchtigungen der Qualität des Verkehrsablaufs zu erwarten sind. Außerdem weist der Knotenpunkt ausreichende Kapazitätsreserven auf.

5. Literatur

Bezirksregierung Köln 2015: Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Köln, 24. Regionalplanänderung – Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichs für zweckgebundene Nutzung Autohof, Stadt Elsdorf; Entwurf, November 2015

BMVBS 2009: Masterplan Güterverkehr und Logistik; Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Berlin, 2008

BMVI, 2017: Belegungsgang der Rastanlage Jura-West (Video vom 02.05.2015), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

DTV, 2014: Lkw-Parken auf Bundesautobahnen, Auswertung der bundesweiten Erhebung der Parkstandsnachfrage auf Bundesautobahnen, DTV-Consult im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Berlin, 2014 (Hrsg.)

FGSV, 2006: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV 2006 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (Hrsg.)

ERS 2011: Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen; FGSV 2011 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (Hrsg.)

HBS, 2015: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV 2015 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (Hrsg.)

IVR, 2008: Belegung der Autobahnparkplätze durch Lkw in Thüringen, Institut Verkehr und Raum der FH Erfurt, 2008 (Hrsg.)

p:4 2013: Standortbeurteilung für einen Autohof an der Bundesautobahn A 4 im Bereich der neuen Abfahrt Elsdorf; Studie als Grundlage zur Fortschreibung des Gebietsentwicklungsplans Köln im Auftrag der Tank und Rast GmbH; Verfasser: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dirk Vallee, unveröffentlicht

RiStWag 2002: Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten; FGSV 2002 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (Hrsg.)

6. Anhang

**Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln,
Teilabschnitt Region Köln**

24. Regionalplanänderung

- Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof, Stadt Elsdorf –**

**Zusammenstellung der Rückläufe aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
mit Kommentierung durch die Regionalplanungsbehörde**

ANLAGE 4 zu TOP 6 (Drucksache RR 43/2017)

