

Planfeststellung
für die
**Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage
Vierwinden – Nord**
Von Bau – km 0+000 bis Bau – km 0+884,502

Regierungsbezirk : Düsseldorf
Kreis : Rhein – Kreis- Neuss
Stadt/Gemeinde : Stadt Grevenbroich/ Stadt Neuss
Gemarkung : Hemmerden/ Holzheim

Erläuterungsbericht

Aufgestellt:

Mönchengladbach den 10.12.2013
Der Leiter der Regionalniederlassung Niederrhein

I. A.



(Gerhard Decker)
(Ltd. RegBauDir)

Satzungsgemäß ausgelegen

Festgestellt gemäß Beschluss vom heutigen Tage

in der Zeit vom _____

bis _____ (einschließlich)

in der Stadt/ Gemeinde:

Zeit und Ort der Auslegung des Planes sind rechtzeitig vor
Beginn der Auslegung ortsüblich bekannt gemacht worden.

Stadt/ Gemeinde _____

(Unterschrift)

(Dienstsiegel)

(Dienstsiegel)

1	DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME	4
1.1	Planerische Beschreibung	4
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	5
2	BEGRÜNDUNG DES VORHABENS	5
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	5
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	6
2.3	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	7
	2.3.1 Ziele der Raumordnung/ Landesplanung und Bauleitplanung	7
	2.3.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse.....	7
	2.3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	8
3	VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE	8
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	8
3.2	Beschreibung der Varianten	10
3.3	Beurteilung der Varianten	17
3.4	Gewählte Linie	17
4	TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME	17
4.1	Ausbaustandard	17
	4.1.1 Vorgesehene Verkehrsqualität	17
	4.1.2 Gewährleistung der Verkehrssicherheit	18
4.2	Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes	18
4.3	Linienführung	18
	4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufes	18
	4.3.2 Zwangspunkte	19
	4.3.3 Linienführung im Lageplan	20
	4.3.4 Linienführung im Höhenplan	21
	4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten.....	22
4.4	Querschnitt	22

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1

4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	22
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	24
4.4.3	Böschungsgestaltung	25
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	25
4.6	Besondere Anlagen	26
4.7	Ingenieurbauwerke.....	26
4.8	Lärmschutzanlagen	26
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	26
4.10	Leitungen	27
4.11	Baugrund/Erdarbeiten	27
4.12	Entwässerung	27
4.13	Straßenausstattung.....	29
5	ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN.....	29
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	29
5.1.1	Bestand	29
5.1.2	Umweltauswirkungen.....	30
5.2	Naturhaushalt	32
5.3	Landschaftsbild	33
5.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter.....	34
5.5	Artenschutz.....	34
5.6	Natura 2000-Gebiete.....	36
5.7	Weitere Schutzgebiete	36
6	MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN SOWIE ERSATZMAßNAHMEN .	37
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	37
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	37

**Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage
Vierwinden Nord**

Unterlage 1

6.3	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten.....	39
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen.....	40
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	42
6.6	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht.	42
7	KOSTEN	43
8	VERFAHREN.....	43
9	DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME	44

1 Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Die bewirtschaftete Rastanlage Vierwinden, die aus den Teilen Nord und Süd besteht, befindet sich im Bereich der Bundesautobahn A 46 zwischen den Anschlussstellen Grevenbroich und Grevenbroich-Kapellen bei Betr.-km 58+000. Gegenstand dieses Feststellungsentwurfes ist die Anlage auf der Nordseite der A 46 in Fahrtrichtung Heinsberg.

Der Feststellungsentwurf sieht einen Ausbau der bewirtschafteten Rastanlage für eine Vervierfachung der Lkw-Stellplatzkapazität vor. Dazu ist der Umbau des vorhandenen Parkplatzes mit Stellplätzen für Pkw, Busse und Spezialtransporter geplant. Für den Lkw-Verkehr ist der Neubau eines Parkplatzes im Bereich der vorhandenen bewirtschafteten Rastanlage vorgesehen. Dies erfordert die Verlegung der Verzögerungsspur der Rastanlage. Im Zuge der Baumaßnahme müssen zudem Entwässerungsanlagen neu hergestellt bzw. angepasst werden.

Die Rast- und Tankanlage liegt innerhalb des Gebietes des Rhein-Kreises Neuss. Die Bundesautobahn A 46 stellt in Richtung Norden eine schnelle Verbindung zum Ballungsraum Düsseldorf dar. Der Planungsraum beidseitig der A 46 wird überwiegend landwirtschaftlich, zumeist ackerbaulich, genutzt. Südwestlich der Tank- und Rastanlage grenzt die Ortschaft Grevenbroich - Hemmerden mit einem kleinen Gewerbegebiet an den Planungsraum an. Hemmerden besitzt auch heute noch einen überwiegend dörflichen Charakter mit Siedlungsschwerpunkt. Die Erweiterung der Rast- und Tankanlage ist zum größten Teil auf angrenzenden, bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen vorgesehen.

Aufgrund der Verkehrsprognosen ist in den kommenden Jahren von einem weiteren Anstieg der Fahrleistungen im Straßengüterverkehr auszugehen. Die Verkehrsverflechtungsprognose 2025 zeigt, dass der Anteil des Straßengüterverkehrs am gesamten Güterverkehrsaufkommen auch weiter deutlich ausfällt und im Vergleich zu heute stark zunehmen wird (Zunahme der Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr von 2004 bis 2025 um 84 %). Auf den Rastanlagen der Hauptachsen, wie der A 46 kommt es bei den LKW - Parkständen abends und nachts zu Engpässen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist daher ein ausreichendes Parkstand-Angebot insbesondere für den LKW-Verkehr zu gewährleisten. Diese Notwendigkeit wurde durch die Regelung der Lenk- und Ruhezeiten und die Dokumentationspflichten der LKW-Fahrer verschärft.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sieht daher die beschleunigte Umsetzung des „Ausbauprogramms zur Verbesserung des Parkflächenangebots auf Rastanlagen der Bundesautobahnen“ als Maßnahme vor.

Vorhabenträger und Träger der Straßenbaulast ist die Bundesrepublik Deutschland, in Auftragsverwaltung für das Land Nordrhein-Westfalen, Landesbetrieb Straßenbau (Straßenbauverwaltung).

Mit Erlass vom 06.12.2007 wurde durch das BMVBS der Planungsauftrag zur Erstellung des Vorentwurfes offiziell erteilt.

Die Planrechtfertigung für die Erweiterung der Rastanlage begründet sich unter Zugrundelegung der gesetzlichen Zielbestimmungen, die sich im Wesentlichen aus den im § 3 FStrG beschriebenen Aufgaben des Straßenbaulastträgers finden. Zu einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügendem Zustand gehören neben der ausreichenden Leistungsfähigkeit des Autobahnnetzes auch bewirtschaftete Rastanlagen, die genügend Möglichkeiten zum Rasten und Tanken bieten.

Dieses Vorhaben ist, gemessen an den Zielen des FStrG vernünftigerweise geboten, da die Planung den Zielsetzungen des Fachplanungsrechts dient.

Aus diesem Grund sind die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet, etwa entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Zur Zeit bietet die Rastanlage 64 Pkw-Stellplätze und 18 größere Parkmöglichkeiten, die durch Lkw's, Busse oder Pkw mit Anhänger genutzt werden können.

Nach dem Umbau des vorhandenen Rastplatzes sollen Parkmöglichkeiten für 65 Pkw, 4 Pkw mit Anhänger und 4 Busse angeboten werden. Zudem ist eine 115 m lange Parkbucht für Großraum- und Schwertransporter vorgesehen. Nordwestlich der vorhandenen Anlage ist im Bereich des Ackers ein Parkplatz für 88 Lkw geplant.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Aufgrund der allgemeinen Zunahme des Güterverkehrs auf den bundesdeutschen Autobahnen ist auch das Angebot der Lkw-Stellplätze auf der Tank- und Rastanlage Vierwinden nicht mehr ausreichend. Dies belegt auch die Bestandserhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) über die Auslastung der Rastanlagen von 2008. Hieraus ist ersichtlich, dass die bewirtschaftete Rastanlage Vierwinden-Nord mit der Belegung der Lkw-Parkplätze überlastet ist. Die Rastanlage weist zur Zeit 18 Parkmöglichkeiten für

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1

LKW, Busse oder PKW mit Anhänger aus. Tatsächlich abgestellt werden 75 LKW. Hieraus ergibt sich aktuell ein Fehlbestand von 57 Stellplätzen.

Zur Deckung des Fehlbedarfs 2025 müssten auf den Rastanlagen Vierwinden-Nord und Vierwinden-Süd jeweils mindestens 84 Lkw-Parkplätze geschaffen werden.

Bereits 2003 wurde daher mit der Aufstellung eines Standortskonzeptes für den Umbau der Tank- und Rastanlage Vierwinden Nord begonnen. In mehreren Planungsbesprechungen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wurde das Konzept besprochen und Änderungen angeregt. Am 6. Dezember 2007 erteilte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Planungsauftrag zur Erarbeitung des Vorentwurfes für die Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden.

Folgende Gutachten wurden für den Plan erstellt:

- Erhebung und Auswertung der Bestandssituation der LKW Parkstandsituation auf und an Bundesautobahnen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), März 2008;
- Feldhamsterkartierung im Bereich der Rast- und Tankanlage Vierwinden, Frühjahr 2008 – Büro für Ökologie und Landschaftsplanung, Helmut Fehr, Diplom Biologe,
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag nach § 44 (1) BNatSchG – Landesbetrieb Straßenbau NRW

Der Entwurf trägt den Gesehen-Vermerk des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung vom 30.05.2012 Az: StB 11/7436.3/046-Vierwinden/1663973 und den Gesehen-Vermerk des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 16.04.2012 Az.: VII.1- 45-12/2.

Die Planfeststellungsunterlagen stimmen mit den mit Sichtvermerk versehenen Entwurfsunterlagen überein.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Erweiterung der Rastanlage Vierwinden stellt ein UVP-pflichtiges Vorhaben dar.

Für das Planfeststellungsverfahren nach § 17 FStrG sind die Unterlagen entsprechend den Planfeststellungsrichtlinien aufgestellt worden.

Bei der Planfeststellung ist gemäß § 17 FStrG im Rahmen der Abwägung die Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen. Daher erfolgte die Zusammenstellung der gemäß § 6 UVPG erforderlichen entscheidungserheblichen Angaben für die Erweiterung der Rastanlage Vierwinden in der Unterlage 9, Landespflegerischer Begleitplan des Feststellungsentwurfs.

2.3 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.3.1 Ziele der Raumordnung/ Landesplanung und Bauleitplanung

Im Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99, rechtskräftig seit dem 15.12.1999) sind die an die Rast- und Tankanlage angrenzenden Flächen im Planungsgebiet wie folgt dargestellt:

- allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche
- allgemeine Siedlungsbereiche
- Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr (A 46)

Der Flächennutzungsplan der Stadt Grevenbroich (wirksam seit 29.03.2007) weist im Planungsbereich folgende Nutzungen aus:

- Straßenverkehrsflächen der A 46 einschl. Raststätte
- Verkehrsgrün
- Flächen für die Landwirtschaft
- Gewerbegebiete
- Fläche der zukünftigen Wasserschutzzone IIIB

Die bewirtschaftete Rastanlage Vierwinden-Nord soll im Bereich der nördlich liegenden Ackerfläche durch einen Lkw-Parkplatz erweitert werden.

2.3.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Derzeit bietet die Tank- und Rastanlage Vierwinden-Nord 64 Pkw-Stellplätze und 18 größere Parkmöglichkeiten, die durch Lkw, Busse oder Pkw mit Anhänger genutzt werden können. Aus der Bestandserhebung der Auslastung der Rastanlagen von 2008 wurde ermittelt, dass derzeit durch die tatsächliche Belegung der Lkw- Parkstände und der akzeptierten Fehlbelegung anderer Parkflächen 75 Lkw abgestellt werden. Die Prognose der Auslastung der Rastanlagen für das Jahr 2025 zeigt einen Bedarf von mindestens 84 Lkw-Stellplätzen.

