

**Bezirksregierung Köln**

**Verkehrskommission des  
Regionalrates**



4. Sitzungsperiode

**Drucksache Nr. VK 46/2019**

**Tischvorlage  
für die 10. Sitzung der Verkehrskommission des  
Regierungsbezirkes Köln  
am 14. Juni 2019**

**TOP 8**

**b) Anfrage der CDU-Fraktion**

**Mögliche Einrichtung einer PWC-Rastanlage auf  
Leverkusener Gebiet**

Rechtsgrundlage: § 12 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln (GO)

Berichterstatter: DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) und der Stadt Leverkusen (schriftlich)

Inhalt: Erläuterung

Anlage: Anfrage der CDU-Fraktion vom 22.05.2019

Die Verkehrskommission des Regionalrates nimmt die Stellungnahme der DEGES und der Stadt Leverkusen zur Kenntnis.

Drucksache Nr. VK 46/2019	
TOP 8	Seite
b) Anfrage der CDU-Fraktion Mögliche Einrichtung einer PWC-Rastanlage auf Leverkusener Gebiet	2

### **Erläuterung:**

Auf Nachfrage nehmen die DEGES (Fragen 1- 3, 5 und 6) sowie die Stadt Leverkusen (Frage 4) wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Zur Beantwortung der Frage, ob durch den geplanten Bau der PWC-Rastanlage in Lev-Lützenkirchen für die umliegende Wohnbebauung ein gesetzlicher Anspruch auf Schallschutz (=Lärmvorsorge) ausgelöst werden kann, wurde im Rahmen der Standortsuche ein schalltechnisches Screening gem. 16 BImSchVO durchgeführt. Ansprüche auf gesetzlichen Schallschutz ergeben sich, wenn eine wesentliche (bauliche) Änderung mit dem Bau der Anlage verbunden ist. Im Ergebnis des Screening zeigte sich, dass eine wesentliche Änderung im Bereich der vorhandenen Bebauung am Festen Weg vorliegt. Hier werden im Prognose-Planfall, also Autobahn mit PWC-Anlage, bei einzelnen Gebäuden die schon heute über dem Grenzwert von 49 dB(A) liegenden, vorhandenen Beurteilungspegel von 60,2 db(A) nachts – geringfügig- um 0,1 dB(A) überschritten und würden dort Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach begründen.

Bei einer schalltechnischen Untersuchung gem. 16 BImSchVO sind entweder rechtskräftige B-Pläne, oder, wenn diese nicht vorliegen, die tatsächliche Nutzung, heranzuziehen. Konzepte oder in Aufstellung befindliche B-Pläne ohne Rechtskraft sind nicht zu berücksichtigen. Der Bereich des B-Planes „Fester Weg“ wurde daher beim Screening im Ist-Zustand berücksichtigt.

Für die Einhaltung der Lärmvorsorgewerte beim Neubaugebiet „Fester Weg“ ist die Stadt Leverkusen verantwortlich.

Die vorhandene Bebauung am Festen Weg wurde im Screening als WA-Gebiet eingestuft. Hier gelten die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Bei der Prüfung auf gesetzlichen Schallschutzanspruch ist allerdings das Kriterium der wesentlichen Änderung, und damit der Unterschied zwischen dem örtlich vorhandenen Beurteilungspegel und dem Prognosepegel, relevant.

In den Berechnungen wird der Emissionspegel des Parkplatzes gem. Rechenvorschrift mit einem Zuschlag von +10 dB(A) für LKW- und Omnibus-Parkplätze beaufschlagt. Damit werden diffuse Geräusche wie Türenschiagen, Motorleerlauf, Kühlaggregate u.ä., in der Berechnung der Prognosepegel berücksichtigt.

Drucksache Nr. VK 46/2019	
TOP 8	Seite
b) Anfrage der CDU-Fraktion Mögliche Einrichtung einer PWC-Rastanlage auf Leverkusener Gebiet	3

Zu Frage 2:

Im Rahmen der Standortsuche wurde ein lufthygienisches Screening durchgeführt. Dieses stellt fest, ob fahrzeuginduzierte Luftschadstoffemissionen Auswirkungen auf die Lufthygiene und die umliegenden Wohnnutzungen der gefundenen Standorte haben. Dazu wird der Prognose-Null-Fall (nur Autobahn mit prognostizierten Verkehrsmengen 2030) mit dem Prognose-Fall (Autobahn plus Rastanlage mit prognostizierten Verkehrsmengen 2030) verglichen und in Bezug zu den Immissionsgrenzwerten der Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> bzw. 2,5 µg/m<sup>3</sup>) gem. 39. BImSchVO gesetzt.