Beschlussvorlage Regionalrat, Stand: Mai 2017

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
Thema 1 Zunahme gesundheitlicher Belastungen für die Anwohner	
<p>Eine hohe Belastung des Schutzgutes Mensch wird angenommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bereits ohne den Autohof sind die Belastungen für die ortsansässige Bevölkerung (Feinstaub, Lärm, Ausstoß von Kohlendioxid, Stickoxid, krebserregendem Quecksilber, Arsen, Lärm, Licht, Aufregung) durch Braunkohlentagebau, Kohlekraftwerke, Verbreiterung A 4, Kohlebahn, Bahntrasse Köln-Aachen, Verlegung A 4, Nähe der A 61 groß; Tag und Nacht laufende Kühlaggregate der LKW; lt Presse wird die Deponie Haus Forst bei Kerpen Manheim wieder geöffnet – täglich etwa 110 LKW für die nächsten 20 Jahre von Autobahnabfahrt Elsdorf zur Deponie unmittelbar an Elsdorf Heppendorf vorbei - Mit dem Autohof werden die Belastungen deutlich zunehmen (v.a. Lärm, Schadstoffe, Licht (Lichtsmog), Folgen z.B. Asthma, Lungenentzündung, Krebs) - Es wird auf die zusätzlichen Belastungen des FFH-Gebiets sowie der im Umfeld arbeitenden Menschen hingewiesen und angezweifelt, ob der Luftreinhalteplan einzuhalten ist. Weiterhin wird bemängelt, dass es keine optimale Zusammenarbeit zwischen den Dezernaten innerhalb der Bezirksregierung gibt. - V.a. der Aspekt `Lärm´ durch die steigenden LKW-Zahlen wird für die Anwohner zunehmen (z.B. laufende Dieselmotoren auf dem Autohof selbst) - Die genannten Belastungen haben die Einwohner bereits in der Vergangenheit für die Allgemeinheit auf sich genommen. Dies soll sich zukünftig durch den Autohof nicht fortsetzen. - Diese zunehmende Belastung der Gesundheit wird durch Berichte der 	<p>Vorbelastung</p> <p>Dezernat 32 (Bezirksregierung Köln) hat frühzeitig eine Stellungnahme zum Thema Luftreinhaltung / Feinstaubbelastung von Dezernat 53 (Bezirksregierung Köln) eingeholt. Zur Feinstaubbelastung stellt Dezernat 53 fest, dass auch in 2016 an den Messstationen im Bereich der Tagebaue die Grenzwerte für Feinstaub wiederholt eingehalten wurden. Die Umgebung des Autohofs ist landwirtschaftlich geprägt. Auf Grund der guten Durchlüftung der Umgebung (freie Strömungsverhältnisse) ist auch unter Berücksichtigung des Tagebaus Hambach nicht davon auszugehen, dass die Feinstaubgrenzwerte in Kerpen-Sindorf und Elsdorf-Heppendorf durch den geplanten Autohof überschritten werden. Probleme mit Feinstaubbelastungen durch Kfz bestehen in der Regel nur an Straßen, wo auf Grund enger Randbebauung ein schlecht durchlüfteter Schluchtencharakter und eine entsprechend hohe Verkehrsmenge vorliegen. Es liegen keine Anhaltspunkte für eine Grenzwertüberschreitung bezüglich Feinstaub in Heppendorf und Sindorf vor.</p> <p>Lärm</p> <p>Zur Beurteilung erforderlicher Abstände zwischen Flächen mit gewerblich-industrieller Nutzung und Wohngebieten in der Regionalplanung, enthält der Abstandserlass (Immissionsschutz in der Bauleitplanung) die entsprechenden Vorgaben. Autohöfe sind zwar im Anhang 1 (Abstandsliste) nicht explizit aufgeführt, dagegen aber vergleichbare Betriebe, wie Betriebshöfe und Speditionen bzw. Betriebe zum Umschlag größerer Gütermengen. Für diese fordert der Abstandserlass einen Abstand von 300 m. Die nächstgelegene Siedlung ist über 1.000 m entfernt. Die Einhaltung konkreter Immissionsgrenzwerte beispielsweise durch bauliche Maßnahmen für den Lärmschutz ist im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung sicherzustellen.</p> <p>Zur Berücksichtigung des Lärmschutzes basiert die Festsetzung der Abstände auf den Immissionsrichtwerten nach TA Lärm (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) und Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL), die für reine Wohngebiete Nachtwert 35 dB(A), Tagwert 50 dB(A) vorsieht. Für Dorfgebiete und Außenbereichslagen (Geilrath) gelten</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
<p>WHO und des BUND bestätigt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine gesundheitliche Gefahreinschätzung (auch die zukünftige mit Autohof) erfolgt in den Planunterlagen nicht. Das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit findet in den Untersuchungen und im Umweltbericht nicht ausreichend Berücksichtigung. - Ein wie für Heppendorf vorgesehener Schutzwall bzw. eine Häuserfront auf dem Autohofgelände gegen den befürchteten Lärm ist für Sindorf (17.000 Einwohner) nicht vorgesehen, obwohl es in der vorherrschenden Windrichtung liegt nur weniger hundert Meter entfernt von geplanten Autohof. Das in der Verfahrensunterlage genannte Gewerbegebiet Kerpen Sindorf zwischen Sindorf und dem Autohof kann als Schutz von den Anwohnern in Sindorf nicht bestätigt werden. - Zerstörung des ortsnahen Naherholungsgebietes durch umfangreichen Verlust historischer Waldflächen (lt. Umweltbericht waren die Waldflächen vor rd. 180 Jahren rd. dreimal so groß), einzig noch vorhandener Wald nur noch über eine einzige Brücke erreichbar, Verlust von Fauna und Flora, Verlust von Radfahrwegen - Nicht das Schutzgut Mensch steht im Vordergrund der erheblichen Auswirkungen des Vorhabens, sondern die 12 ha verlustig gehenden schutzwürdigen Böden, dies ist unethisch 	<p>geringere Abstandsklassen.</p> <p>Abstände, Lärmschutz</p> <p>Der Abstand zwischen Autohof und Kerpen-Sindorf beträgt auf einer Linie nördlich des Gewerbegebietes ca. 1,4 km. Weiter südlich (auf der Höhe des vorhandenen bzw. zukünftigen Gewerbegebietes Geilrather Feld) beträgt der Abstand ca. 1,3 km. Der geringste Abstand zwischen dem Autohof und Elsdorf Heppendorf liegt bei 1,3 km.</p> <p>Die Voraussetzungen für die Einhaltung der o.g. Grenzwerte sind durch die ausreichenden Abstände gegeben. Weiteres, wie die Ausgestaltung der erforderlichen Lärmschutzeinrichtungen Richtung Heppendorf und Sindorf wird im Bauleitplanverfahren geregelt. Das Regionalplanänderungsverfahren führt zu keiner weiteren Zerstörung von Waldflächen.</p> <p>Das Schutzgut Mensch ist im Rahmen der Umweltprüfung und nach Vorgaben des Raumordnungsgesetzes behandelt worden.</p>
<p>Thema 2 Bedarf</p>	
<p>Der Bedarf für einen Autohof wird angezweifelt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird auf eine falsche Aussage im Ausschuss für Bau und Planung am 2.7.2013 in der Stadt Elsdorf hingewiesen, nach der die wegfallenden BAB-Nebenanlagen „Im Bahnert“, „Golzheimer Bürge“ und „Düpenert“ nicht ersetzt werden. Eine Stellungnahme des 	<p>Einige Bedenken sind auf eine falsche bzw. unvollständige Information im Ausschuss für Bau und Planung am 02.07.2013 in der Stadt Elsdorf zurückzuführen, die zu Missverständnissen geführt hat. Danach wurde der Bedarf für den Autohof damit begründet, dass die durch die Autobahnverlegung wegfallenden Rastplätze „Im Bahnert“, „Golzheimer Bürge“ und „Im Düppenter“ nicht ersetzt werden können.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
<p>Landesbetriebs Straßenbau NRW, Regionaldirektion Euskirchen zu dem Abschnitt AK Aachen bis AK Kerpen vom 10.06.2013 belegte das Gegenteil (einen Nettozuwachs von 220 Stellplätzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Zuge der Verlegung der A 4 wurden verloren gegangene Park- und Rastplätze (49 LKW-Stellplätze) bereits nachweislich ersetzt (Ausbau Raststätte Aachener Land Nord 66 und PWC Rurscholle 203 LKW-Stellplätze), in den Autobahnabschnitten A 4 und A 61 besteht kein Bedarf. - Bei der Planfeststellung zur Verlegung der A 4 sind verbindlich vorgesehenen Rastanlagen (PWC) per Gerichtsentscheidung ersatzlos entfallen. - Die Stadt Elsdorf war im Zusammenhang mit der Verlegung der A 4 über Einzelheiten wie dem Wegfall der Parkplätze im FFH-Gebiet informiert. - Neu in Betrieb genommene Autohöfe müssen bei der Ermittlung des Bedarfs berücksichtigt werden (z.B. Frechen, Kölner Straße mit 80 LKW-Plätzen, Firma Mundorf; Ausbau des Rastplatzes Aachener Land) - Zur Deckung eines eventuellen Bedarfs kann ein neues Leitsystem freier Stellplätze für LKW-Fahrer dienen (wurde bereits getestet) - Privatwirtschaftliche Gesichtspunkte können bei der Bedarfsermittlung keine Rolle spielen. - Gemäß der aktuellen Zahlen von Straßen NRW (10.06.2013) ist der Bedarf an LKW-Stellplätzen längst gelöst (TR Aachener Land, PWC Rur-Scholle, Rastanlage Bedburger Land) - Sollte tatsächlich ein Bedarf bestehen, muss der Bund als Straßenbaulastträger seiner Verantwortung gerecht werden und eine 	<p>Tatsächlich wurde die 49 entfallenden Parkplätze durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage (TR-Anlage) Aachener Land und der PWC-Anlage Rur-Scholle durch 269 neue LKW-Parkplätze ersetzt, sodass auf diesem Streckenabschnitt (AK Aachen bis AK Kerpen) ein Plus von 220 Parkplätzen zu verzeichnen ist.</p> <p>Nach Aussagen des Landesbetriebs Straßenbau NRW (Stellungnahme September 2015) ergibt sich für diesen Streckenabschnitt im Prognosezeitraum 2025 ein Fehlbedarf von 13 LKW-Parkständen. Viel dringlicher ist der Bedarf im Streckabschnitt AK Kerpen bis AD Heumar, hier fehlen bis 2025 205 LKW-Parkstände. Nach Ausbau der TR-Anlage Frechen Nord (noch nicht planfestgestellt) bleibt ein Fehlbedarf von 177 Stellplätzen. Zur Bedarfsdeckung wären zwei PWC-Anlagen je Fahrtrichtung notwendig. Aufgrund der besonderen Schwierigkeiten am Kölner Ring wird zurzeit nur eine Anlage je Fahrtrichtung weiterverfolgt. Damit bleibt ein Fehlbedarf von 77 LKW-Parkständen.</p> <p>Die grundsätzliche Erforderlichkeit und Eignung des Standorts für einen Autohof und damit auch die im öffentlichen Interesse erforderliche Bedarfsdeckung hat der Landesbetrieb Straßen NRW in seiner o.g. Stellungnahme erläutert. Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Stadt Elsdorf keine Rastanlage plant, sondern einen gewerblichen Autohof. Autohöfe sind anders als Rastanlagen auf der Grundlage kommunalen Baurechts als gewerbliche Baufläche zu realisieren. Als private Einrichtungen sind Autohöfe wegen der Bereitstellung von LKW-Stellplätzen ein wichtiger Teil der Straßeninfrastruktur. Sie unterliegen klar definierten Anforderungen (Zeichen 448.1 VwV-StVO, z.B. Entfernung zur Autobahn max. 1 km, ganzjährige und ganztägige Öffnung, mindestens 100 LKW-Stellplätze, Fachwerkstätten, Sanitäreinrichtungen, ein umfassendes Speiseangebot, Imbiss). Als Servicepunkte bündeln sie verschiedene Dienstleistungsfunktionen für die Logistikbranche.</p> <p>Flächentausch / vorhandene Reserven</p> <p>Nach Vorgabe des Bundesverkehrsministeriums werden Autohöfe erst nach Fertigstellung in die Bilanzierung aufgenommen.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
<p>Lösung finden und nicht die Kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Autobahnabschnitt zwischen AK Aachen AK Kerpen besteht bis 2025 lediglich ein Bedarf von 13 LKW-Stellplätzen (kein Grund für einen Autohof) - Da der Bedarf nicht gegeben ist, wird kurzerhand der weiter östlich angrenzende Autobahnabschnitt zwischen AK Kerpen und AD Heumar in die Betrachtungen mit einbezogen. Allerdings nicht bezüglich Alternativstandorten. - Es gibt keine Erklärung in den Unterlagen, warum nicht nur eine PWC-Anlage geplant wird. - Bezüglich der Bedarfszahlen sollte ein aktuelles Gutachten von Straßen NRW angefordert werden (die Bedarfszahlen basieren auf der Stellungnahme des Verkehrsministeriums aus dem Jahre 2011) - Der Straßenbaulastträger sollte ein aktuelles Gesamtkonzept zum Bedarf vorlegen. Straßen NRW veranschlagt im betroffenen Autobahnabschnitt bis 2020 mehr als eine Verdopplung der LKW-Stellplätze auf PWC und Rastanlagen - Die vom Ingenieurbüro Klee veranschlagten 120 LKW-Stellplätze und 150 PKW-Stellplätze werden angezweifelt. Der Bedarf für diese ist alleine durch die A 4 nicht gegeben und dient ausschließlich der wirtschaftlichen Auslastung der Anlage - Die Anregung auf Regionalplanänderung durch die Stadt Elsdorf folgt nicht einem begründeten Bedarf, sondern den rein privatwirtschaftlichen Interessen der Tank & Rast, Bonn (sollte in der Unterlage benannt werden) 	<p>Die Errichtung von Autohöfen führt zudem zur Senkung von staatlichen Aufwendungen. Autohöfe werden privat finanziert, gebaut und betrieben, wodurch staatliche Ausgaben für PWC-Anlagen verringert werden können.</p>