2.3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Durch die Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage sollen ausreichend Parkmöglichkeiten für Lkw angeboten werden. Durch die geplanten Maßnahmen werden die Fehlbelegung anderer Parkstände, das Abstellen der Lkw im Zu- und Ausfahrtsbereich der Rastanlage und im Bereich der Tankstelle vermieden. Somit stellen die dort parkenden Lkw keine Gefahr für in die Rastanlage einfahrende Fahrzeuge mehr dar.

Zusätzlich wird durch den Neubau des Lkw-Parkplatzes eine Trennung des Pkw-Verkehrs vom Lkw- und Bus-Verkehr erreicht und so die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht.

3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die Tank- und Rastanlage liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Grevenbroich, Rhein –Kreis – Neuss, Regierungsbezirk Düsseldorf.

Die Anlage wird westlich von einer Wohnbebauung und südwestlich von Gewerbeflächen umgeben. Nordöstlich befinden sich angrenzende, ausgewiesene Ackerflächen. Das Flurstück (Gemarkung Hemmerden, Flur 5, Flurstück 4) befindet sich in bundeseigenem Besitz. Die restlichen Ackerflächen sind in Privatbesitz und teilweise landwirtschaftlich bebaut. Der Ausbau der Anlage ist auf Grund der vorhandenen Bebauung nur in nördlicher Richtung möglich. 180 m vor Beginn der Verzögerungsspur zur Rastanlage befindet sich eine kreuzende Unterführung (Talstraße). Die geplante teilweise Rückversetzung der Verzögerungsspur ist somit zusätzlich realisierbar.

Der Planungsraum wird naturräumlich der Haupteinheit Jülicher Börde (554) und innerhalb dieser der naturräumlichen Untereinheit Bedburdyker Lössplatte (554.22) zugeordnet.

Das Planungsgebiet liegt inmitten der Niederrheinischen Bucht. Nach dem Deutschen Planungsatlas Band I: Nordrhein-Westfalen ist die Lage erdgeschichtlich dem Quartär zugeordnet. Aus ehemaligen Küstenmooren entstanden große Braunkohlenlager. Die geologische Struktur wird durch Verwerfungen bestimmt, z. T. noch mit andauernder Bewegung. Die Oberflächenstruktur ist flach oder großflächig gewellt und wird durch Flusstäler, z. B. durch die Erft, gegliedert.

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1

Der Planungsraum liegt nach der Bodenkarte von NRW (Blatt L 4904) inmitten der Lössbörde. Typisch ist hier die Parabraunerde, stellenweise sind durch Veränderungen auch Rendzina und Kolluvium anzutreffen. Die Böden sind i. d. R. sehr ertragreich und leicht zu bearbeiten. Die Deckschicht aus schluffigem Lehm erreicht eine Mächtigkeit stellenweise von über 2,00 m. Sie verfügen über eine hohe, zum Teil sehr hohe Sorptionsfähigkeit für Nährstoffe und eine mittlere bis sehr hohe nutzbare Wasserkapazität bei mittlerer bzw. hoher Durchlässigkeit. Im Bereich des Kolluviums kann vereinzelt ein schwacher Staunäseeinfluss auftreten. Die Bodenwertzahl variiert zwischen 60 – 85. Die unter der Deckschicht liegenden Schichten werden gebildet von lehmigen Schluff in unterschiedlichen Mächtigkeiten und darunter von Sanden und Kiesen.

Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt sind im Planungsraum nicht anzutreffen. Der Boden ist bereits durch den Einfluss des Menschen verändert worden. Durch die Überbauung wurden Flächen in großem Umfang versiegelt. Die von dem Bauvorhaben betroffenen nicht versiegelten Flächen sind stark durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung und die Nähe zur A 46 vorbelastet.

Fließ- und Stillgewässer sind von der Baumaßnahme nicht betroffen. Der Verlauf der Erft befindet sich ca. 2 km von der Rastanlage Vierwinden entfernt.

Der Untersuchungsraum gehört zum Klimabezirk der niederrheinischen Bucht mit atlantischer Prägung und relativ ausgeglichenen Temperaturen (Jahresmittel ca. 9,5-10°C). Die mittlere jährliche Niederschlagshöhe liegt bei 700 mm/Jahr. Vorherrschende Windrichtung ist Südwest. Klimatische Ausprägungen mit besonderer Bedeutung liegen nicht vor.

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes V „Korschenbroich/ Jüchen“ (LP) des Rhein Kreis Neuss. Für den Landschaftsraum westlich der Raststätte ist im LP das Entwicklungsziel 2 „Anreicherung einer im ganzen erhaltungswürdigen Landschaft mit naturnahen Lebensräumen und mit gliedernden und belebten Elementen“ festgesetzt worden. Schutzgebiete werden von dem Vorhaben nicht berührt, aber es ist ein nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) bzw. Landschaftsgesetz des Landes NRW (LG NW) geschütztes Naturdenkmal im Bereich des Bauvorhabens betroffen. Das Bauvorhaben tangiert das im LP unter der Festsetzung 6.2.3.15 genannte „Naturdenkmal Lindenallee an der K 40 zwischen Hemmerden und Raststätte Vierwinden“, eine im Alleenkataster des Landes NRW enthaltene Allee mit dem Schutzstatus nach § 47 a LG NW. Die Festsetzung als Naturdenkmal erfolgte gem. § 22 LG NW aufgrund der landeskundlichen Bedeutung sowie der Eigenart und Schönheit der Lindenallee.

Zurzeit sind noch keine Wasserschutzgebiete im Planungsbereich festgesetzt. Allerdings sind nach Rücksprache mit der Bezirksregierung Düsseldorf vom Juli 2010 im Ausbaubereich zwei Wasserschutzzonen geplant:

- Wasserschutzzone III B – Fürth und
- Wasserschutzzone III A – Hemmerden-Kapellen

Bei diesen Zonen handelt es sich um keine festgesetzten Schutzgebiete gemäß § 19 WHG. Die Einzugsgebiete sind jedoch im GEP 99 als „Bereich für den Grundwasser- und Gewässerschutz“ dargestellt, d.h. sind landesplanerisch gesichert und sollen vor Nutzungen geschützt werden, die die Grundwasserbeschaffenheit beeinträchtigen können.

3.2 Beschreibung der Varianten

Bei der Planung wurden die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

Die Standortvarianten für die Rast- und Tankanlage, sind somit Gegenstand dieses Abwägungsgebotes.

Abzuwägen ist zwischen einem neuen Standort oder einer Erweiterung der vorhandenen Rast- und Tankanlage Vierwinden.

Standorte für Rastanlagen unterliegen funktionalen, verkehrlichen, umweltbezogenen sowie wirtschaftlichen Anforderungen:

- Im Hinblick auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und aus Gründen der Verkehrssicherheit sind Rastanlagen in regelmäßigen Abständen vorzusehen. Der Regelabstand beträgt 50 bis 60 Km.
- Ausgehend von diesem Regelabstand wird für die Anlage einer neuen Rastanlage eine Fläche von ca. 8 ha benötigt.
- Rastanlagen müssen Mindestabstände zwischen den vorhandenen Knotenpunkten aufweisen, sodass die wegweisende Beschilderung für die jeweils nachfolgende Anlage nach den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA) aufgestellt werden können.
- Bei der Standortbestimmung sind die Belange des Umweltschutzes zu beachten. Folgende Wirkfaktoren sind zu berücksichtigen:
 - Flächeninanspruchnahme,
 - Neuversiegelung,
 - Veränderung des Reliefs,
 - Emissionen
- Wirtschaftliche Anforderungen, wie die kostengünstige Erschließung zur Ver- und Entsorgung der Rastanlage sind bei der Standortwahl zu beachten.

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1

Die Bewertung der vorab beschriebenen Anforderungen hat zu folgendem Ergebnis geführt:

- Die vorhandene Rast- und Tankanlage Vierwinden erfüllt aufgrund ihrer Lage im vorhandenen Netz der Bundesautobahnen den erforderlichen Regelabstand zu den bewirtschafteten Rast- und Tankanlagen Bedburger Land an der A 61 und Nievenheim an der A 57. Ein Standort für eine Neuanlage müsste daher ebenfalls im Bereich der A 46 zwischen dem Autobahnkreuzen Holz und Neuss erfolgen.
Geeignete Flächen in der erforderlichen Größe sind aufgrund der vorhandenen Siedlungsstruktur nicht vorhanden.
Der erforderliche Abstand zu anderen Anlagen (Knotenpunkte und Anschlussstellen) kann nur, wie mit der vorhandenen Anlage im Abschnitt 10 der A 46 zwischen Netzknoten 48005070 und 4805012 eingehalten werden.
- Durch die Erweiterung der Rastanlage wird die Flächeninanspruchnahme erheblich reduziert, es erfolgt eine Neuversiegelung von 2,3 ha.
Der notwendige Eingriff in privates Eigentum wird verringert.
- Bei einer Erweiterung der Vorhandenen Rast- und Tankanlage ist die Ver- und Entsorgung vorhanden. Die rückwärtige Anbindung muss verändert werden.

Die vorhandene Rast- und Tankanlage erfüllt somit die funktionalen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Randbedingungen.

Alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange wurden gegeneinander und untereinander abgewogen und haben zu der hier vorliegenden Planung – Erweiterung der bewirtschafteten Rast- und Tankanlage Vierwinden geführt.

Im Rahmen des Standortkonzeptes wurden für die bewirtschaftete Rastanlage Vierwinden- Nord vier Varianten erarbeitet. Alle vier Varianten sehen einen Neubau des Lkw-Parkplatzes nördlich der vorhandenen Rastanlage vor.

Variante 1 sieht einen teilweisen Umbau des vorhandenen Parkplatzes vor. Die an der Erholungsfläche liegenden Pkw-Parkplätze werden entfernt und durch vier in Schrägaufstellung vorgesehene Bus-Stellplätze ersetzt. Die derzeitigen Pkw-Fahrgassen werden in den Bereich der Lkw-Stellplätze verlängert, so dass aus den Lkw-Parkplätzen zusätzliche Pkw-Stellplätze entstehen. Die vorhandenen Lkw-Stellplätze im äußersten Südwesten des Parkplatzes bleiben erhalten und werden als Parkplätze für Pkw mit Anhänger ausgewiesen. Im Bereich der Trennfläche ist ein 100 m langer Stellplatz in Längsaufstellung für Spezialfahrzeuge vorgesehen. Durch diese Umbaumaßnahmen entstehen im Bereich des vorhandenen Parkplatzes Stellplätze für 71 Pkw, 6 Pkw mit Anhänger

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1

und 4 Busse sowie 2 Behindertenparkplätze. Die Zufahrt zu diesem Teil des Parkplatzes erfolgt über die Fahrgasse südöstlich der Tankstelle.

Die Lkw-Fahrer erreichen den geplanten Lkw-Parkplatz über die nordwestlich der Tankstelle liegende Fahrgasse. Diese Fahrgasse wird um die denkmalgeschützte Baumreihe herum auf die nördlich gelegene Ackerfläche geführt. Hier ist ein Parkplatz mit 72 Stellplätzen für Lkw geplant. Der Parkplatz ist als Rotunde angelegt, falls die Lkw-Fahrer beim ersten Befahren des Parkplatzes keine geeignete Parkmöglichkeit gefunden haben. Die Ausfahrt des Lkw-Parkplatzes wird entlang der Autobahn zurück zur Fahrgasse nordwestlich der Tankstelle geführt. Von hier fahren die Lkw durch die Fahrgasse im Bereich der geplanten Busstellplätze zur Autobahnauffahrt.

Zur Entwässerung des geplanten Parkplatzes ist nördlich des neuen Parkplatzes eine Versickerungsanlage vorgesehen.

Variante 2 sieht einen Umbau des vorhandenen Parkplatzes wie in Variante 1 vor. Die Zufahrt zum neuen Lkw-Parkplatz erfolgt ebenso über die nordwestlich der Tankstelle liegende Fahrgasse zur nördlich gelegenen Ackerfläche. Hier sind entlang einer Fahrgasse 66 Stellplätze für Lkw geplant. Die Ausfahrt des Parkplatzes erfolgt wie in Variante 1 entlang der Autobahn zurück zur Fahrgasse nordwestlich der Tankstelle. Von der Ausfahrgasse des Lkw-Parkplatzes führt eine Fahrbahn zur Einfahrgasse, so dass der Parkplatz als Rotunde befahren werden kann.

