

Standortsuche PWC Bergisches Land Ost und West  
BAB A1: AK Leverkusen bis AK Wuppertal- Nord

**Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen  
der Stadt Leverkusen**

**02.05.2017**

**DEGES**



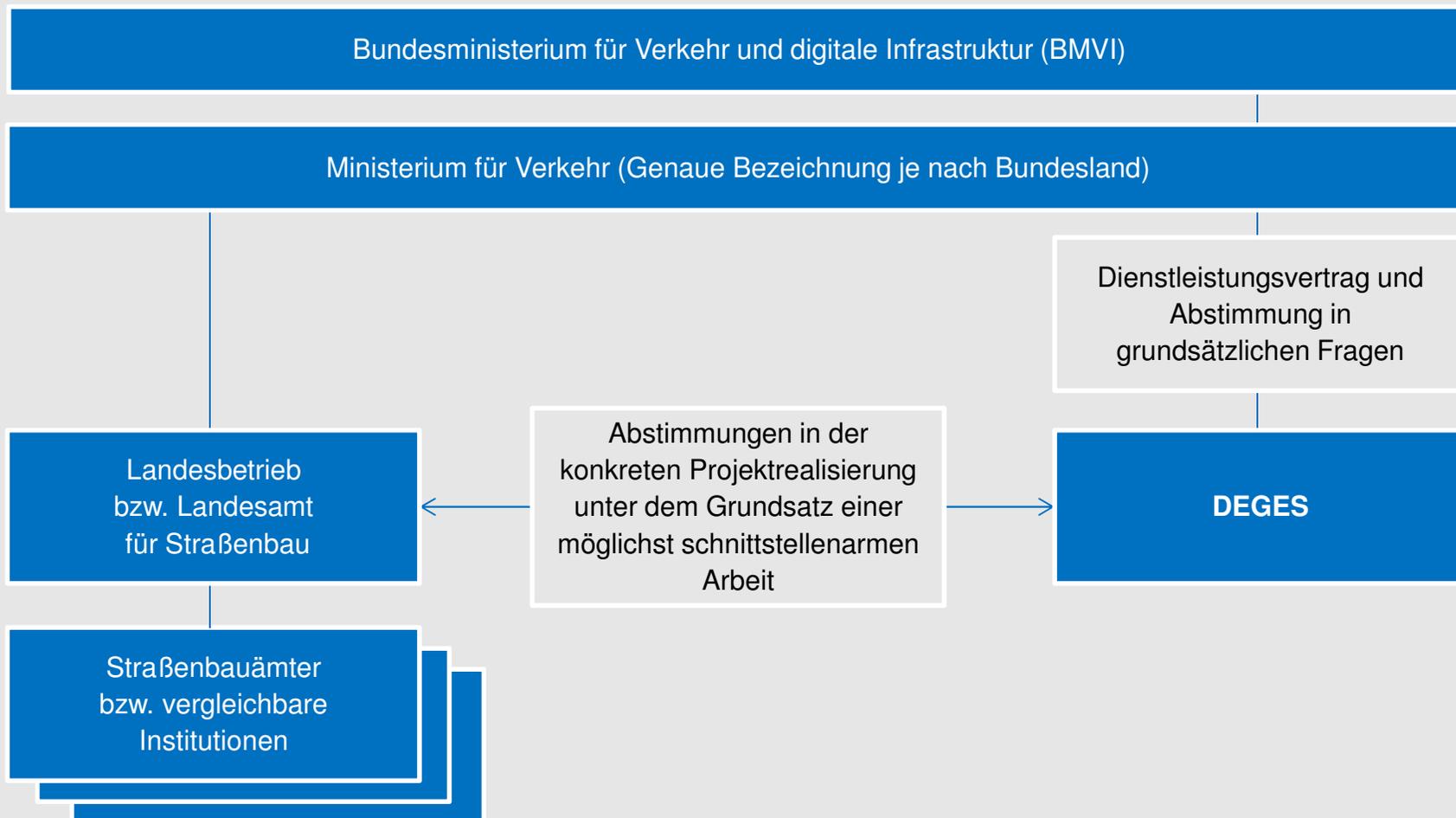
# Welche Aufgaben übernimmt die DEGES?