24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
Thema 3 Regionalplanerische Aspekte	
<p>Die Planung widerspricht landesplanerischen Zielen</p> <ul style="list-style-type: none"> - In der Stadt Elsdorf gibt es hinreichend große Gewerbeflächen. Der geplante Autohof kommt der Stadt Elsdorf ohnehin nicht als zusätzliche Gewerbefläche zugute, da die allgemeinen gewerblichen Nutzungen durch die Zweckbindung ausgeschlossen werden. - Eine Abwägung zwischen öffentlichem und privatem Interesse hat nicht stattgefunden. Das angebliche öffentliche Interesse muss nicht durch einen Autohof realisiert werden. - Es liegt eine unerwünschte Freirauminanspruchnahme vor, lt. neuem LEP NRW darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn die Inanspruchnahme erforderlich ist – dies gilt für den Autohof im Gegensatz zu einem PWC nicht. - Es liegt eine unerwünschte Nähe zu ASB, BSN, FFH-Gebiet (Entfernung 400 m, Beeinflussung des FFH-Gebietes Steinheide mit streng und besonders geschützten Arten von europäischer Bedeutung) vor. - Aspekte des Tagebaus Hambach (Artenschutzkonzept – z.B. nächtliche Beleuchtung des Pylons stört geschützte Fledermausarten, sowie „Luftreinhalteplan Hambach“) werden bei den regionalplanerischen Beurteilungen nicht berücksichtigt, obwohl die Bezirksregierung Köln und nicht die Bauleitplanung dafür zuständig ist - Verschlechterung des lokalen Klimas durch den Verlust an Freiflächen und die Versiegelung der Landschaft (schlechtere Luftqualität, geringere Luftfeuchte, stärkere Erwärmung, geringere nächtliche Abkühlung ...). 	<p>Für einen Autohof ist die Nähe zur Autobahn (max. 1 km) die wichtigste Standortvoraussetzung. Mit der Regionalplanänderung sollen die Voraussetzungen zur Realisierung eines Autohofs und nicht eines Gewerbe- oder Industriegebietes geschaffen werden.</p> <p>Bei der Abwägung sind alle Belange zu berücksichtigen. Neben dem Freiraumschutz fordert der Landesentwicklungsplan NRW die Regionalplanung auf, eine bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung zu ermöglichen. Dass die Errichtung eines Autohofes auch im öffentlichen Interesse liegt, wurde durch die Stellungnahmen des Landesbetriebs Straßenbau NRW belegt. Eine Flächeninanspruchnahme ist dadurch und durch die Notwendigkeit einer bedarfsgerechten Siedlungsentwicklung gerechtfertigt.</p> <p>Die kürzeste Entfernung zu den ASB Heppendorf und Sindorf beträgt jeweils 1,3 km.</p> <p>Mit 500 m (vgl. gestrichelte Linie in der nachfolgenden Abbildung) ist ein ausreichender Abstand zum FFH-Gebiet gewährleistet, sodass im Rahmen der bauleitplanerischen Umsetzung erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden können.</p>