Die Entwässerung des geplanten Parkplatzes erfolgt über eine Versickerungsanlage, die zwischen den Stellplätzen und der Ausfahrgasse zur Tankstelle liegt.

In **Variante 3** ist ein vollständiger Umbau des vorhandenen Parkplatzes vorgesehen. Der Umbau ist so geplant, dass neben einer Rotunde für Pkw mit 68 Stellplätzen auch 4 Stellplätze für Busse und 6 Parkplätze für Pkw mit Anhänger vorgesehen sind. Zudem ist eine Parkfläche für Spezialtransporter geplant. Die Zufahrt zum neuen Lkw-Parkplatz sowie der Parkplatz selbst entsprechen der Planung in Variante 1.

Auch in **Variante 4** ist ein vollständiger Umbau wie in Variante 3 vorgesehen. Die Planung des Lkw-Parkplatzes entspricht der Variante 2.

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1



Bild 1: Variante 1

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1

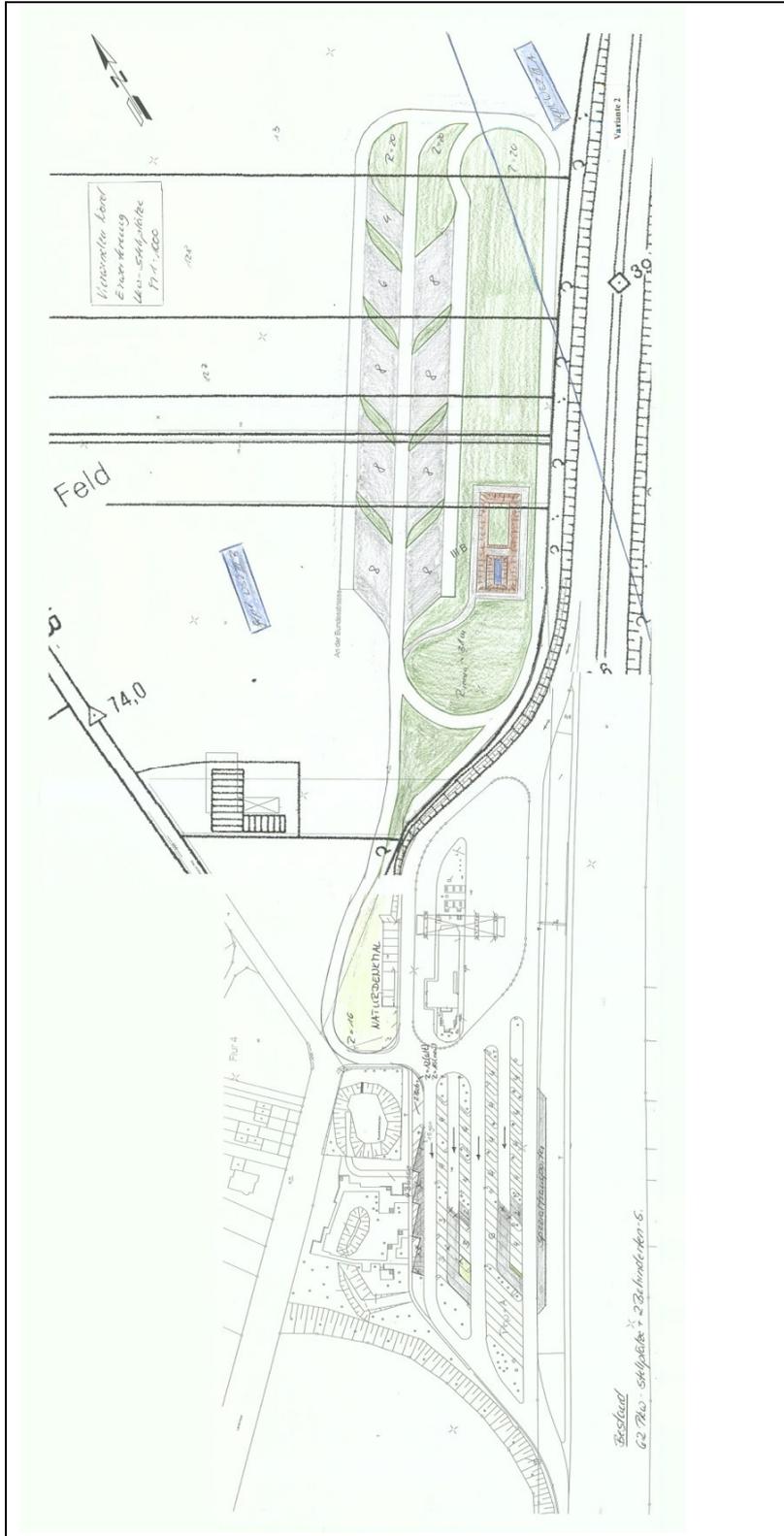


Bild 2: Variante 2



Bild 3: Variante 3

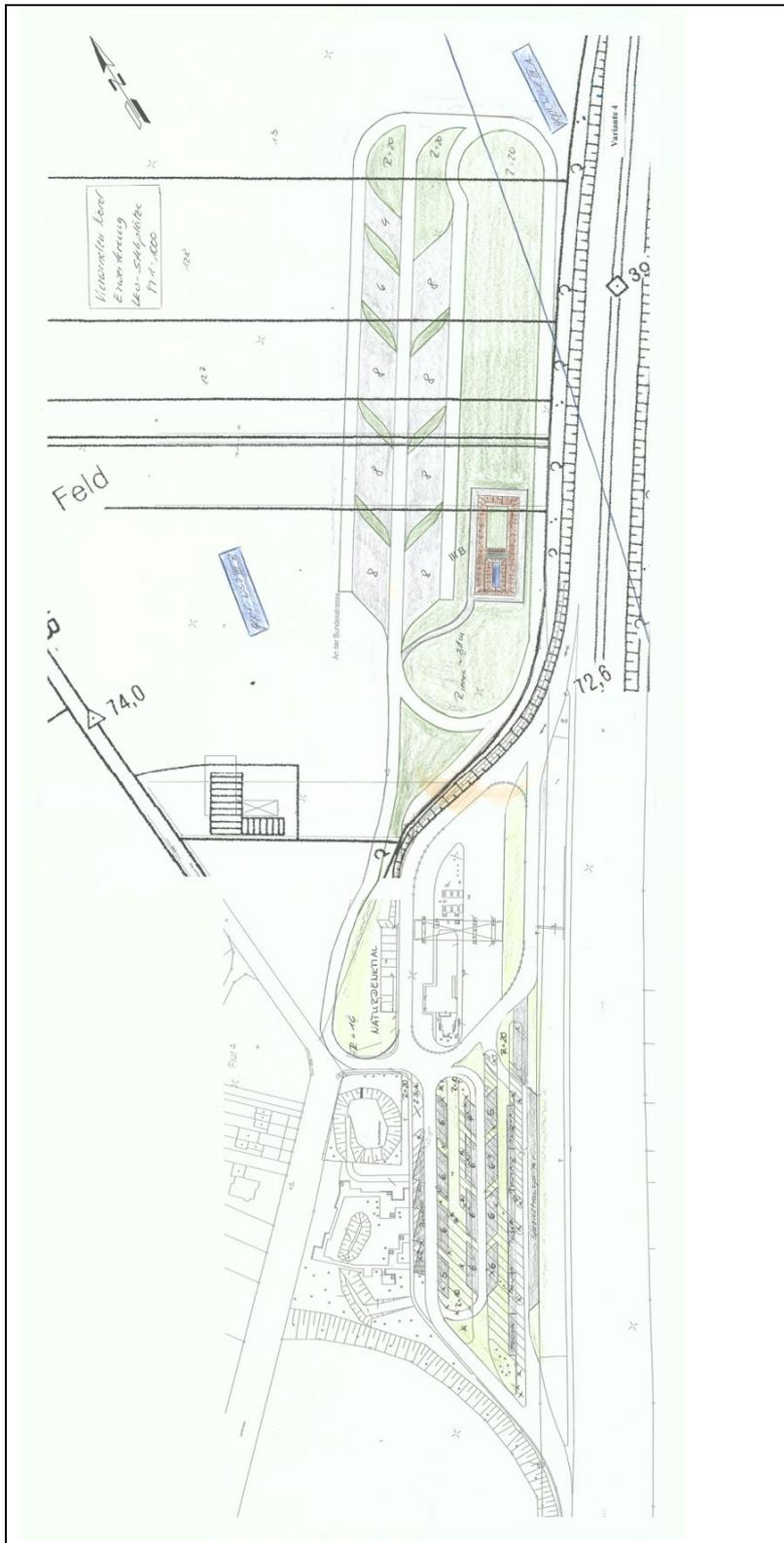


Bild 4: Variante 4

3.3 Beurteilung der Varianten

Die vier Varianten bestehen aus einer Kombination folgender Punkte:

- Der Pkw-Parkplatz wird nur teilweise oder vollständig ausgebaut.
- Der Lkw-Parkplatz wird als Rotunde geplant. Die Stellplätze für Lkw sind über eine oder zwei Fahrgassen zu erreichen.

Der Lkw- Parkplatz in Variante 2 und 4 mit nur einer Fahrgasse zum Erreichen der Stellplätze liegt näher an der Autobahn, ist dafür aber länger als in Variante 1 und 3. Daher wird davon ausgegangen, dass sich der zusätzliche Flächenverbrauch für den geplanten Lkw-Parkplatz bei allen Varianten kaum voneinander unterscheiden wird.

Alle vier Varianten liegen im Bereich von zwei geplanten Wasserschutzgebieten.

3.4 Gewählte Linie

Die Variante 3 stellt die Vorzugsvariante dar. Hierbei wird sich im Wesentlichen an den Aussagen des Bundes (Planungsbesprechung vom 13.02.2006) orientiert, im Rahmen einer richtliniengerechten Planung die gesamte Rastanlage umzubauen. Im Zuge der Erarbeitung des Netzkonzeptes für Rastanlagen wurde der Fehlbedarf für den Abschnitt der BAB A 46 vom AD Holz bis AK Neuss-West für das Prognosejahr 2025 fortgeschrieben.. Zur Deckung des Fehlbedarfs 2025 wurde die Anzahl der Lkw- Parkstände auf 88 erhöht.

In Abänderung zur Variante 3 wird die Ausfahrt des Lkw-Parkplatzes nicht an die nordwestlich der Tankstelle verlaufende Fahrgasse angeschlossen, da hier Probleme mit der Verkehrssicherheit gesehen werden. Stattdessen wird die Ausfahrt vom Lkw-Parkplatz über eine zusätzliche Spur (ähnlich einer Beschleunigungsspur) an die Zufahrt zur Rastanlage angeschlossen. Dazu muss die vorhandene Verzögerungsspur der Autobahn um 250 Meter in Richtung der Anschlussstelle Grevenbroich-Kapellen verlegt werden.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die folgende Anzahl von Stellplätzen je Fahrzeugtyp wird vorgesehen:

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1

Fahrzeugtyp	Anzahl der Stellplätze
Pkw	62
Stellplätze Mobilitätsbehinderte	2
Pkw + Anhänger	4
Busse	4
Lkw	88

4.1.2 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Durch den Umbau und die Erweiterung des bewirtschafteten Rastplatzes wird eine Trennung des Pkw-Verkehrs vom Lkw- und Bus-Verkehr möglich.

Die Fahrgassen werden so angelegt, dass sie sich in einem Winkel von 60 gon (Lkw-Parkplatz 67 gon) schneiden und nur im Einrichtungsverkehr zu befahren sind.

Aufgrund der Ausbaumaßnahmen werden auf einem gesonderten Parkplatz ausreichend Lkw- Stellplätze vorhanden sein, so dass das Abstellen der Lkw im Zu- und Ausfahrtsbereich der Rastanlage und im Bereich der Tankstelle vermieden wird. Die Verkehrsgefährdung für in die Rastanlage einfahrende Fahrzeuge durch dort parkende Lkw wird beseitigt.