Im Ergebnis wurde bei allen untersuchten Standorten festgestellt, dass der Bau einer Rastanlage insgesamt nur geringe Auswirkungen auf die Immissionsbelastung hat. Durch den Bau ist eine Erhöhung der Stickstoffdioxidimmissionen und der Feinstaubimmissionen von < 2 µg/m<sup>3</sup> bei NO<sub>2</sub> bzw. ≤ 1 µg/m<sup>3</sup> beim Feinstaub zu erwarten. Die Einhaltung des Jahres-mittelgrenzwertes ist für diese Schadstoffe sichergestellt.

Die Tabelle zeigt die Vorbelastung durch die Autobahn und die Mehrbelastung in Bezug zu den Immissionsgrenzwerten, hier am Beispiel Lützenkirchen.

Lage Immissionspunkt	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )			PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )			PM <sub>2,5</sub> (µg/m <sup>3</sup> )		
	Immissions- grenzwert*	Nullfall	Planfall	Immissions- grenzwert	Nullfall	Planfall	Immissions- grenzwert	Nullfall	Planfall
Fester Weg	40	< 30	< 30	40	< 18	< 18	25	< 13	< 13

\*Jahresmittelgrenzwert

Die Grenzwerte der 39. BImSchVO werden auch mit Bau der Rastanlage sicher eingehalten. Der Schutz der menschlichen Gesundheit ist damit gewährleistet.

Drucksache Nr. VK 46/2019	
TOP 8	Seite
b) Anfrage der CDU-Fraktion Mögliche Einrichtung einer PWC-Rastanlage auf Leverkusener Gebiet	4

Zu Frage 3:

Zur Zeit wird von einem Planfeststellungsverfahren mit folgendem Zeithorizont ausgegangen.



Zu Frage 4:

Die zwischen der Bundesautobahn 1 und dem „Fester Weg“ geplante Fläche befindet sich im Geltungsbereich des am 10.09.2018 durch den Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen der Stadt Leverkusen neu aufgestellten Bebauungsplanes Nr. 203/III „Steinbüchel – Fester Weg“. Diese Fläche ist für ökologische Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, die im räumlichen Zusammenhang mit der geplanten Eingriffsmaßnahme verpflichtend durch die Stadt Leverkusen zu entwickeln sind. Zudem ist diese Fläche erforderlich, um den Erhalt einer funktionalen Abstandsfläche zwischen der immissionsträchtigen Bundesautobahn 1 und der bestehenden sowie der geplanten Wohnbebauung zu sichern. Die Errichtung einer PWC-Rastanlage, die sich hiermit unmittelbar im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 203/III „Steinbüchel – Fester Weg“ befinden würde, würde dieses von der Stadt Leverkusen vorgesehenen Planungsziele gefährden. Für das Bebauungsplan-verfahren Nr. 203/III „Steinbüchel – Fester Weg“ ist als nächster Verfahrensschritt die öffent-liche Auslegung mit Beteiligung der Öffentlichkeit sowie mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vorgesehen. Diese Fläche wird bei der Planung auch weiterhin als Ausgleichsfläche berücksichtigt und dementsprechend im Bebauungsplan festgesetzt.

Drucksache Nr. VK 46/2019	
TOP 8	Seite
b) Anfrage der CDU-Fraktion Mögliche Einrichtung einer PWC-Rastanlage auf Leverkusener Gebiet	5

Zu Frage 5:

Die Standortsuche erfolgte nach anerkannten Richtlinien (ERS 2011, RAA). Darin werden potentielle Standorte für Rastanlagen nach folgenden Kriterien untersucht:

- Raumstrukturelle Wirkungen/Flächennutzungen
- Verkehrliche Anforderungen
- Funktionale Anforderungen
- Umweltverträglichkeit
- Wirtschaftlichkeit

Die Einbeziehung anderer infrastruktureller Maßnahmen, die nicht im räumlich-funktionalen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen, stellen keine Kriterien nach ERS dar, und sind daher nicht von Belang.

Zu Frage 6:

Der Bund hat die Verpflichtung, für die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhepausen ausreichend Parkplätze bzw. Rastmöglichkeiten für die Fahrer zur Verfügung zu stellen. Bislang sind diese Parkplätze grundsätzlich –u.a. aus Gründen der Verkehrssicherheit- unmittelbar an die Autobahn angrenzend, zu errichten. Sie werden bedarfsgerecht in den Abschnitten errichtet, in denen Bedarf besteht.

Der vorgeschlagene Alternativstandort im Gewerbegebiet „Industriepark Nord“ (B-Plan 6553.02.004.00; ehemal. Esso-Gelände) der Anschlussstelle Köln-Niehl kann zur Problemlösung für den betreffenden Abschnitt der A1 östlich des AK Leverkusen (A3) nicht unmittelbar herangezogen werden. Der vorgeschlagene Standort im Gewerbegebiet liegt außerhalb des zu untersuchenden Abschnittes. Ein Großteil der LKW-Verkehrsströme biegt im AK Leverkusen Richtung A3 ab, welches zugleich die Abschnittsgrenze des Untersuchungsraums darstellt (AK Leverkusen bis AK Wuppertal-Nord).