24. Regionalplanänderung

- Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof, Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
<ul style="list-style-type: none"> - Der Autohof wird als Störfaktor für die Siedlungsentwicklung im ländlich geprägten Stadtteil Elsdorf gesehen. - Eine Arrondierung eines bestehenden GIB (hier: Kerpen) ist nicht gegeben, da die Stadt einer interkommunalen Entwicklung nicht zugestimmt hat - Es gab im Vorfeld Absprachen mit dem möglichen Investor u.a. über die Höhe der Baukosten. Vorgeschriebene Ausschreibungsverfahren wurden nicht berücksichtigt. - Der Antrag der Stadt Elsdorf auf Änderung des Regionalplanes sollte in die Planunterlage aufgenommen werden. - Es wird erneut auf die 751 Protest-Unterschriften der Initiative Heppendorfer Bürger gegen das Projekt hingewiesen, die mehr als 50 % der Wahlberechtigten Heppendorfer ausmachen. - Eine Anmerkung stellt die Kompetenz des potenziellen Investors „Tank & Rast“ in Frage. - Die Stellungnahme des Bündnis 90 / Die Grünen wurde (nach Einsichtnahme in die Akten) im Rahmen des Scopings als Stellungnahme eines Trägers öffentlicher Belange gewertet, obwohl die Partei kein Träger öffentlicher Belange ist. Die Einwände der Interessengemeinschaft Heppendorfer Bürger wurden in diesem Verfahrensschritt nicht berücksichtigt, obwohl sie ebenfalls kein Träger öffentlicher Belange sind (Ungleichbehandlung und Verfahrensfehler). 	 <p>Im Zuge des 3. Rahmenbetriebsplans sind auch artenschutzrechtliche Belange nach Bundesnaturschutzgesetz geprüft und Schutzmaßnahmen festgesetzt worden. Im Rahmen eines Gesamtkonzepts sollen Korridore im Wesentlichen durch Aufforstungen geschaffen werden, um Wanderungsbewegungen beispielsweise der Fledermäuse zu erleichtern. Der Bereich der Regionalplanänderung ist nicht von dem Konzept betroffen. Zum Aspekt „nächtliche Beleuchtung, Pylon“ vgl. Thema 11.</p> <p>Im Umweltbericht wird erläutert, dass es mit der Realisierung des Vorhabens zu einer potenziellen Beeinflussung des Bereichs als nächtliches Kaltluftstehungsgebiet kommen kann.</p> <p>Zur Feinstaubbelastung stellt die Bezirksregierung Köln, Dezernat 53 fest, dass auch in 2016 an den Messstationen im Bereich der Tagebaue die Grenzwerte für Feinstaub eingehalten wurden (vgl. Thema 1).</p> <p>Die Umgebung des Autohofs ist landwirtschaftlich geprägt. Auf Grund der guten</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
	<p>Durchlüftung der Umgebung (freie Strömungsverhältnisse) ist auch unter Berücksichtigung des Tagebaus Hambach nicht davon auszugehen, dass die Feinstaubgrenzwerte in Kerpen-Sindorf und Elsdorf-Heppendorf durch den geplanten Autohof überschritten werden.</p> <p>Probleme mit Feinstaubbelastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr bestehen in der Regel nur an Straßen, wo auf Grund enger Randbebauung ein schlecht durchlüfteter Schluchtencharakter und ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen vorliegen. Es liegen keine Anhaltspunkte für eine Grenzwertüberschreitung durch Feinstaub in Heppendorf und Sindorf vor. Auch die klimatischen Auswirkungen sind durch eine Flächeninanspruchnahme von ca. 5,6 ha in einem überwiegend freiraumgeprägtem Umfeld als gering einzuschätzen.</p> <p>Eine interkommunale Entwicklung der Fläche durch die Städte Elsdorf und Kerpen ist trotz der Bemühungen der Bezirksregierung Köln wegen des fehlenden Interesses der Stadt Kerpen nicht zustande gekommen. Der Landesentwicklungsplan NRW sieht die interkommunale Kooperation als eine Option, nicht aber als zwingende Voraussetzung für die Entwicklung neuer Gewerbegebiete vor.</p> <p>Verhandlungen zwischen der Stadt Elsdorf und einem möglichen Investor über mögliche Baukosten sind nicht Bestandteil der Regionalplanänderung.</p> <p>Die 24. Regionalplanänderung enthält die üblichen Verfahrensunterlagen. Der Antrag bzw. die Anregung auf Regionalplanänderung gehören nicht dazu, können aber bei Bedarf bei der Bezirksregierung eingesehen werden.</p> <p>Die Auswahl eines Investors ist Aufgabe der Stadt Elsdorf. Hierzu macht der Regionalplan keine Vorgaben.</p> <p>Die Stellungnahme der Bündnis 90/Die Grünen wurde gemeinsam mit allen Eingängen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung auch der Unterschriften der Initiative Heppendorfer Bürger berücksichtigt und ist Bestandteil der Vorlage, die dem Regionalrat zum Aufstellungsbeschluss vorgelegt wird.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
Thema 4 Alternativenprüfung	
<p>Die Alternativenprüfung wird als zweifelhaft angesehen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unbekannte Eigentümer von Flächen und fehlende Veräußerungsbereitschaft können nicht zum Ausschluss potentieller Standorte führen. - Angeblich wurde in Elsdorf Verkaufsbereitschaft signalisiert (auf Nachfrage bei einem der Besitzer (kath. Kirche) wurde schriftlich bestätigt, dass nie zur Verkaufsbereitschaft befragt wurde. - Die Wahl der alternativen Standorte erfolgte durch das Gutachten so, dass Elsdorf als einziger Standort übrig bleiben musste. Z.B. wurden Standorte in die Betrachtung einbezogen, die in Wirklichkeit überhaupt nicht zur Verfügung stehen (Scheinalternativen). - Der Standort Elsdorf kann nicht aufgrund bestehender Vorbelastungen durch den Ausbau der A 4, den Braunkohlentagebau und anderes mehr kaum automatisch als geeigneter Standort angenommen werden, die vom Verkehrsministerium geforderte Belastungsgerechtigkeit wird ignoriert. - Bei der Trassenplanung der A 4 zwischen Kerpen und Düren wurde mit der neuen Abfahrt Elsdorf die Entscheidung für Standort in Elsdorf bereits vorweggenommen (Vorentscheidung über die Köpfe des Regionalrates hinweg), damit wurden vollendete Tatsachen zugunsten eines privaten Investors geschaffen. - Potentielle Flächen des derzeitigen Tagebaus direkt an der Autobahn werden im Rahmen der Rekultivierung nicht mit in die Prüfung einbezogen, obwohl sie zahlreiche Vorteile besitzen (größere räumliche Entfernung zu Wohngebieten, bereits erfolgte Inanspruchnahme aller 	<p>Der Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung enthält Empfehlungen zur Erstellung des Umweltberichts. Danach sind Daten zu ermitteln, die mit zumutbarem, d.h. verhältnismäßigem Aufwand gewonnen werden können. Bei der Alternativenprüfung geht es um die Untersuchung vernünftiger Alternativen. Umfang und Tiefe sollen sich an den Grundsätzen der Zweckmäßigkeit orientieren.</p> <p>Im Vorfeld der Untersuchung hatte die Stadt Elsdorf die Anliegerkommunen der Autobahn A 4 zwischen Eschweiler und Frechen gebeten, geeignete Flächen zu benennen. Die Stadt Kerpen hatte zunächst einen Standort vorgeschlagen, der anschließend wieder zurückgezogen wurde. Unter Beachtung dieser Rückläufe wurden insgesamt 8 Standorte untersucht. Die Kriterien ‚Lage im überregionalen Netz‘ und die ‚verkehrliche Anbindung des Standortes‘ waren von maßgeblicher Bedeutung. Weitere Kriterien, wie Planungsrecht, Akzeptanz, Emissionen, Eigentumsverhältnisse u.a. sind nach damaliger Einschätzung in die Betrachtung eingeflossen. Die tatsächliche Flächenverfügbarkeit wurde nicht im Einzelnen überprüft. Die Alternativenprüfung entsprach den Vorgaben des o.g. Leitfadens insbesondere in Bezug auf die Ebene des Regionalplans und war mit Dezernat 32, Bezirksregierung Köln abgestimmt.</p> <p>Besonders schwierig gestaltet sich nach Aussagen des Landesbetriebs Straßenbau NRW die Bedarfsdeckung im Abschnitt AK Kerpen bis AD Heumar. Zur Bedarfsdeckung wären in diesem Abschnitt 2 PWC-Anlagen je Fahrtrichtung notwendig. Aufgrund der besonderen Schwierigkeiten bei der Grundstückssuche konnte nur der Neubau einer Anlage je Fahrtrichtung weiterverfolgt werden. Ein weiterer Ausbau vorhandener Rastplätze auf dem gesamten Streckenabschnitt ist lt. Landesbetrieb Straßenbau NRW zurzeit nicht möglich.</p> <p>Die Planung zur Verlegung der A 4 mit der Entscheidung für die neue Anschlussstelle Elsdorf liegt viele Jahre zurück. Eine erste Anfrage zur Errichtung eines Autohofes stammt aus dem Jahr 2011.</p> <p>Der Tagebau findet auf der Grundlage des genehmigten Braunkohlenplans statt. Im</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