4.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes

Die bestehende rückwärtige Anbindung an den bewirtschafteten Rastplatz für Lieferfahrzeuge wird geändert. Nach dem Umbau der Rastanlage erreichen die Lieferfahrzeuge von der Straße „Lindenhof“ kommend, die Rastanlage über die Zufahrt zum LKW Parkplatz und einer separaten Fahrgasse zwischen dem Parkplatz für LKW – Kurzparker und dem geplanten Regenrückhaltebecken. Diese Zufahrt wird durch Absperreinrichtungen gesichert, so dass sie zukünftig nur noch durch Lieferfahrzeuge genutzt werden kann.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufes

Die Variante 3 wird als Vorzugsvariante in der Planung der Erweiterung der Rastanlage weiter verfolgt. In Abänderung zur Vorzugsvariante wird die Ausfahrt des Lkw-Parkplatzes nicht an die nordwestlich der Tankstelle verlaufende Fahrgasse angeschlossen, da hier Probleme mit der Verkehrssicherheit gesehen werden. Stattdessen wird die Ausfahrt vom Lkw-Parkplatz über eine zusätzliche

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1

Spur (ähnlich einer Beschleunigungsspur) an die Zufahrt zur Rastanlage angeschlossen. Dazu muss die vorhandene Verzögerungsspur der Autobahn um 250 Meter in Richtung der Anschlussstelle Grevenbroich-Kapellen verlegt werden. Der Abstand zwischen dem Ende der Beschleunigungsspur der Anschlussstelle und dem Beginn der Verzögerungsspur zur Rastanlage verkürzt sich dadurch auf 530 Meter.

Durch den Umbau der bestehenden bewirtschafteten Rastanlage soll eine Trennung des Lkw- und Bus-Verkehr vom Pkw-Verkehr erreicht werden. Voraussetzung hierfür ist die Wiederinbetriebnahme der nordwestlichen Tankabfertigung. Lkw und Busse werden nordwestlich der Tankstelle und die Pkw südöstlich der Tankstelle geführt. Nach dem Passieren der Tankstelle besteht für den Pkw- und Schwerverkehr die Möglichkeit, die für sie vorgesehenen Parkflächen zu erreichen oder direkt wieder auf die Autobahn zu fahren.

4.3.2 Zwangspunkte

Die bestehende Rastanlage liegt zwischen einem Gewerbegebiet und einer Häuserreihe an der Straße „Lindenhof“. Nordwestlich der Tankstelle sind ein Regenrückhaltebecken und eine Erholungsfläche vorhanden, beide sollen auch für den umgebauten Rastplatz erhalten bleiben. Aufgrund dieser Zwangspunkte kann der Umbau des vorhandenen Rastplatzes nur innerhalb der bereits bestehenden Grenzen erfolgen. Ausschließlich die südliche Fahrgasse zur Autobahn hin wird in ihrer Lage geändert, um die Kreuzungswinkel der neuen Fahrgassen einhalten zu können.

Im Bereich der geplanten Zufahrt zum geplanten Lkw-Parkplatz befindet sich neben einem kleinen Gärtnereibetrieb auch eine Baumreihe, die als Naturdenkmal ausgewiesen ist. Nordwestlich der Tankstelle befinden sich mehrere Stellplätze für Mitarbeiter der Tankstelle. Die Zufahrt zum Parkplatz wird zwischen der Baumreihe und der Gärtnerei so geführt, dass sowohl die geschützten Bäume als auch die Stellplätze nicht beeinträchtigt werden.

Der Trennstreifen zwischen der Autobahn und der Rastanlage ist wie im Bestand mit einer Breite von 13 Metern geplant. So werden die vorhandenen Entwässerungsanlagen im Trennstreifen nicht beschädigt und ein eventueller späterer Ausbau der Autobahn ist möglich.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Die A 46 ist im Bereich der Tank- und Rastanlage Vierwinden eine überregionale Autobahn außerhalb bebauter Gebiete und wird daher gemäß der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) in die Entwurfsklasse EKA 1 B eingestuft.

Die Zufahrt zur Rastanlage sowie der zusätzliche Fahrstreifen für die Ausfahrt des Lkw-Parkplatzes sind nach fahrdynamischen Grundsätzen bemessen. Dabei wurde für die Zufahrt zur Rastanlage eine Rampengeschwindigkeit von $v = 60$ km/h angenommen und es wurde nach Bild 56a der RAA der Ausfahrttyp A 1 gewählt. Nach Tabelle 22 ergibt sich damit eine Länge des Verzögerungstreifens von 250 Meter mit einer Verziehungslänge von 60 Meter. Der Mindestradius der Rampe (RAA, Tabelle 21) von $R = 125$ m ist eingehalten.

Der zusätzliche Fahrstreifen für die Ausfahrt vom Lkw-Parkplatz wird nach der RAA Bild 62, Einfahrttyp ER 1 dimensioniert. Damit ergibt sich nach Tabelle 24 eine Länge des Fahrstreifens von 150 Meter mit einer Verziehungslänge von 60 Meter. Mit der gewählten Rampengeschwindigkeit von 30 km/h erhält man nach Tabelle 21 einen Radius von $R = 30$ m, der hier auch eingehalten ist.

Aufgrund der Führung der Ausfahrt vom Lkw-Parkplatz verkürzt sich der Abstand zwischen dem Ende der Beschleunigungsspur der Anschlussstelle Grevenbroich-Kapellen und dem Anfang der Verzögerungsspur zur Rastanlage auf 530 m und unterschreitet damit den in der RAA Tabelle 20 vorgegebenen Mindestwert von 600 Metern. Aus zwei Gründen wird trotzdem an dieser Planung festgehalten:

1. Die zusätzliche Fahrspur für die Ausfahrt vom Lkw-Parkplatz liegt großteils in einer Geraden, so dass keine Sichtprobleme auftreten.
2. Aufgrund der Überschneidung der beiden Trenninseln - zwischen Autobahn und Verzögerungsspur und zwischen Verzögerungsspur und Ausfahrt des Parkplatzes - ist ein direktes Ausfahren vom Lkw-Parkplatz auf die Autobahn nicht möglich.

Nach der Ausfahrt des Lkw-Parkplatzes können die Lkw die Rastanlage über die Durchfahrgasse verlassen. Im Zuge der Durchfahrgasse ist eine 115 Meter lange und 4,50 m breite Parkfläche für Großraum- und Schwertransporter angelegt.

Alle Kraftfahrzeuge können nach dem Tanken oder Passieren der Tankstelle die für sie ausgewiesenen Parkflächen erreichen. Dabei sind die Stellplätze für Pkw und Busse von den Stellflächen der Lkw getrennt. Die Fahrgassen mit Parkständen sind so angelegt, dass sie vom Durchgangsverkehr freigehalten werden können.

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1

Die Fahrgassen der Parkplätze sind nach fahrgeometrischen Grundsätzen bemessen. Dabei wurden als Kurveninnenradien folgende Werte verwendet:

Fahrgasse	Radius
von Pkw genutzt	8 m
von Pkw und Pkw + Anhänger genutzt	15 m
von Bussen genutzt	20 m
von Lkw genutzt	20 m

Die Fahrgasse vor der Erholungsfläche des bestehenden Rastplatzes ist als Fahrspur für „nur tankende Lkw“ vorgesehen. Hierdurch soll erreicht werden, dass Lkw die nur tanken wollen schnell wieder auf die Autobahn fahren können. Zudem wird diese Fahrgasse für die Unterhaltung der vorhandenen Regenrückhalteanlage benötigt.

Die südliche Fahrgasse am Rande des Gewerbegebietes erhält eine neue Lage und verlässt damit teilweise die Grenzen der bestehenden Rastanlage. Nur so kann der in den Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR, Ausgabe 1999) geforderte Kreuzungswinkel der Fahrgassen von mindestens 60 gon eingehalten werden. aufgrund dieser Änderung wird eine teilweise Verlegung der Entwässerungsleitung erforderlich.

Der geplante LKW – Parkplatz ist in Abänderung zur Vorzugsvariante 3 aus folgenden Gründen weiter von der Autobahn abgerückt:

1. die Linienführung der Zufahrt und Ausfahrt des Lkw-Parkplatzes
2. im Bereich des Parkplatzes ist ein Versickerungsbecken vorgesehen

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Für die Baumaßnahme Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden-Nord wurden zwei Höhenpläne erstellt:

1. Achse 321 – die Zufahrt zum Lkw-Parkplatz und der Parkplatz
2. Achse 323 – Verzögerungsspur, Durchfahrgasse und Ausfahrt der Rastanlage

Wie unter Punkt 4.11 beschrieben, wird die Gradiente des Lkw-Parkplatzes so über Geländeneiveau erhöht, dass lediglich ein Oberbodenabtrag notwendig ist. Die Gradiente ist mit einem Kuppenhalbmesser von $H_K = 30.000$ m und einem Wannenthalbmesser von $H_W = 10.000$ m großzügig angelegt.

Die Gradiente der Durchfahrgasse wird ebenso großzügig gestaltet. Hierbei bleibt die Fahrgasse im Bereich der Tankstelle auf einer Länge von 71 Metern bestehen. Vor und hinter diesem Bereich werden zwei Wannenthalbmesser mit $H_W = 300.000$ m und $H_W = 163.975$ m eingepasst.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

An Fahrgasseneinmündungen wurde ein Sichtfeld mit einer Schenkellänge von 15 Meter in der wartepflichtigen Fahrgasse unter einem Blickwinkel von 100 gon zur bevorrechtigten Fahrgasse geplant.

Das Sichtfeld der Ausfahrt des Rastplatzes zur Autobahn und das Sichtfeld der Ausfahrt des Lkw-Parkplatzes wurden als minimales Sichtfeld nach Bild 63 der RAA geplant.

Die Sichtfelder sind im Lageplan Unterlage 5 eingetragen. Sie sind von Hindernissen wie z.B. Bewuchs freizuhalten.

4.4 Querschnitt

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Um die Verzögerungsspur der Rastanlage in Richtung Anschlussstelle Grevenbroich-Kapellen verschieben zu können, muss auf einer Länge von 260 Metern die Fahrbahn in einer Breite von 1,60 Metern angebaut werden. Die Verzögerungsspur hat dann eine Breite von 3,75 Metern. Sie wird nach der RAA Bild 53 Zeile 1 im Bereich der Zufahrt der Rastanlage auf eine Breite von 6,00 Metern verzogen.

Im Bereich der Ausfahrt vom Lkw-Parkplatz wird eine zusätzliche Fahrspur angebaut. Der Querschnitt besteht hier aus folgenden Elementen:

- 1,00 m Bankett
- 0,50 m Randstreifen
- 5,00 m Fahrspur (von der Autobahn kommend)
- 3,50 m Fahrspur (vom Parkplatz kommend)

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1

0,50 m Randstreifen
1,50 m Bankett

Die Fahrbahn wird hinter der Zufahrt zum Lkw-Parkplatz in einer Breite von 5,50 m auf die vorhandene Rastanlage geführt. Hier haben die Fahrgassen folgende Breiten:

Fahrgasse	Breite
Durchfahrgasse (mit Parkständen)	6,50 m
Pkw (mit Parkständen)	4,50 m
Pkw + Anhänger (ohne Parkständen)	6,50 m
Busse (mit Parkständen)	6,50 m
Lkw (ohne Parkständen)	5,50 m

Die Fahrgassen erhalten eine Querneigung von 2,5 %. Der gesamte Parkplatz ist mit Borden eingefasst.

Um die Tankstelle bzw. die Erholungsfläche am nordwestlichen Rand der Rastanlage zu erreichen, werden Gehwege mit einer Breite von 2,50 Metern angelegt. Zwischen den Parkständen für Pkw und Pkw+Anhänger erhalten die Gehwege eine Breite von 4,00 Metern.

An der Durchfahrgasse ist ein 4,50 Meter breiter und 115 Meter langer Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporter geplant.

Die Zufahrt zum Lkw-Parkplatz erhält eine Breite von 6,50 Meter und wird im Bereich der Stellplätze für Lkw-Kurzparker mit Borden eingefasst, um ein Überfahren des Banketts durch ein- und ausparkende Lkw zu verhindern.