## Die DEGES

- plant und realisiert Straßen-, Schienen- und Wasserstraßeninfrastrukturprojekte,
- verantwortet die Planung, kostengerechte Steuerung, Abrechnung, Abnahme und die termingerechte Übergabe der Projekte,
- baut nicht selbst, sondern übernimmt als Projektmanagementgesellschaft die Funktion als Bauherr und Hausherr.



# Wie arbeitet die DEGES?



# Über welche Projekterfahrung verfügt die DEGEGS?

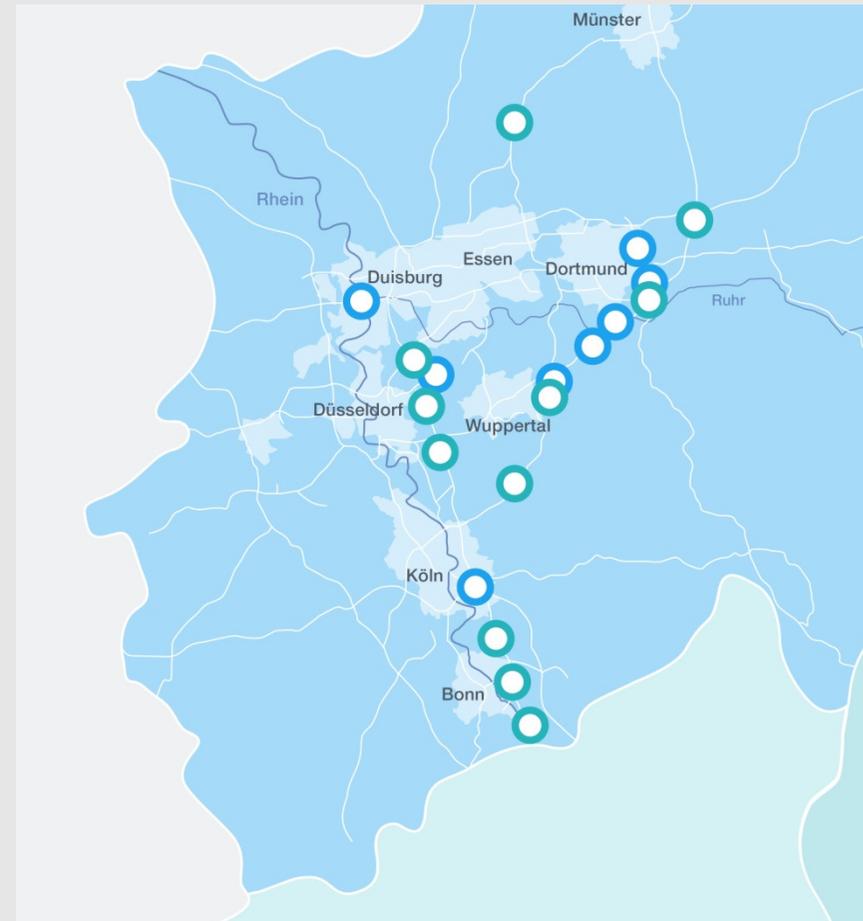


In 25 Jahren  
wurden  
1.300 Kilometer  
Autobahnen,  
Bundesfernstraßen  
und Landesstraßen  
gebaut