<p>Schutzgüter wie speziell Boden, Flora und Fauna).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der kostengünstigere und umweltschonendere Ausbau vorhandener Rastplätze findet in der Alternativenprüfung keine Beachtung (z.B. Düren A 4 und Bedburger Land A 61). - Der Alternativstandort in Elsdorf bietet lt. Gutachten „Landschaft!“ kein hohes Konfliktpotential und wird sogar von der Stadt Elsdorf präferiert. Dieser Behauptung steht eine Unterschriftenliste von 751 Heppendorfer/ -innen gegenüber, die sich gegen den Autohof ausgesprochen haben. - Verschiedene potentielle Flächen wurden gar nicht betrachtet: Die beiderseits der Autobahn vorgesehenen Parkplätze am Weiler Geilrath; die freiliegenden Ackerflächen auf Höhe von Morschenich; der Standort Köln-Eifelort - Das Gutachten zur Alternativenprüfung ist unseriös, weil z.B. Flächen mit in die Betrachtung einbezogen werden, die gar nicht zur Verfügung stehen. - Bei der Alternativenbetrachtung fehlt der gesamte Abschnitt zwischen dem AK Aachen und dem AD Heumar, obwohl gerade dort der wesentliche Bedarf an LKW-Stellplätzen besteht. - Der Untersuchungsraum wurde nicht groß genug gewählt. Um den Bedarf zu begründen, wurde auch der Autobahnabschnitt zwischen AK Kerpen und AD Heumar in die Betrachtungen mit einbezogen. Alternativstandorte wurden hier aber nicht gesucht. - In der Alternativenprüfung wird nicht begründet, warum die 12 Untersuchungskriterien gleichgewichtet werden. Dies gilt v.a. hinsichtlich des Kriteriums 6 (Störungsfreie Nutzungen / Emissionen) zumal es vom Gutachter selbst mit „Nähe zu empfindlichen Nutzungen und Konfliktrichtigkeit“ beschrieben wird und damit eine besondere 	<p>Rahmen der Rekultivierung wird dort ein Restsee entstehen.</p> <p>Die Einsehbarkeit der Ortsteile Elsdorf und Heppendorf ist für die Standortentscheidung nicht relevant. Ausschlaggebendes Kriterium ist nach Straßenverkehrsordnung die Nähe zur Autobahn (max. 1 km).</p> <p>Die Ortslage Geilrath ist immissionsschutzrechtlich anders zu bewerten als reine oder allgemeine Wohngebiete. Für diese Außenbereichslagen gelten wie auch für Dorfgebiete geringere Abstandsklassen. Die geforderten Mindestabstände nach Abstandserlass (300 m) werden auch hier eingehalten. Der Abstand zwischen Geilrath und dem zukünftigen GIB mit Zweckbindung für den Autohof beträgt 700 m, zum vorhandenen GIB Kerpen-Sindorf 500 m und zur Autobahn 300 m. Die nahegelegene A 4 ist somit für Geilrath der größte Lärmemittent. Eine im Zusammenhang mit der Verlegung der A 4 vorgeschlagene Umsiedlung war von den Betroffenen abgelehnt worden.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
<p>Gewichtung bekommen müsste.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Beschreibung der Untersuchungskriterien ist nicht ausführlich und damit nachvollziehbar. Kriterien, die spezifische umwelt- und naturschutzrelevante Sachverhalte prüfen werden überhaupt nicht aufgeführt. - Die Standorte Heppendorf und Elsdorf werden bezüglich ihrer Einsehbarkeit von der A 4 falsch eingestuft. In Richtung Köln sind sie von der Autobahn schlecht einsehbar. - Für die Ortslage Geilrath gibt es keinen – wie zitiert – hinreichenden Abstand zur Wohnbebauung (nämlich 1,1 bis 1,2 km zu Heppendorf und Sindorf) (in Geilrath beträgt der Abstand zum geplanten Autohof nur 690 m). 	
<p>Thema 5 Zunahme des PKW- und LKW-Verkehrs</p>	
<p>Von einer Zunahme des PKW- und LKW-Verkehrs wird zwingend ausgegangen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zusätzlicher LKW-Verkehr zwischen der A 61 und der A 4 (Schleichweg Richtung Autohof, keine Mautgebühren), u.a. auch aufgrund der derzeitigen Beschilderung. - Da im Ort Elsdorf-Heppendorf keine gekennzeichneten Überquerungsmöglichkeiten bestehen (Ausnahme: 1 Ampel), wird die Unfallgefahr mit Personen steigen. - Eine wichtige attraktive Ausweichroute fehlt im Gutachten: AS Bergheim-Süd – B 447n – Elsdorf-Widdendorf – Landstraße Richtung Elsdorf-Heppendorf – K 16 – Autohof). - Zunahme des PKW-Verkehrs aus dem Umland durch Nutzung des 	<p>Zusätzliche Verkehre</p> <p>Die Befürchtung, dass mit vermehrtem LKW-Verkehr durch Heppendorf zu rechnen ist, kann durch die veränderte Verkehrsführung (vgl. Gutachten vom März 2017, wird Bestandteil der Aufstellungsbeschlusses durch den Regionalrat) weitgehend ausgeräumt werden. Durch die Verkehrsführung auf den bestehenden Straßen, die unmittelbare Anbindung des Autohofs an die A 4 sowie die Zu- und Abfahrtsituation von der B 477n (Zufahrt nur aus Süden) und auf die K 16 (Abfahrt nur Richtung Süden) sind keine erheblichen Auswirkungen auf die benachbarten Wohngebiete durch Verkehrszunahmen zu erwarten.</p> <p>Verkehrszunahmen in Heppendorf durch Abkürzungs- bzw. Schleichverkehr von der Anschlussstelle Bergheim-Süd der A 61, sind aus diesen Gründen und wegen der umwegigen und nachgeordneten Streckenführung nicht zu erwarten.</p> <p>Zusätzliche PKW-Verkehre aus dem Hinterland zu der Tankstelle oder zu den</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
<p>Fast-Food-Restaurants, Anreise der Arbeitnehmer des Autohofes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zunahme des LKW-Verkehrs, da auch Betriebe aus der Umgebung die LKW-Service-Station in Anspruch nehmen werden, hinzu kommt der Wirtschaftsverkehr (Zuliefererverkehr) zum Autohof - Die zusätzliche Verkehrsbelastung wird in der Verfahrensunterlage nicht ausreichend berücksichtigt - Die Abstandsmessung (der Abstand zwischen Autobahnabfahrt und Autohof darf max. 1 km betragen) ist ungenau - Eine Beschlussvorlage der Stadt Elsdorf betont die Bedeutung der Anschlussstelle Elsdorf (bereits dadurch enorme Belastung der Ortslage und ihrer Umgebung) 	<p>gastronomischen Einrichtungen sind in der Untersuchung berücksichtigt worden. Ob die Annahmen realistisch sind, hängt nicht zuletzt von der konkreten Ausgestaltung des Autohofs ab. Wegen der reduzierten Fläche ist die Realisierung eines Hotels oder einer LKW-Werkstatt noch offen, sodass zurzeit lediglich die Tankstelle und ein Fastfood-Restaurant weiteren zusätzlichen PKW-Verkehr aus der Umgebung verursachen könnten.</p> <p>Der nach STVO erforderliche maximale Abstand von 1 km wird eingehalten.</p>
<p>Thema 6 Verlust landwirtschaftlicher Fläche</p>	
<p>Der Verlust landwirtschaftlicher Fläche wird nicht akzeptiert, da bereits ein hoher Nutzungsdruck auf diese Flächen besteht (bestätigt durch das Umweltministerium NRW)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bereits in der Vergangenheit sind landwirtschaftliche Flächen durch den Braunkohlentagebau und den Bau bzw. die Verlagerung von Infrastruktur verlustig gegangen - Im Gutachten werden einerseits Bodenwerte von 40 benannt, auf der anderen Seite wird dort dann von fruchtbaren Lössböden gesprochen, die seit ca. 7000 Jahren intensiv bewirtschaftet werden - Widerspruch - Die Vollerwerbslandwirte verlieren ihre Existenzgrundlage; steigende Bodenpreise machen es zudem immer schwieriger, eine betriebliche Weiterentwicklung sicherzustellen. 	<p>Verlust von Ackerland / Landschaftsraum für die Erholung/ hoher Nutzungsdruck aufgrund von Vorbelastung/Belastungsgerechtigkeit</p> <p>Neben dem Freiraumschutz (LEP NRW Ziel 7.1-2 Freiraumsicherung in der Regionalplanung) fordert der Landesentwicklungsplan NRW von der Regionalplanung die bedarfsgerechte Festsetzung von Allgemeinen Siedlungsbereichen und Bereichen für gewerbliche und industrielle Nutzungen (LEP NRW Ziel 6.1-1). In der Regionalplanung geht es darum, diesen Widerspruch aufzulösen und nach Abwägung aller relevanten Belange geeignete Standorte für die Siedlungsentwicklung zu finden.</p> <p>Für die regionalplanerische Bewertung wird die Karte der schutzwürdigen Böden zugrunde gelegt. Diese weist für den Bereich keine schutzwürdigen Böden aus. Die Bodenwerte liegen demnach zwischen 35 und 60.</p> <p>In verdichteten Ballungsräumen ist der Druck auf die Fläche hoch und die</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