Im Bereich des Lkw-Parkplatzes hat die Fahrgasse ebenfalls eine Breite von 6,50 Meter. Sie hat eine Querneigung von 2,5 %.

Die Borde im Bereich des Lkw-Parkplatzes sind als Flachbordsteine mit Rückenstütze aus Beton und anschließendem Pflasterstreifen geplant. So sollen die Borde vor Beschädigungen durch Überrollen geschützt werden.

Der Gehweg vom Parkplatz zur Tankstelle wird in einer Breite von 1,80 Metern ausgeführt.

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1

Der Querschnitt der Ausfahrt vom Lkw-Parkplatz besteht aus folgenden Elementen:

1,00	m	Bankett
0,75	m	Randstreifen
4,50	m	Fahrspur
0,75	m	Randstreifen
1,50	m	Bankett

Zur Entwässerung der Parkflächen werden am Rand der Parkstände von Lkw- und Pkw-Parkplatz Entwässerungsmulden und Straßenabläufe vorgesehen.

Um ein zügiges Ein- und Ausparken zu ermöglichen, sind die Parkstände für Pkw und Lkw in Schrägaufstellung mit einem Winkel von 50 gon geplant.

Die Parkflächen für Busse und Pkw mit Anhänger können über eine Fahrgasse mit Mischnutzung erreicht werden. Aufgrund beengter Verhältnisse sind die Parkstände für Pkw mit Anhänger dabei in Längsaufstellung und die Stellplätze für Busse in Sägezahnaufstellung vorgesehen.

Für die Stellplätze sind folgende Abmessungen geplant:

	Aufstellwinkel α [gon]	Parkstandbreite B [m]	Parkstandtiefe T [m]	Parkstandlänge L [m]
Pkw	50	2,50	5,50	-
Pkw mit Anhänger	0	3,50	-	20,00
Pkw (Mobilitätsbehinderte)	50	3,50	5,50	-
Lkw	50	3,50	18,00	-
Busse	nach dem Entwurf der Richtlinien für Rastanlagen an Straßen (Stand 01/2010) Bild 13			

Die Inseln zwischen den Pkw-Parkflächen werden so ausgebildet, dass keine spitzen Winkel entstehen. So ist eine bessere maschinelle Reinigung der Parkstände möglich.

Die Inselköpfe der Zwischeninseln im Bereich des Lkw-Parkplatzes werden ausgerundet und um einen Meter zurückgesetzt, um Schäden beim Ein- und Ausparken zu vermeiden.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Folgende Bauklassen wurden nach der RStO 12 Tabelle 4 und Tabelle 5 gewählt:

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1

Fahrzeugart	Fahrgasse	Parkfläche
Lkw	BK 10	BK 10
Pkw	BK 1.8	BK 0.3
Busse	BK 10	BK 10
Sonderfahrzeuge	BK 10	BK 10

Die Baumaßnahme liegt nach Bild 6 der RStO 12

in der Frosteinwirkungszone I. Für den anstehenden Boden wird die Frostempfindlichkeitsklasse F3 angenommen. Nach dem Planungsleitfaden Straßenentwurf des Landesbetriebes Straßenbau NRW Punkt 4.6.2 wurde eine Mindestdicke des frostsicheren Straßenaufbaus für den Pkw-Verkehr von 60 cm, für die Gehwege von 40 cm und für die anderen Verkehrsflächen von 70 cm angenommen.

4.4.3 Böschungsgestaltung

Der Fahrbahnanbau im Bereich des vorverlegten Verzögerungsstreifens der Autobahn erhält ein 1,50 Meter breites Bankett. Die Anpassung an das Gelände erfolgt über eine Böschung mit einer Breite von 3,00 m.

Die Ausfahrt vom Lkw-Parkplatz erhält an der wasserabführenden Seite ein Bankett mit einer Breite von 1,50 Meter, an der gegenüberliegenden Seite ein 1,00 Meter breites Bankett. Die Anpassung an das Gelände erfolgt über eine Böschung mit einer Breite von 3,00 m.

Im Bereich des Lkw-Parkplatzes ist ein Bankett in einer Breite von 1,50 Meter geplant. Daran schließt nördlich ein Sichtschutzwall mit einer Höhe von $h = 2,00$ m und einer Böschungsneigung von 1:1,5 an. Südlich schließt ein Lärmschutzwall in Höhe von $h = 2,60$ m mit einer Böschungsneigung von 1 : 1,5 an.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Die Knotenpunkte im Bereich der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden-Nord entstehen durch die Verknüpfung der einzelnen Fahrgassen untereinander. Dabei sind die Knotenpunkte so gestaltet, dass die Fahrgassen einen Kreuzungswinkel von 60 gon bzw. 67 gon aufweisen. Die Richtlinie, die einen Einmündungswinkel von 60 bis 70 gon vorgibt, wird eingehalten.

4.6 Besondere Anlagen

Die bewirtschaftete Rast- und Tankanlage Vierwinden ist nach §1 Abs. 4 FStrG Bestandteile der Bundesfernstraßen.

4.7 Ingenieurbauwerke

Für die Ingenieurbauwerke, dazu gehören und auch die geplanten Lärmschutzwände, werden gesonderte Entwürfe aufgestellt. Die geplanten Abmessungen der Bauwerke sind in den Planunterlagen (Unterlage 5) und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 11) ausgewiesen.

4.8 Lärmschutzanlagen

Da der einzuhaltende Grenzwert von 65 dB(A) in der Nacht im Bereich des Lkw-Parkplatzes überschritten wird, ist in diesem Bereich ein Lärmschutzwall mit einer Länge von 245 Meter und einer Höhe von 2,60 Meter im Bereich des Lkw-Parkplatzes erforderlich.

Die fünf Häuser an der Straße „Lindenhof“ können durch eine 5 Meter hohe Lärmschutzwand entlang des geplanten Pkw-Parkplatzes aktiv geschützt werden, so dass die Lärmvorsorgegrenzwerte eines Mischgebietes am Tag von 64 dB(A) eingehalten werden. Die Grenzwerte für die Nacht mit 54 dB(A) werden trotz der Maßnahmen teilweise überschritten. Hier liegen die Anspruchsvoraussetzungen zur Kostenerstattung für Lärmschutz an baulichen Anlagen – passiver Lärmschutz – vor. Es wird auf Punkt 6.1 des Erläuterungsberichtes sowie auf die Unterlage 17.1 verwiesen.

Zudem ist entlang der Zufahrt zum Lkw-Parkplatz eine 4 Meter hohe Sichtschutzwand vorgesehen.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr sind nicht vorgesehen.

4.10 Leitungen

In der Unterlage 5, Lageplan 1 zu den Planfeststellungsunterlagen sind die Versorgungsleitungen (Telekommunikationslinien, Strom, Wasser usw.) insoweit dargestellt, als deren Verlauf dem Landesbetrieb aufgezeigt wurde.

Sofern Versorgungsleitungen zu verlegen, anzupassen, zu sichern oder zu beseitigen sind, erfolgen entsprechende Regelungen im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11).

Auf die nachstehenden Regelungen in den Abschnitten 7. „Kostenträger“ und 8.1 „Träger der Baumaßnahme“ wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Für die Erweiterung der Rast- und Tankanlage ist die Inanspruchnahme von Ackerflächen erforderlich. Im Bereich der Baumaßnahme wird der vorhandene Oberboden in einer Stärke von ca. 20 cm abgeschoben, seitlich gelagert und abschließend auf den Seitenflächen wieder angedeckt.

Nach Aussage des LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (LVR-ABR) liegen konkrete Anhaltspunkte für die Existenz von Bodendenkmälern im Bereich der Erweiterungsfläche vor. Aus diesem Grund wird der Lkw-Parkplatz über Geländeneiveau erhöht, so dass lediglich ein Oberbodenabtrag notwendig ist. Tiefergehende Eingriffe in potenziell befundführende Schichten sind dann nur im Bereich der Versickerungsanlage und für die Kanalverlegung erforderlich.

Durch das Labor des Landesbetriebes Straßenbau NRW Regionalniederlassung Niederrhein wurde im Bereich des Beckens ein Boden ermittelt, der ab einer Tiefe von 2,50 m versickerungsfähig ist. Für diesen Boden wurde ein Durchlässigkeitsbeiwert von $k_f = 2 \cdot 10^{-5}$ m/s angesetzt.

4.12 Entwässerung

Sowohl der vorhandene Rastplatz als auch der erweiterte Parkplatz sind bzw. werden mit Borden eingefasst, so dass eine Entwässerung der Parkflächen und Fahrgassen über Straßenabläufe und Entwässerungsleitungen erforderlich ist.

Das Wasser des umzubauenden Parkplatzes wird weiterhin in das bestehende Regenrückhaltebecken der Rastanlage eingeleitet. Das Wasser wird über einen Ölabscheider und eine Flachwasserzone der Versickerung zugeführt. In einem früheren Planfeststellungsverfahren (Nachtragsplanfeststellungsbeschluss vom

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1

22.01.1975 Az.: VIA3-32-02/252-2400-74 zum Planfeststellungsbeschluss vom 23.10.1972, Az.: VIA3-32-02/252-1617/72) wurde die Wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung von 13,8 l/s unbefristet erteilt.

Diese Versickerungsmenge wird nach dem Umbau nicht überschritten, da die zu entsiegelten Flächen größer sein werden als die neu versiegelten Flächen des PKW - Parkplatzes.

Die bestehenden Entwässerungsleitungen müssen aufgrund des Umbaus neu verlegt werden.

Das Oberflächenwasser der Zufahrt zum Lkw-Parkplatz sowie des erweiterten Parkplatzes werden über ein neu anzulegendes Versickerungsbecken in den Untergrund eingeleitet. Dabei wird für den in 2,50 m Tiefe anstehenden Boden ein Durchlässigkeitsbeiwert von $k_f = 2 \cdot 10^{-5}$ m/s angesetzt. Da in einer Tiefe von 2,50 m ein sandiger, schwach kiesiger Boden ansteht, kann das Wasser hier versickert werden. Vor der Versickerung wird das Oberflächenwasser in einem Absetz- und Ölabscheidebecken vorbehandelt. Nach Vorgabe der Unteren Wasserbehörde des Rhein-Kreis Neuss ist dabei das Abscheidebecken für Leichtflüssigkeiten als Erdbecken mit ständigem Wasserspiegel zu betreiben. Zudem darf für das Versickerungsbecken eine Entleerungszeit von 24 Stunden nicht überschritten werden.

Die Bemessung der Entwässerungsanlagen ist in Unterlage 18 enthalten.

Gemäß gem. RAS- EW 2005 soll das von den Lärm- / Sichtschutzwälle abfließende Wasser ungesammelt und breitflächig in das angrenzenden Gelände gelangen und versickern.

Da die Maßnahme in der geplanten Wasserschutzzone IIIA/ IIIB liegt werden bei der Planung der bewirtschafteten Tank- und Rastanlage die Grundsätze der RiStWag 2002 beachtet. Die Fahrgassen sowie Parkflächen für Pkw sind in Asphaltbauweise vorgesehen. Die Stellplätze für Lkw sind in Betonbauweise geplant. Damit gelten die Verkehrsflächen als wasserundurchlässig. Zudem ist für die Bankettausbildung ein Schotterrasen vorgesehen, der als standfest gilt. Die Durchlässigkeit des Bodens wurde mit $k_f = 2 \cdot 10^{-5}$ m/s ermittelt. In einer Tiefe von 2,50 m wurde versickerungsfähiger Boden vorgefunden. Unter der Annahme, dass die Verkehrsbelastung des Parkplatzes zwischen 2000 und 15000 Kfz/24h liegt, ist die Entwässerung dieser Maßnahme nach Tabelle 3 der RiStWag der Stufe 2 zuzuordnen. Das anfallende Niederschlagswasser der Fahrgassen ohne angrenzende Parkflächen kann damit ungesammelt breitflächig über das standfeste Bankett versickern. Im Bereich der Parkplätze wird das Niederschlagswasser über Hochborde und Straßenabläufe gesammelt und einer Versickerungsanlage mit vorgeschaltetem Absetzbecken zugeführt.