Eine Nachfrage bei der für die Bauleitplanung zuständigen Stelle im Planungsamt der Stadt Köln ergab ferner, dass der rechtskräftige B-Plan GI- und GE-Gebiet ausweist, d.h., für die Entwicklung von Gewerbeflächen reserviert ist. Die konkret benannte Fläche an der Bernhard-Günther-Straße steht aufgrund weiteren Bedarfes an Gewerbefläche nicht zur Verfügung.



**CDU** REGIONALRAT  
KÖLN



An den Vorsitzenden  
der Verkehrskommission  
des Regionalrats des Regierungsbezirks Köln  
Herrn Vorsitzenden Paul Hebbel

Fraktionsvorsitzender  
Stefan Götz, CDU

Tel.: 0221/ 1395446 Telefax: 0221/ 1395451  
E-Mail: [info@cdu-regionalrat-koeln.de](mailto:info@cdu-regionalrat-koeln.de)

Köln, 22. Mai 2019

**10. Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln am 14. Juni 2019**

hier: Anfrage gem. § 12 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln

Sehr geehrter Herr Hebbel,

wir bitten Sie, folgende Anfrage in die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates Köln am 14. Juni 2019 aufzunehmen:

**Mögliche Einrichtung einer PWC-Rastanlage auf Leverkusener Gebiet**

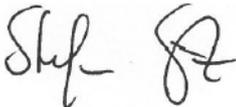
Die vom Bund beauftragte Behörde zur Erweiterung von LKW-Stellplätzen entlang der A1, DEGES, hat am 11. Mai 2019 ihre Entscheidung bekannt gegeben, Leverkusen und Burscheid für den Bau einer neuen PWC-Rastanlage mit jeweils 50 LKW Stellplätzen und 20 PKW Stellplätzen vorzuschlagen. Die Stadt Leverkusen wird diese Entscheidung vermutlich auf allen rechtlich möglichen Wegen anfechten. Dazu fragen wir die Bezirksregierung:

1. Die Einhaltung des Lärmschutzes für das in unmittelbarer Nähe geplante Neubaugebiet „Fester Weg“ ist angeblich durch den Bau extrem hoher Lärmschutzwände in die Hanglage gesichert bzw. stellt keinen signifikanten Unterschied zur bisherigen Belastung dar. Mit welchen Grenzwerten wird gerade nachts gerechnet und wie kann sichergestellt werden, dass insbesondere das Anfahren und Laufenlassen der Motoren hier keine zusätzliche Belastung darstellen?
2. Wie werden in diesem Zusammenhang die erhöhten Abgasemissionen bewertet, die durch das Anfahren, aber insbesondere auch durch laufende Motoren (Klimaanlage, Heizung), erzeugt werden? Über welche Erhöhung im Vergleich zum Ist-Zustand sprechen wir und wie kann die Bevölkerung davor geschützt werden?

3. Inwiefern ist davon auszugehen, dass hier, wie beim Bau der neuen A1-Rheinbrücke, ein „beschleunigtes“ Planfeststellungsverfahren zu erwarten ist? Bitte zeigen Sie den Zeithorizont für das angestrebte Verfahren auf.
4. Die angedachte Fläche ist im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für das geplante Neubaugebiet als unmittelbar angrenzende Ausgleichsfläche vorgesehen. Welche Auswirkungen hat der Bau der PWC-Anlage auf die Fläche und wie wird im Zuge des bereits laufenden B-Planverfahrens damit umgegangen?
5. Inwiefern sind andere Belastungen der Stadt – s. Ausbau der Autobahnen A1 und A3 sowie des Kreuzes, darüber hinaus der Ausbau des Schienennetzes und die Belastung der Einflugschneise zum Köln/Bonner Flughafen – in die Bewertungen des Standortes eingeflossen? Wenn nicht, warum sind diese Faktoren nicht berücksichtigt worden?
6. Warum sind weitere Vorschläge, wie bspw. eine Fläche im Gewerbegebiet Köln-Niehl, nicht final geprüft worden?

Die Stadt Leverkusen betont in ihren Stellungnahmen, dass durch die Belastung der Stadt im Zuge des Ausbaus der beiden Autobahnen A1 und A3 sowie des Kreuzes bereits ein enormer Beitrag zur Verbesserung des überörtlichen Verkehrsnetzes seitens der Stadt geleistet wird. Die Bereitschaft der Bevölkerung, alle Probleme der deutschen Infrastruktur, wie bspw. die ohne Zweifel notwendigen zusätzlichen Stellplätze für LKW, zu lösen, kann bei einem Blick auf die derzeit bereits vorhandenen Strukturen nicht erwartet werden. Im Sinne eines Miteinanders sind hier in der Region gemeinsam die Herausforderungen anzugehen und eine Verteilung der Lasten auf viele Schultern sicherzustellen.

Mit freundlichen Grüßen



Stefan Götz  
(Fraktionsvorsitzender)