<ul style="list-style-type: none"> - Ausgleichsflächen bieten keinen realistischen Ersatz für verlustig gegangene Flächen. - Das Schutzgut Natur und Landschaft dient auch der Nahrungsmittelproduktion und ist damit eine wichtige Lebensgrundlage des Menschen. 	<p>Nutzungsansprüche vielfältig. Im Sinne einer nachhaltigen Flächenplanung ist die Regionalplanung aufgefordert, in der Abwägung allen Ansprüchen, auch denen der Nahrungsmittelproduktion, gerecht zu werden. Ein Verlust landwirtschaftlicher Fläche ist dabei oft nicht zu vermeiden.</p>
<p>Thema 7 Gutachten / Planunterlagen</p>	
<p>Die erstellten Gutachten werden hinterfragt und neue Gutachten gefordert</p> <p>Umweltbericht</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine gutachterliche Untersuchung zum tatsächlichen Vorkommen planungsrelevanter Arten fehlt, v.a. wegen der Nähe zu einem FFH-Gebiet, es liegen keine belastbaren Informationen zu Fauna und Flora vor (EU-Recht wird tangiert), die eine Aussage zulassen, dass während der Bauphase Konflikte mit dem Artenschutz auftreten können - Gutachten zur Bewertung des Schutzgutes Mensch fehlt und scheint im Umweltbericht der Verfahrensunterlage nur eine untergeordnete Bedeutung zu haben: Dinge wie die örtliche Wohnqualität, die Gesundheit der Bevölkerung und die Eigentums Güte der im Immissionsbereich des Autohofes liegenden Grundstücke wurden nicht ausreichend untersucht; Ein angebliches öffentliches Interesse wird vor das der Anwohner gestellt; Ein von der Stadt Elsdorf im Rahmen der Fürsorgepflicht für ihre Bürger in Auftrag zu gebendes Gutachten wird eingefordert - Die gesamte Quellenlage ist unvollständig dokumentiert (z.B. Gutachten vom Planungsbüro „Landschaft!“ wird in den Unterlagen zwar zitiert aber nicht aufgeführt.) 	<p>Die Vorgaben zur Umweltprüfung sind in § 9 Raumordnungsgesetz des Bund enthalten. Danach sind die erheblichen Auswirkungen bei der Aufstellung eines Raumordnungsplanes in Bezug auf Menschen, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter sowie deren Wechselwirkungen zu prüfen.</p> <p>Der Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung enthält Empfehlungen zur Erstellung des Umweltberichts. Danach sind Daten zu ermitteln, die mit zumutbarem, d.h. verhältnismäßigem Aufwand gewonnen werden können. Bei der Alternativenprüfung geht es um die Untersuchung vernünftige Alternativen. Umfang und Tiefe sollen sich an den Grundsätzen der Zweckmäßigkeit orientieren.</p> <p>Aufgrund der ausreichenden Entfernung und unter Berücksichtigung der ggs. erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen (wird in der Bauleitplanung konkretisiert), sind größere Auswirkungen auf die Wohnqualität nicht zu erwarten.</p> <p>Die Quellenangabe zum Gutachten des Planungsbüros „Landschaft!“ wird in der zusammenfassenden Erklärung zum Aufstellungsbeschluss aufgeführt.</p> <p>Zum angesprochenen Bodenwert wird auf das Thema 6 verwiesen.</p> <p>Zur LKW-Stellplatzsituation vgl. Thema 2, zur Feinstaubbelastung vgl. Thema 1.</p> <p>Die erforderlichen Planunterlagen einschließlich des Umweltberichts sind vom</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
<ul style="list-style-type: none"> - Der im Gutachten genannte Bodenwert von 40 wird in Frage gestellt. Die Werte in Elsdorf liegen im Durchschnitt bei 70 - Im Umweltbericht wird nicht genügend auf das Schutzgut Tiere eingegangen (ein Milan Paar ist ansässig, Fledermäuse (Bechsteinfeldermaus) wurden beobachtet - Der Umweltbericht ist tendenziös und berücksichtigt nicht die aktuelle LKW-Stellplatzsituation. - Es fehlen Aussagen zu dem derzeitigen und im Jahre 2025 zu erwartenden Belastungen der Luft mit Feinstaub und Stickstoffoxiden <p>Verkehrsgutachten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Verkehrsgutachten wird besonders kritisiert: Erfahrungswerte anderer Autohöfe sind nicht eingeflossen; Verkehre aus dem Um- und Hinterland (u.a. durch den Werbepylon verursacht und die auf 130 qm gemachten Angebote einer „Kompaktanlage Gastronomie“ (z.B. Backshop, Imbiss)) werden nicht berücksichtigt; das Gutachten geht von einer Flächengröße von ca. 9 ha aus, ursprünglich war in den Unterlagen immer die Rede von 12,6 ha; ein neues aktuelles Gutachten des Landesbetriebs Straßenbau NRW wird gefordert. - Das Gutachten P 4 geht scheinbar von einer kleineren Nutzungsvariante aus. Es wird aber angenommen, dass der PKW-Verkehr bei der größeren Autohof-Variante deutlich höher liegt (24 Stunden / Tag und 7 Tage / Woche). - Die Aktualität des Gutachtens der Firma Klee (Aachen) wird angezweifelt. Es wird dort von einer Versiegelung der Fläche um 50 % gesprochen. Es ist fraglich, ob dieser Wert noch den aktuellen Planungen des Investors entspricht. 	<p>Antragsteller zu erbringen. Da es sich nicht um öffentliche Aufträge handelt, sind die entsprechenden Ausschreibungs- und Vergabevorschriften nicht zu berücksichtigen. Die Regionalplanungsbehörde prüft diese auf Plausibilität.</p> <p>Die Regionalplanänderung definiert die Vorgaben in Bezug auf die Nutzung und Zweckbindung. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt in den weiteren Planverfahren.</p> <p>Aufgabenstellung für das Gutachten von Prof. Dr. Vallee war eine Standortbeurteilung für einen Autohof an der neuen Abfahrt Elsdorf der A 4. Dabei ging es neben Aussagen zum Bedarf um die Prüfung regionalplanerischer, verkehrlicher und lokaler Aspekte in Bezug auf den Standort.</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens ist nicht Bestandteil der Regionalplanänderung. Durch die Darstellung eines GIB mit Zweckbindung werden die Voraussetzungen für die kommunale Bauleitplanung bis hin zur Baugenehmigung geschaffen.</p> <p>Entsprechend der Verwaltungsverordnung Artenschutz werden auf regionalplanerischer Ebene die Artenschutzbelange lediglich im Rahmen einer überschlägigen Vorabschätzung berücksichtigt. Der Umweltbericht betrachtet (vgl. Kapitel 2.1.2) die Arten für deren Population die betroffenen Ackerflächen von essentieller Bedeutung sein könnten. Hierzu zählen nicht die Arten, die die Fläche lediglich zur Nahrungsaufnahme überfliegen.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
<ul style="list-style-type: none"> - Das Gutachten von Prof. Dr. Vallee vernachlässigt die Tatsache, dass im Zusammenhang mit der Verlegung der A 4 220 zusätzliche LKW-Stellplätze im Bereich AK Aachen bis AK Kerpen entstehen. <p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Gutachten werden von der Regionalplanungsbehörde nicht hinterfragt und ungeprüft übernommen. - Die vom Investor veranlassten und über die Stadt Elsdorf in das Verfahren eingebrachten Gutachten sind nicht neutral sondern Auftraggeber freundlich. - Das Objekt Autohof ist nicht eindeutig definiert. In der Verfahrensunterlagen (Planbegründung 1.2 und in der Anlage (Gutachten Punkt 4.) werden z.B. hinsichtlich Größe und Nutzung (insbesondere zur Kompaktanlage Gastronomie) zwei unterschiedliche Nutzungskonzepte vorgestellt. 	
<p>Thema 8 Folgekosten / Rentabilität / Arbeitsplätze</p>	
<p>Keine Bereitschaft, Folgekosten eines privatwirtschaftlichen Unternehmens zu tragen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird angezweifelt, dass der Investor für die Folgekosten aufkommt (z.B. Ertüchtigung der K 16, anderer Infrastruktureinrichtungen, Ausgleich der verstärkten Umweltbelastung auch für die Landwirtschaft). - Lt. Pressemeldungen lässt der Bürgermeister der Stadt Elsdorf den wirtschaftlichen Nutzen eines Autohofes noch einmal prüfen. - Durch die vermehrten Verkehre werden die öffentlichen Straßen 	<p>Jede realisierte Neuplanung besonders für gewerbliche Flächen erzeugt durch Zunahme der Verkehre Abnutzungen in der Straßeninfrastruktur, die durch die öffentliche Hand zu tragen sind. Die Versorgung mit Gütern des täglichen Lebens und damit auch die Sicherstellung der beim Transport einzuhaltenden Ruhezeiten und die Bereitstellung entsprechender Flächen gehört im weiteren Sinn zu den öffentlichen Aufgaben.</p> <p>Konkrete Ver- und Entsorgungsfragen sind im weiteren Bauleitplanverfahren bzw. im Rahmen der Baugenehmigung zu klären.</p> <p>Wildparken und Vermüllung sollen durch die Realisierung eines Autohofs vermieden werden. Das Angebot von Sanitäranlagen gehört zu den unverzichtbaren und stark</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