Es ist vorgesehen den Bereich der Ausfahrt der Autobahn und der Ausfahrt des LKW – Parkplatzes zwischen Bau – km 0+200 und Bau – km 0+500 über die Grünfläche zwischen Autobahn und Ausfahrt zu versickern. Die vorhandene Entwässerung der Oberflächenwassers in diesem Bereich der A 46 – Nordseite – erfolgt ebenfalls breitflächig in das angrenzende Gelände.

Die der Planung zugrunde liegende wassertechnischen Unterlagen wurden mit den zuständigen Wasserbehörden abgestimmt.

Im Einzelnen wird auf die Regelungen im Regelungsverzeichnis, auf die Darstellung in den Planunterlagen sowie auf die Ergebnisse der wassertechnischen Untersuchungen, Unterlage 18, verwiesen.

4.13 Straßenausstattung

Innerhalb der Baumaßnahme ist die Straßenausstattung als Grundausrüstung mit Markierung, Leiteinrichtungen und Beschilderung entsprechend den einschlägigen Richtlinien vorgesehen. Neben der normalen verkehrsregelnden Beschilderung wird bei dieser Maßnahme die Wegweisung zu den Parkplätzen vorgesehen. Der Parkplatz wird beleuchtet. Die vorhandene Beleuchtung wird nach dem Umbau entsprechend angepasst.

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand

In Zukunft wird der Anteil des Straßengüterverkehrs weiter stark zunehmen. Mit dem Verkehrsanstieg hat der Ausbau der Rastanlagen an den Bundesautobahnen nicht überall Schritt halten können. Während für die vorgeschriebenen Ruhepausen und Lenkzeitunterbrechungen der Lkw- Fahrer tagsüber in der Regel ausreichend Lkw- Parkstände auf Rastanlagen bereitstehen, kommt es vor allem auf den Rastanlagen der Hauptachsen abends und nachts zu Engpässen.

Durch den Umbau der Rast- und Tankanlage wird das Angebot an Stellplätzen erweitert. Aufgrund der vorgeschriebenen Pausenzeiten für Lkw-Fahrer in Verbindung mit der Erhöhung der Anzahl an Lkw-Stellplätzen stellt dies insgesamt eine Verbesserung der jetzigen Rastplatzsituation dar. Die

Baumaßnahme trägt zu einer Optimierung der Verkehrssicherheit bei und erhöht den Schutz des Menschen.

Die Erholungseignung ist im nahen Umfeld der Baumaßnahme aufgrund der vorhandenen Verkehrsemissionen gering. Die Rastanlage wird lediglich für die kurzzeitige Erholung genutzt.

Unweit der Raststätte, in ca. 2 km Entfernung, befindet sich die Erftaue, ein beliebtes Ziel für Erholungssuchende. Einige Rad- und Wanderwege entlang der Erft, verbinden die Städte Neuss und Grevenbroich. Eine hohe Bedeutung als Freizeitstätte hat die Erft mit zahlreichen Einrichtungen für den Kanu- und Rudersport.

Der Erlebnis- und Erholungswert der Landschaft wird durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt.

5.1.2 Umweltauswirkungen

Für den Bau der neuen Lkw-Stellplätze werden landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Durch den Ausbau der Rastanlage rückt diese näher an einen bestehenden landwirtschaftlichen Betrieb heran. Es werden Privatgrundstücke in Anspruch genommen. Während der Bauzeit kann es zu Beeinträchtigungen der Anwohner durch baubedingte Immissionen im Bereich der Baumaßnahme kommen. Die Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie die visuelle Beeinträchtigung durch die Erweiterung der Rastanlage werden im Nahbereich der Wohnbebauung die Wohnqualität verschlechtern. Durch die Beseitigung von Straßenbegleitgrün wird in einem Abschnitt vorübergehend der freie Blick für die Anwohner auf den Straßenkörper bzw. die Tank- und Rastanlage ermöglicht.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Absatz 1 und 2 UVPG genannten Schutzgüter Menschen einschl. der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselbeziehungen wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan - Unterlage 9- verwiesen, in dem die Auswirkungen der vorliegenden Baumaßnahme näher ermittelt und beschrieben sind.

Im Plangebiet liegen keine Ausschlusskriterien vor, die eine Bewertung des Vorhabens als "umweltunverträglich" nach sich ziehen müssten.

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1

Für die Baumaßnahme sind nach den Vorschriften der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. 1990, S. 1036) unter Berücksichtigung der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990“ - RLS-90 - (Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 und Nr. 17/1992 des Bundesministers für Verkehr - VkB. 1990, S. 258 und 1992, S. 208) schalltechnische Untersuchungen durch die Straßenbauverwaltung (Landesbetrieb Straßenbau NRW), unter Einbeziehung der Außenwohnbereiche, durchgeführt worden.

Die durchgeführten Untersuchungen (Berechnung, Bewertung) haben ergeben, dass :

- bei den Wohnhäusern im Bereich der Straße „Lindenhof“ dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutz besteht.
- in Teilbereichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes vorzusehen sind.
- dass für die o. g. Wohnhäuser trotz der Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes Anspruchsvoraussetzungen zur Erstattung der Kosten für Lärmschutz an baulichen Anlagen - so genannter passiver Lärmschutz - dem Grunde nach vorliegen, sofern das vorhandene Bauschalldämmmaß der Umfassungsbauteile den auftretenden Lärm nicht bereits auf zumutbare Innenpegel entsprechend der Anlage zur Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV (vom 4. Februar 1997 (BGBl. 1997, S. 172)) abmindert.
- der Immissionsgrenzwert für den Tag nicht überschritten wird und somit keine Einschränkungen für die Nutzung der Außenwohnbereiche (Terrassen, Balkone) gem. der Verkehrslärmschutzrichtlinie 97-VLärmSchR 1997, Nr. 49 ff, vorliegt.

Als aktive Lärmschutzmaßnahmen sind im Bereich der PKW – Parkplätze eine 320 m lange Lärmschutzwand mit einer Höhe von 5,00m vorgesehen, die LKW Stellplätze werden durch einen 255 m langen und 2,60 m hohen Wall geschützt.

Im Einzelnen wird auf die nachstehenden Ausführungen unter Abschnitt 6.1.1 dieses Erläuterungsberichtes, auf die Planunterlagen, die entsprechenden Regelungen im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) und auf die lärmtechnischen Unterlagen, Unterlage 17.1) verwiesen.

Im Rahmen einer geplanten Deckensanierung der A 46 in diesem Bereich wird ein Straßenoberflächenbelag mit dem Korrekturbeiwert $D_{Sto} = - 2 \text{ dB(A)}$ berücksichtigt.

5.2 Naturhaushalt

Tiere, Pflanzen , biologische Vielfalt

Verschiedene Tierarten sind durch die Baumaßnahme potenziell gefährdet, wenn sich Habitate im Bereich des Baufeldes befinden. Der Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten streng geschützter Arten wurde geprüft und kann ausgeschlossen werden. Bei dem Verlust von Vegetationsflächen handelt es sich primär um Ackerland und Straßenbegleitgrün. Die straßenbegleitenden Gehölzbestände werden erfahrungsgemäß von wenigen und meist weitverbreiteten Vogelarten als Niststätten genutzt. Geeignete Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen beugen der Beeinträchtigung bzw. dem Verlust weiterer Bestände vor.

Spezielle potenziell planungserhebliche faunistische Wechselwirkungen mit dem Umfeld sind nicht bekannt.

Boden

Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Auf der versiegelten Fläche ist die Versickerung von Niederschlagswasser nicht mehr möglich. Es kommt zu einem Funktionsverlust der natürlichen Bodeneigenschaften (Speicher- und Reglerfunktionen). Auch positive Wirkungen auf das Klima entfallen. Betroffen sind ca. 23.124 m² Fläche, die durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage neuversiegelt werden.

Baubedingt können Immissionen in unmittelbarer Nähe von Verkehrsflächen zur Anreicherung von Schadstoffen im Boden führen.

Da es sich bei den in Anspruch zu nehmenden Böden überwiegend um solche mit massiver anthropogener Überformung handelt, ist das Vorhaben unter dem Aspekt des Bodenschutzes prinzipiell als umweltverträglich einzustufen.

Wasser

Oberflächengewässer sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Das Vorhaben liegt teilweise in den zukünftigen Wasserschutzzonen IIIA und IIIB. Bei der Planung der bewirtschafteten Tank- und Rastanlage wurden die Grundsätze der RiStWag 2002 beachtet. Die Neuversiegelung führt zu einer Verminderung der Grundwasserneubildungsrate und zum Verlust der Filterwirkung des Bodens. Bei Unfällen während der Bauzeit können austretende Betriebsstoffe und Transportgüter in das Grundwasser gelangen. Wesentliche Veränderungen des Grundwassers sind aber infolge der Realisierung des Vorhabens nicht zu erwarten. Die Baumaßnahme ist daher als umweltverträglich zu bezeichnen.

Klim/ Luft

Die Bodenversiegelung hat eine Veränderung des Kleinklimas im Bereich der Baumaßnahme zur Folge, da sich versiegelte Flächen wesentlich schneller aufheizen als begrünte Flächen. Baubedingt können Immissionen in unmittelbarer Trassennähe zur Anreicherung von Schadstoffen in der Luft führen. Die Gefahr von wesentlichen Schadstoffanreicherungen besteht nicht.

Eine Beeinträchtigung von lufthygienisch-klimatischen Ausgleichsfunktionen ist nicht zu erwarten. Funktionselemente mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Landschaft/ Landschaftsbild

Der Eingriff stellt keine erhebliche Beeinträchtigung für das Landschaftsbild dar. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Baumaßnahme beschränkt sich auf die unmittelbare Umgebung der Tank- und Rastanlage. Der Verlust von Gehölzstrukturen wird das Landschaftsbild im Direktbereich der Baumaßnahme vorübergehend beeinträchtigen.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden Gehölzpflanzungen auf der Böschung der A 46 und im Bereich der Rastanlage erfolgen. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kann somit gemindert bzw. das Landschaftsbild wieder hergestellt werden. Funktionselemente mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern - wie Verstärkung der Barrierewirkung, Verlust bzw. Veränderung der Lebensräume für Pflanzen und Tiere, Veränderung des Landschaftsbildes, Auswirkungen auf den Boden, den Wasserhaushalt und das Mikroklima - sind bereits vorstehend kurz, sowie im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) im Rahmen der Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Lebensraumfunktion und die abiotischen Funktionen ausführlich beschrieben.

Erhebliche negative Wechselwirkungen, die zu zusätzlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Anlass geben, werden durch die Baumaßnahme nicht verursacht.

5.3 Landschaftsbild

Die flachwellig reliefierte Terrassenlandschaft fällt zur Erft hin, von ca. 70 m ü. NN auf 50 m ü. NN, ab. In der einst waldreichen Gegend ist heute die Ackerflur mit nur wenigen strukturierenden und gliedernden Gehölzelementen vorherrschend. Die Gehölzbestände befinden sich vorwiegend entlang der Straßen und Wege, in Hausgärten bzw. als Siedlungsgrün in den Ortschaften.

Eine Baumreihe, bestehend aus alten Linden wird durch die Rastanlage auf der Westseite tangiert. Das zur Rastanlage gehörige Entwässerungsbecken ist mit Laubgehölzen eingegrünt worden. Südwestlich der Rast- und Tankanlage grenzt der Ort Hemmerden mit einem Gewerbegebiet an. In unmittelbarer Nähe der Raststätte liegen einzelne landwirtschaftliche Betriebe mit ihren Hofanlagen. In Richtung Süden sind die Standorte der Braunkohlekraftwerke gut sichtbar. Von dort kommend verlaufen Hochspannungstrassen parallel zur A 46.

Das Landschaftsbild wird bereits heute durch die vorhandene Rastanlage übergeprägt. Durch die Erweiterung wird sich das Landschaftsbild nicht grundlegend verändern.