<p>deutlich schneller abgenutzt und müssen mit öffentlichen Geldern saniert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sollte der Autohof an das Kanalnetz Elsdorf / Heppendorf angeschlossen werden, wird dies in Verbindung mit dem Abpumpen des Grundwassers durch den Braunkohletagebau zu einem weiteren Absinken des Ortsteils Heppendorf und zu Rissen und Brüchen in der Kanalisation mit entsprechenden Folgekosten für den Steuerzahler führen. - Notwendige Ordnungsdienste wie Ver- und Entsorgung trägt der Steuerzahler. - Die LKW-Fahrer werden in der Umgebung des Autohofes parken (Wildparken), um Geld zu sparen und trotzdem die vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten; die Beseitigung des anfallenden Mülls trägt der Steuerzahler. - Die LKW-Fahrer werden aus finanziellen Gründen (Selbstversorger) das Angebot des Autohofes nur in kleinen Teilen in Anspruch nehmen (Tanken und Waschgelegenheit), kostenpflichtige Toilettenanlagen werden nicht genutzt. - Es fehlt eine Rentabilitätsprüfung, die Rentabilität der Anlage wird insgesamt angezweifelt. - Zahlen zu den erwähnten Gewerbesteuererträgen durch den Autohof werden von der Stadt Elsdorf nicht beziffert (Kosten / Nutzen). Es wird vermutet, dass es für die Stadt Elsdorf keine erhöhten Steuereinnahmen geben wird. Aus diesem Grund lehnt die Stadt Kerpen die interkommunale Zusammenarbeit ab, obwohl der LEP diese Art der flächensparenden Nutzung vorsieht. - Welche Eigentümer profitieren vom Verkauf ihrer Flächen? 	<p>frequenzierten Kernelementen eines Autohofes.</p> <p>Fragen der Rentabilität und der Steuereinnahmen gehören nicht zum Regelungsumfang einer Regionalplanänderung, es ist aber davon auszugehen, dass Stadt und Investor diese im Vorfeld der Antragstellung geprüft haben.</p> <p>Im Regionalplanverfahren wurde der Nachweis der Realisierbarkeit des Vorhabens erbracht. Weitere Prüfungen bzw. Aussagen zu Eigentumsverhältnissen, Verkaufsbereitschaft und Grundstückpreisen sind nicht Bestandteil des Regionalplanänderungsverfahrens.</p> <p>Die interkommunale Zusammenarbeit wird vom LEP NRW als ein Instrument regionaler Zusammenarbeit bei Flächenengpässen empfohlen. Sie ist nach Einschätzung der Bezirksregierung Köln aus anderen Gründen als denen der fehlenden Gewerbesteuererträge gescheitert.</p> <p>Es wird die für einen Autohof übliche Anzahl an Arbeitsplätzen entstehen. Auf die Lohngestaltung hat eine Regionalplanänderung keinen Einfluss. Auch die durch den Strukturwandel und Einzelereignisse wegfallenden Arbeitsplätze kann eine einzelne Regionalplanänderung nicht kompensieren. Hier sind Gesamtkonzepte, beispielsweise im Rahmen der Innovationsregion Rheinisches Revier gefragt.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
<ul style="list-style-type: none"> - Das Argument zusätzlicher Arbeitsplätze wird verneint - Tätigkeiten im geplanten Autohof (Tankstelle, Fast-Food-Restaurant, Backshop, Imbiss, Shop, Hotel) werden v.a. durch schlecht bezahlte Teilzeitkräfte ausgeführt - Die neuen Arbeitsplätze stellen keinen Ersatz für die durch Umstrukturierung bei RWE und der Zuckerfabrik verloren gegangenen hochqualifizierten Arbeitsplätze dar. - Gewinneinbußen bei den ortsansässigen Unternehmen (z.B. Hotels, Geschäfte, Tankstellen) könnten einen Verlust weiterer Arbeitsplätze verursachen und schaden der ohnehin schwächelnden Gewerbebestruktur; die Stadt Elsdorf hat bisher kein Konzept zur Optimierung der existierenden Gewerbegebiete und zur Angleichung der Gewerbesteuern an den durchschnittlichen Erträge im Rhein-Erft-Kreis 	
Thema 9 Abwertung der Immobilien	
<p>Ein Werteverlust der Immobilien wird befürchtet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Immobilienpreise sind bereits in der Vergangenheit durch den Braunkohletagebau gesunken; Immobilienpreise unter dem Durchschnitt - Negative Folgen der Ansiedlung eines Autohofes (z.B. Vermüllung, Zunahme des Verkehrs) bedingen den Verlust an Wohnqualität und damit den sinkenden Wert der Immobilien; Bäume und Büsche als Toilettenersatz, Wildparken - Minderung des Lagewertes der Immobilien z.B. auch durch Licht-Installationen des Werbespots, die bei Dunkelheit 7 Nächte / Woche 	<p>Aufgrund der ausreichenden Abstände, der geplanten Lärmschutz- und Eingrünungsmaßnahmen sowie des Ausschlusses von Schleichverkehr, sind Einflüsse auf die Immobilienpreise der umliegenden Wohnsiedlungen nicht zu erwarten.</p> <p>Durch das Angebot eines Autohofs sollen negative Auswirkungen, wie Vermüllung, Wildparken, Übernachten abseits des Autohofs u.ä., die bereits im Gewerbegebiet Kerpen Sindorf zu beobachten sind, zukünftig vermieden werden.</p> <p>Die Aufstellung eines Werbepylons ist nicht Bestandteil des Regionalplanänderungsverfahrens, sondern wird in der Bauleitplanung geregelt (vgl. Thema 11).</p> <p>Die Umweltprüfung nach Raumordnungsgesetz sieht kein ‚Schutzgut Eigentum‘ vor.</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
<p>strahlt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Einführung der Betrachtung zu einem 'Schutzgut Eigentum' wird gewünscht - Nebenerscheinungen / Nebengeschäfte von Autohöfen (Prostitution, Drogenhandel, Diebstahl, Kriminalität – leichte Flucht über Autobahn) werden befürchtet, da ein Autohof auch mit dem Umland verbunden ist und nicht nur eine Ein- und Ausfahrt zur Autobahn besitzt - Eine fußläufige Anbindung des Autohofes an ein durch eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (Förderprojekt des Landes NRW) gefördertes Wohngebiet in Sindorf (v.a. für Familienwohnen) ist widersinnig - Das soziale Gefüge des Dorfes wird nachteilig beeinflusst - Verschandelung des Landschaftsbildes durch den Autohof - Die auch vorgesehenen Spielautomaten ziehen entsprechendes Publikum mit teilweise Persönlichkeitsdefiziten an - Vorhandener Erholungswert der Umgebung geht verloren 	<p>Die oben beschriebenen Zu- und Abfahrtswege sind so gestaltet, dass eine klare Ausrichtung auf die A 4 gegeben ist. Auf den erschließenden Straßen (B 477n und K 16) ist Parken nicht möglich. Die Anlage selbst wird videoüberwacht. Eine negative Einflussnahme auf das soziale Gefüge der umliegenden Wohnsiedlungen ist nicht zu erwarten.</p> <p>Der Rhein-Erft Kreis hat lediglich die Prüfung eines getrennt verlaufenden Radweges vorgeschlagen.</p> <p>Der Verlust des Erholungswertes durch die Inanspruchnahme einer ca. 5,6 ha großen nicht zugänglichen Ackerfläche ist als gering zu bewerten. Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist nicht auszuschließen und ggs. durch geeignete Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung auszugleichen.</p>
<p>Thema 10 380-KV-Hochspannungsleitung</p>	
<p>Auswirkungen der Hochspannungsleitung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diese Auswirkungen auf Nutzer und Beschäftigte des Autohofes werden in den Unterlagen nicht beschrieben - Eventuell notwendige Schutzmaßnahmen werden nicht aufgeführt 	<p>Die Amprion GmbH ist im Verfahren beteiligt worden und hat keine Bedenken erhoben. Der projektierte Autohof wurde bei der Festlegung der Leitungsführung im Rahmen einer Voranfrage zum Raumordnungsverfahren in einer Variante berücksichtigt, sodass lediglich Randbereiche der Stellplatzflächen und die Zufahrt zum Autohof in den Schutzstreifen der Leitung hineinragen. Die Einhaltung der Schutzabstände des Abstandserlasses für Hochspannungsfreileitungen für nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Personen bestimmte Räume, ist in der verbindlichen Bauleitplanung</p>

24. Regionalplanänderung

– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
<ul style="list-style-type: none"> - Die städtebauliche Eignung durch das Vorhandensein von Hochspannungsleitungen in den Ortslagen Frechen-Nord und Heppendorf kann ebenfalls nicht nachvollzogen werden 	sicherzustellen.
<p>Thema 11 Werbepylon</p>	
<p>Die Auswirkungen des Werbepylons werden kritisch gesehen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er überragt mit seiner Höhe u.a. auch historische Gebäude in der Umgebung (Kirchturm in Heppendorf). - Er wird sich für die Anwohner durch seine Höhe und Beleuchtung störend bemerkbar machen. - Auch die Fauna (v.a. Insekten, nahe gelegenes FFH-Gebiet) wird der Pylon eine negative Wirkung haben ('Lichtverschmutzung'). - Der geplante Erdwall kann die Auswirkungen nur begrenzt mindern. - Es handelt sich um eine privatwirtschaftliche Werbemaßnahme. 	<p>Die Straßenverkehrsordnung regelt die Voraussetzungen und die Größe eines Hinweisschildes für einen Autohof an der Autobahn. Ein Werbepylon ist danach nicht zwingend erforderlich und auch nicht Bestandteil der Regionalplanänderung.</p> <p>Höhe, Ausgestaltung und Lichtemissionen regelt das nachgeordnete Bauleitplanverfahren. Durch die Verkleinerung der Fläche wird voraussichtlich eine Lärmschutzwand entstehen.</p>
<p>Thema 12 Unterstützung</p>	
<p>Die Ansiedlung eines Autohofes wird begrüßt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erweiterungsoptionen sollten schon untersucht werden, da der LKW-Verkehr noch zunehmen wird. - Ein LKW-Leitkonzept ist erforderlich, um die Ortslagen nicht unnötig zu belasten. - Die Errichtung eines energetisch und umwelttechnisch modernen 	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

24. Regionalplanänderung

- Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,
Stadt Elsdorf –

Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Kommentierung der Regionalplanungsbehörde
<p>Autohofes wie z.B. der `Grüne Bahnhof in Horrem´ wird begrüßt.</p> <ul style="list-style-type: none">- Stellplätze für den Schwerlastverkehr (Sonderfahrzeuge) sollten bereits jetzt eingeplant werden.	