5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Nach Angaben des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege stellt der Planungsraum aus bodendenkmalpflegerischer Sicht einen hoch bedeutsamen, bisher jedoch nicht systematisch untersuchten Bereich dar. Archäologische Funde belegen, dass bereits in der Jungsteinzeit eine Besiedlung des Hemmerden-Gebietes stattfand. Anhand von bereits zur Verfügung stehenden Daten zu Bodendenkmälern und einer hohen Dichte archäologischer Fundplätze im Gebiet der Erftaue kann davon ausgegangen werden, dass sich im Planungsraum Siedlungs-, Werk- und Bestattungsplätze der Vorgeschichte, der römischen Zeit, des Mittelalters und der Neuzeit befinden könnten.

Bei der Hauptstraße durch Hemmerden, der heutigen K 40, handelt es sich um einen Abschnitt der ehemaligen napoleonischen „Route de Juliers-Dusseldorf“, mit einer als Naturdenkmal festgesetzten Lindenallee (vgl. Landschaftsplan V).

Bei der Planung zur Erweiterung der Rastanlage wurden die vorhandenen Kultur- und Sachgüter berücksichtigt bzw. ein Eingriff vermieden.

5.5 Artenschutz

Bei Eingriffen in Natur und Landschaft ist sicherzustellen, dass der Erhalt der lokalen Population sowie die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten artenschutzrechtlich relevanter Arten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewährleistet werden kann (vgl. § 44 Abs. 5 BNatSchG). Berücksichtigung finden dabei die „besonders geschützten“ und „streng geschützten“ Arten einschl. der FFH-Anhang IV-Arten und die europäischen Vogelarten im Wirkraum des Vorhabens.

Für Nordrhein-Westfalen hat das LANUV anhand bestimmter naturschutzfachlicher Kriterien eine Auswahl von Arten vorgenommen, die als „planungsrelevante“ Arten bezeichnet werden. Im „Fachinformationssystem geschützte Arten in NRW“ (FIS) können messtischblattweise Informationen zu den planungsrelevanten Arten, bezogen auf unterschiedliche Lebensraumtypen,

Erläuterungsbericht zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord

Unterlage 1

herangezogen werden. Im vorliegenden Fall wurde für die Bestimmung der relevanten Arten das Ergebnis der FIS-Abfrage für das Messtischblatt 4805 Korschenbroich (MTB) verwendet. Das Plangebiet stellt nur einen kleinen Bereich des MTB dar. Viele der in der Liste aufgeführten Arten können aufgrund der fehlenden Lebensraumbedingungen ausgeschlossen werden. Die artenschutzrechtliche Beurteilung beschränkt sich demnach auf die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. nicht sicher auszuschließenden planungsrelevanten Arten. Dabei ist zu prüfen, ob durch den Ausbau artenschutzrechtliche Belange gem. BNatSchG betroffen sind bzw. ein entsprechender Verbotstatbestand vorliegt.

Arten, die im Vorhabensgebiet vorkommen können, sind:

- Feldhamster
- Zwergfledermaus
- Rebhuhn
- Feldlerche
- Feldsperling
- Kiebitz
- Mäusebussard
- Turmfalke
- Turteltaube
- Mehlschwalbe

Einzelheiten sind der Unterlage 9, Landespflegerischer Begleitplan, zu entnehmen

Im Auftrag des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein, wurde im Frühjahr des Jahres 2008 durch einen Gutachter eine Feldhamsterkartierung im Bereich der Tank- und Rastanlage Vierwinden durchgeführt. Trotz intensiver Nachsuche wurden keine Feldhamsterbaue gefunden. Obwohl nach dem letzten Kartierungsstand keine Hamsterfunde im Bereich des Bauvorhabens nachgewiesen werden konnten, ist nach Aussagen des Gutachters nicht auszuschließen, dass der Feldhamster im Umfeld weiterhin vorkommt und ins Gebiet einwandern kann (FEHR 2008).

Der Umweltschutzbeauftragte der Stadt Grevenbroich wies im Jahr 2010 darauf hin, dass sich in den Baumhöhlen der alten Lindenbäume der Lindenallee Quartiere der Zwergfledermaus befinden können. Der Erhalt der Bäume ist durch die Baumaßnahme nicht gefährdet, so dass ein Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der streng geschützten Art und somit der Verbotstatbestand ausgeschlossen werden kann. Auch bei den übrigen potenziell im Planungsbereich vorkommenden Tierarten sind projektbedingte Störungstatbestände des Artenschutzes auszuschließen. Von den

planungsrelevanten Fledermaus- und Vogelarten wird das Gebiet lediglich zur Nahrungssuche und Rast aufgesucht.

Für alle vorkommenden Tierarten werden die allgemeinen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände und die Vorgaben der Eingriffsregelung zur Schadensbegrenzung beachtet, z. B. das Roden von Gehölzen außerhalb der Nistzeiten. Es wurde für die planungsrelevante Art ein artenschutzrechtliches Protokoll gem. Anhang 4 des Planungsleitfadens erstellt, das als Anlage dem Landespflegerischen Begleitplan (Unterlage 9) beigelegt ist.

Im Rahmen der Überprüfung der Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG wurde festgestellt, dass unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan dargelegten Vermeidungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände des vorgenannten Paragraphen greifen. Ausnahmegenehmigungen nach § 45 (7) sind nicht erforderlich.

5.6 Natura 2000-Gebiete

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne von § 7 Abs. 1 Nrn. 6-8 BNatSchG - so genannte Natura 2000-Gebiete - sind im vorliegenden Planungsraum nicht vorhanden.

5.7 Weitere Schutzgebiete

Zur Zeit sind noch keine Wasserschutzgebiete im Planungsbereich festgesetzt. Allerdings sind nach Rücksprache mit der Bezirksregierung Düsseldorf vom Juli 2010 im Ausbaubereich zwei Wasserschutzzonen geplant:

- Wasserschutzzone III B – Fürth und
- Wasserschutzzone III A – Hemmerden-Kapellen

Bei diesen Zonen handelt es sich um keine festgesetzten Schutzgebiete gemäß § 19 WHG. Die Einzugsgebiete sind jedoch im GEP 99 als „Bereich für den Grundwasser- und Gewässerschutz“ dargestellt, d.h. sind landesplanerisch gesichert und sollen vor Nutzungen geschützt werden, die die Grundwasserbeschaffenheit beeinträchtigen können. Die Grundsätze der RiStWag 2002 werden beachtet.

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme ist ein nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) bzw. Landschaftsgesetz des Landes NRW (LG NW) geschütztes Naturdenkmal betroffen. Das Bauvorhaben tangiert das im LP unter der Festsetzung 6.2.3.15 genannte „Naturdenkmal Lindenallee an der K 40 zwischen Hemmerden und Raststätte Vierwinden“, eine im Alleenkataster des Landes NRW enthaltene Allee mit dem Schutzstatus nach § 47 a LG NW. Die Festsetzung als Naturdenkmal erfolgte gem. § 22 LG NW aufgrund der landeskundlichen Bedeutung sowie der Eigenart und Schönheit der Lindenallee.

6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen sowie Ersatzmaßnahmen

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Die durchgeführten Untersuchungen haben ergeben, dass in Teilbereichen der Straße Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes vorzusehen sind.

Als aktive Lärmschutzmaßnahmen sind zu nennen:

- Im Bereich des geplanten Pkw-Parkplatzes wird eine 320 Meter lange Lärmschutzwand entlang der Autobahn mit einer Höhe von 5,00 m zur Einhaltung des Lärmvorsorgegrenzwertes am Tag von 64 dB(A) benötigt. Ein aktiver Schutz zur Einhaltung des Grenzwertes in der Nacht von 54 dB(A) kann auch mit einer 10 Meter hohen Wand nicht erreicht werden. Soweit darüber hinaus die Beurteilungspegel die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte überschreiten, liegen für die Eigentümer / Anwohner der Straße am „Lindenhof“ die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz an den baulichen Anlagen - sogenannter passiver Lärmschutz - dem Grunde nach vor.
- Entlang des Lkw-Parkplatzes ist ein 255 m langer Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,60 m vorgesehen.
- Als Sichtschutz vor Scheinwerfern der Lkw entlang der Zufahrt zum Lkw-Parkplatz ist eine 4 Meter hohe Immissionswand geplant.

Im Einzelnen wird auf die Regelungen im Regelungsverzeichnis, auf die Planunterlagen und auf die Lärmtechnischen Unterlagen (Unterlage 17.1) verwiesen.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Luftschadstoffe/ Lufthygienische Situation

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließend oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Dieser Gesichtspunkt ist bei der Planung auch hinsichtlich der Schadstoffbelastung beachtet worden.

Lufthygienische Situation

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch die Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren und durch Abrieb von Bremsbelägen, Reifen und Fahrbahnbelägen.

Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend in gasförmigen, z. T. auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben spezifischen Abgas-Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, unverbrannte Kohlenwasserstoffe, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Staub und Ruß.

Die Beurteilung der Luftschadstoffbelastung erfolgt auf Grundlage der nach § 48 a Absatz 1 und 3 BImSchG erlassenen 39. BImSchV. In dieser Verordnung werden die Richtlinien des europäischen Parlaments und des Rates 2008/50/EG vom 21.05.2008 über Luftqualität und saubere Luft in Europa, 2004/107/EG über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft sowie 2001/81/EG vom 23.10.2001 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe in deutsches Recht umgesetzt.

Im Rahmen der geplanten Erweiterung der Rastanlage vierwinden – Nord wurde die aktuelle und zukünftige Luftschadstoffbelastung durch die A 46 im Bereich der Rastanlage an der vorhandenen Bebauung mit dem PC – Programm zur RLuS 2012 ermittelt. Mit der Berechnung nach RLuS 2012 lassen sich Angaben über die Zusatz- und Gesamtbelastung der Luftschadstoffe Stickstoffoxid (NO₂), Feinstaub PM₁₀ und Feinstaub PM_{2,5} machen.

Die Luftschadstoffbelastungsgrenzen werden, insbesondere in der Prognose deutlich unterschritten, daher kann davon ausgegangen werden, dass die relativ geringen zusätzlichen Emissionen des Parkplatzverkehrs auf der erweiterten Rastanlage u keinen kritischen Belastungen oder gar Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV führen.

Einer Erhöhung der Schadstoffmenge im Planungsraum durch die Schaffung neuer Parkplatzflächen für Lkw steht eine Verminderung der Schadstoffe im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung gegenüber. Die Lkw- Parkstände liegen weiter von der Bebauung entfernt, der Verkehrsablauf wird flüssiger und die Wohnhäuser werden durch eine Sichtschutzmauer geschützt.

Insgesamt wird daher die lufthygienische Situation durch die Baumaßnahme nicht verschlechtert, wenn nicht durch eine Verringerung der Autoabgase sogar etwas verbessert.

Im Einzelnen wird auf die Erläuterungen und Berechnungen der Unterlage 17.2 verwiesen.

Die durch das Vorhaben während der Bauzeit zu erwartenden Staub- und Schmutzeinwirkungen sind nicht wesentlich und überschreiten nicht das ortsübliche Maß. Eine Überschreitung der in Gesetzen oder Rechtsvorschriften festgelegten Grenzwerte ist nicht zu erwarten.

Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen verschiedener Schadstoffe untereinander werden von der aktuellen Wirkungsforschung zwar diskutiert, sind jedoch noch in keiner Weise greifbar oder quantifizierbar. Solange insoweit keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, bewegt man sich bei der Erwägung möglicher Synergieeffekte im Bereich der Spekulation. Das UVPG verlangt aber ausdrücklich die "Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein

anerkannten Prüfmethode", so dass zur Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt die lufthygienischen Orientierungswerte weiterhin als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

Erschütterungen

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der Rastanlage ergeben sich Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke, die deren Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen. Dies gilt, obwohl bisher gesetzliche Vorschriften für den Erschütterungs-Immissionsschutz fehlen.

Die Bauarbeiten werden unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Baukunst ausgeführt. Die Anhaltswerte für Erschütterungsimmisionen gemäß Ziffer 5 des Gemeinsamen Runderlasses des MUNLV, des MWMEV und des MSWKS: "Messung, Beurteilung, Verminderung von Erschütterungsimmisionen" vom 31.7.2000 - MBl. NRW S. 945 - in der Fassung vom 4. Nov. 2003 sowie die DIN 4150 "Erschütterungen im Bauwesen", insbesondere Teil 2: "Einwirkungen auf bauliche Anlagen" werden unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes eingehalten.

6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Im Ausbaubereich der Tank- und Rastanlage sind zwei Wasserschutzzone geplant:

- Wasserschutzzone III B – Fürth und
- Wasserschutzzone III A – Hemmerden-Kapellen

Die Planung der Erweiterung der Rastanlage wird auf diese Schutzgebiete abgestimmt, um einer späteren Festsetzung der Schutzgebiete gerecht werden zu können.

Dazu ist vorgesehen, dass Schmutz- und Niederschlagswasser der Rastanlage zu sammeln und nach einer entsprechenden Behandlung schadlos in den Untergrund einzuleiten. Das geplante Versickerungsbecken im Bereich des Lkw-Parkplatzes wird dabei so geplant, dass es vollständig in der geplanten Wasserschutzzone III B liegt.

Zudem sind die Verkehrsflächen als wasserundurchlässige Asphalt- oder Betonflächen vorgesehen. Das Bankett im Bereich des Lkw-Parkplatzes ist als standfester Schotterrasen geplant.

Die Planungsgrundsätze entsprechend den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) - Ausgabe 2002 - werden beachtet.

Die bauausführenden Firmen werden durch entsprechende Regelungen in den Bauverträgen verpflichtet, bei Baustelleneinrichtung und Baudurchführung die Vorschriften der RiStWag zu beachten.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Mit der vorliegenden Planung erfolgt ein Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG und nach § 4 Abs. 1 LG NW. Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen und/oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

Die Versiegelung führt zu einem dauerhaften Verlust der Biotopfunktionen, so dass ein nachhaltiger Eingriff gegeben ist, mit der Folge der Vernichtung von Bodenlebewesen und des Entzugs von Boden als Standort für die Vegetation und als Lebensraum für die Tierwelt. Betroffen sind ca. 23.124 m² Fläche, deren Bodengefüge bereits durch den Einfluss des Menschen verändert ist, sowie 63 Einzelbäume. Die betroffenen Ackerflächen sind stark durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung und die Nähe zur A 46 vorbelastet. Das gleiche gilt auch für die Nebenflächen der Bundesautobahn bzw. Rastanlage.

Durch die Baumaßnahme ist auch die Beseitigung von Gehölzbeständen im Bereich der Tank- und Rastanlage sowie auf den Böschungen der A 46 erforderlich. Die Lebensraumfunktion ist hier für Tiere und Pflanzen vergleichsweise gering. Durch die Beeinträchtigungen des Verkehrs auf der Bundesautobahn sind die Standortbedingungen bereits stark verändert. Da es sich bei den Gehölzverlusten um einen zeitlich innerhalb von 30 Jahren wieder herstellbaren Bestand handelt, ist der Eingriff ausgleichbar.

Schutz- und Sicherungsmaßnahmen

Zum Schutz und zur Sicherung vorhandener Gehölzbestände werden insbesondere Sicherungsmaßnahmen gemäß RAS-LP 4 und DIN 18920 (Schutz gegen Bodenverdichtungen, Schutz von Stämmen und Kronen, Sicherung des Wurzelwerkes im Bereich von Anschnitten und Anschüttungen) durchgeführt. Außerdem werden Arbeitsflächen im Bereich von Gehölzbeständen vermieden.

Bei den Schutzmaßnahmen handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- Bauzäune an angrenzenden Gehölzflächen während des Baubetriebes;
- Laubbäume sind, soweit wie möglich, zu erhalten und gemäß DIN 18920 sowie RAS-LP 4 vor Beschädigungen durch Stammschutz (Ummantelung, 7 Stck.) sowie vor Ablagerung von Baumaterialien im Wurzelbereich zu sichern. Auf Erdbewegungen (Abschieben des Oberbodens, Anfüllen von Boden) im Wurzelbereich ist bei der Neuprofilierung der Böschung zu verzichten.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Die negativen Auswirkungen der Versiegelung werden durch die Entsiegelung befestigter Flächen teilweise ausgeglichen bzw. durch landschaftspflegerische Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle kompensiert.

A 1: Entsiegelung (4.236 m²)

Die aufgrund der Planung nicht mehr benötigten befestigten Flächen werden entsiegelt und entsprechend ihrer Funktion (Bankett, Mulde, Gestaltungsfläche usw.) eingesät oder bepflanzt. Durch die Maßnahme wird die Neuversiegelung teilweise ausgeglichen.

E 1: Anlage eines Feldgehölzes mit Sukzessionsbereichen auf einer Ackerfläche (11.500 m²)

Die im Rahmen der Baumaßnahme notwendige Versiegelung kann durch die Entsiegelung (s. Maßnahme A 1) und Anlage eines Feldgehölzes auf einer Ackerfläche ausgeglichen werden. Die Ackerfläche wird in Teilbereichen feldgehölzartig mit Bäumen und Sträuchern der heutigen potentiellen natürlichen Vegetation (hpnV) bepflanzt. Innerhalb der Fläche bleiben Bereiche der natürlichen Entwicklung überlassen. Entwicklungsziel der Maßnahme ist eine extensive Wiese zur Förderung der Arten-, insbesondere Faunenvielfalt (z.B. Schmetterling, Heuschrecken)

Die Ersatzmaßnahme liegt in der Gemarkung Holzheim (s. LM 2) und ist aufgrund vorhandener benachbarter Gehölzflächen für den Biotopverbund gut geeignet.

Gemäß § 4a Abs. (1) Satz 1 Landschaftsgesetz NRW (novellierte Fassung vom 16.03.2010) soll die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen im Rahmen der Gesamtkompensation in der Regel nicht größer sein als diejenige für den Eingriff dauerhaft in Anspruch genommene Fläche (Straßenkörper + Nebenanlagen) (so genannte 1:1 Regelung). Der Verlust von landwirtschaftlich genutzten Flächen für die Erweiterung der Rastanlage beträgt durch die Neuversiegelung 20.064 m² und für die Nebenanlagen 25.409 m², so dass insgesamt im Bereich der Baumaßnahme 45.473 m² Ackerfläche entfallen. Für eine Ersatzmaßnahme werden der Landwirtschaft zusätzlich 11.500 m² Fläche entzogen.

Im Einzelnen wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 9) und das Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) verwiesen.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Die Gestaltungsmaßnahmen dienen der Einbindung der Rastanlage in die Landschaft, nicht dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes. Die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen ersetzen den Verlust von Straßenbegleitgrün und wirken sich positiv auf das Landschaftsbild aus.

An den Rastplatz grenzen fünf Häuser der Straße „Lindenhof“ sowie eine Gärtnerei. Um den ungehinderten Blick dieser Häuser auf den zu erweiternden Parkplatz zu unterbinden, wird nordwestlich des Lkw-Parkplatzes ein Sichtschutzwall mit einer Höhe von 2,00 m vorgesehen.

Die Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen der Böschungen, der Sicht- und Lärmschutzanlagen bewirken die Einbindung der Rastanlage in die Umgebung und die Wiederherstellung des Landschaftsbildes.

6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht.

Der beim Abbruch der Anlagen anfallende Bauschutt bzw. sämtliche anfallenden Abfälle (Überschuss- und Aufbruchmassen) werden entsprechend dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/ AbfG) entsorgt. Den bauausführenden Firmen werden entsprechende Auflagen erteilt.

Bei der Verwendung von aufbereiteten Altbaustoffen (Recycling-Baustoffen), industriellen Nebenprodukten und Hausmüllverbrennungsrückständen im Erd- und Fahrbahndeckenbau werden die Gemeinsamen Runderlasse vom 09.10.2001 bzw. vom 14.09.2004 des MUNLV (Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW) -IV-3-953-26308-IV-8-1573-30052- und des MWMEV (Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr NRW) -VI-A3-32-40/45- sowie §§ 32 (2) und 48 (2) des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) vom 31.07.2009 beachtet.

Nicht güteüberwachte Recycling-Baustoffe oder industrielle Nebenprodukte werden im Bereich des geplanten Wasserschutzgebietes nicht eingebaut.

Im Plangebiet sind keine eingetragenen Bodendenkmäler vorhanden. Werden Bodendenkmäler in Form von kultur- und erdgeschichtlichen Bodenfunden (etwa Tonscherben, Metallfunde, Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien u. ä.) entdeckt (so genannte Zufallsfunde), wird die Entdeckung der örtlich zuständigen Gemeinde und dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege unverzüglich angezeigt.

Die Entdeckungsstätte wird in unverändertem Zustand mindestens drei Werktage nach Zugang der Anzeige erhalten, falls diese nicht vorher von der Denkmalpflege freigegeben wird (§§ 15 und 16 DSchG NRW).

Die Straßenbauverwaltung wird dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege – den Beginn der Erdarbeiten so rechtzeitig mitteilen, dass mindestens 12 Wochen vor Beginn der Erdarbeiten eine archäologische Untersuchung durchgeführt werden kann.

7 Kosten

Die Kosten der Baumaßnahme trägt die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), soweit im Einzelnen nicht eine andere Regelung im Regelungsverzeichnis ausgewiesen ist.

Bei Maßnahmen an Versorgungsleitungen sind im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) keine Kostenregelungen ausgewiesen. Diese erfolgen aufgrund bestehender Verträge bzw. nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung.

8 Verfahren

Die Rechtsgrundlage der Planfeststellung für die Bundesfernstraßen ergibt sich aus den §§ 17 bis 17e des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) i. V. m. Teil V, Abschnitt 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes Nordrhein-Westfalen (§§ 72 bis 78 VwVfG.NRW.).

Das Straßenbauvorhaben greift in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berührt bestehende Rechtsverhältnisse.

Zur umfassenden Problembewältigung sind daher in der Planfeststellung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung – rechtsgestaltend zu regeln.

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden oder auf Verlangen übernommen werden müssen;
- welche Folgemaßnahmen an anderen Anlagen notwendig sind;
- ob und welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind;
- welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich sind.

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, nicht erforderlich.

Die Planfeststellung ersetzt jedoch nicht die für die Durchführung der Straßenbaumaßnahme erforderlichen privatrechtlichen Regelungen.

Die nach § 15 i. V. m. § 9 Abs. 1 UVPG gebotene Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgt im Rahmen des Anhörungsverfahrens. Die Planunterlagen, die im Rahmen

des Anhörungsverfahrens zu jedermanns Einsicht am Auslegungsort ausliegen, enthalten die nach § 6 (3) UVPG erforderlichen Unterlagen.

9 Durchführung der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme wird für die Bundesrepublik Deutschland (Bund) in Auftragsverwaltung durch das Land Nordrhein-Westfalen vom Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßenbauverwaltung) durchgeführt.

Die Maßnahme soll nach Vorliegen der baurechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen durchgeführt werden. Einzelheiten der Baumaßnahme werden - soweit erforderlich - rechtzeitig vor Baubeginn mit den jeweils betroffenen Baulastträgern bzw. Eigentümern von Versorgungsanlagen noch abgestimmt.

Die Baumaßnahme wird in zwei Baustufen gebaut werden.

Zuerst wird der neue Lkw-Parkplatz gebaut. Dieser wird anschließend, während des Umbaus des vorhandenen Rastplatzes für den Pkw-Verkehr freigegeben.

Die Rodung der Gehölze sowie der Gehölzrückschnitt gemäß der landschaftspflegerischen Maßnahmen erfolgt im Zeitraum von 1. Oktober bis 28. Februar der dem Bau vorausgeht.

Die Schutzmaßnahmen gemäß RAS LG 4 und DIN 18920 werden vor Baubeginn durchgeführt.

Die Durchführung der landschaftspflegerischen Begleit- und Gestaltungsmaßnahmen im Bereich der Rast- und Tankanlage sowie die Pflanzung des Straßenbegleitgrüns wird die Straßenbauverwaltung innerhalb eines Jahres nach Herstellung der Fahrbahn vornehmen.

Die Durchführung der außerhalb gelegenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird die Straßenbauverwaltung spätestens mit dem Baubeginn einleiten und innerhalb eines Jahres abschließen. Die jeweilige Vegetationsperiode wird berücksichtigt.