# Welche Projekte verantwortet die DEGES in Nordrhein-Westfalen?

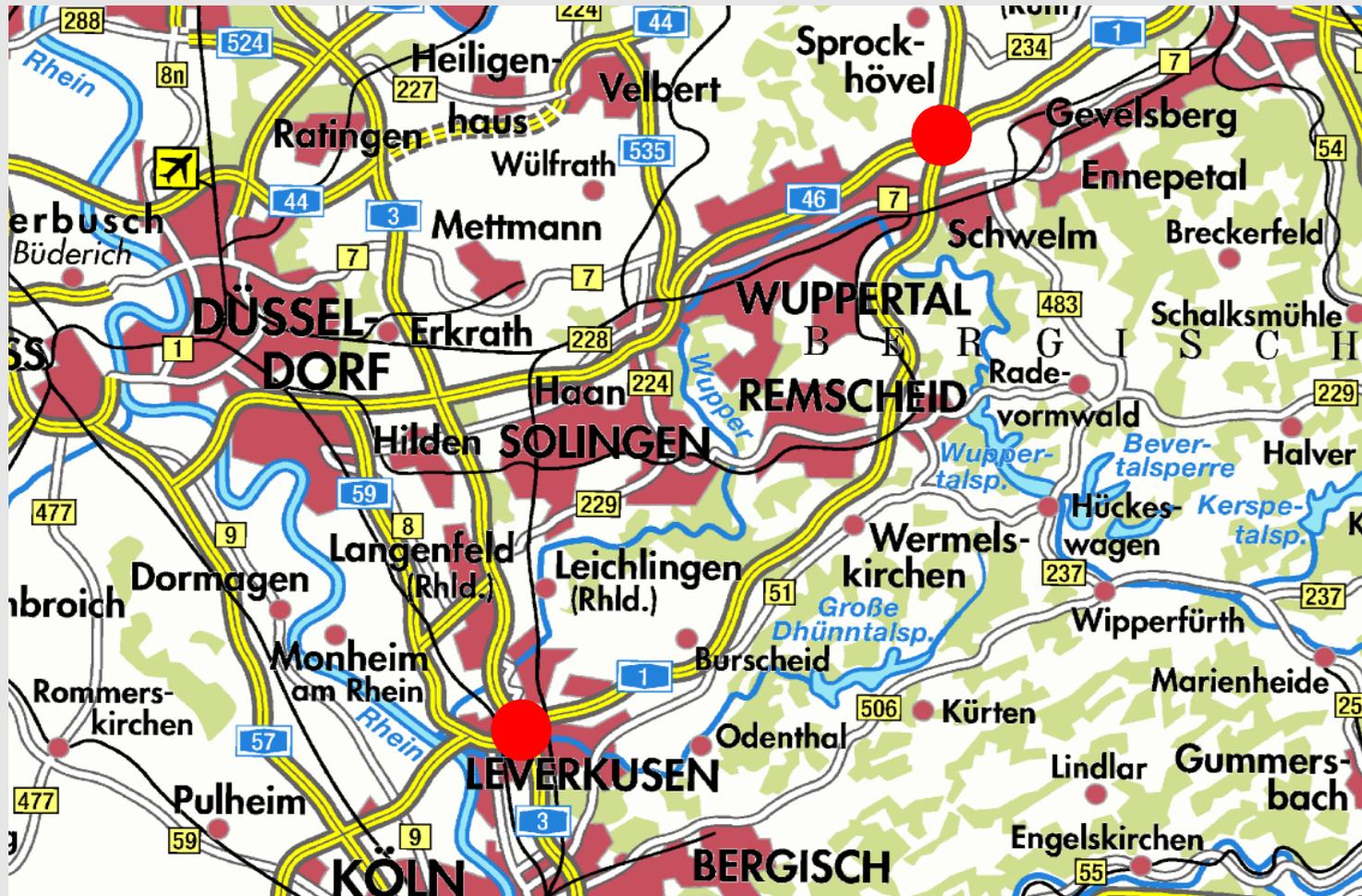
- Neun Verkehrsinfrastrukturprojekte
- Finanzielles Gesamtvolumen von 640 Millionen Euro
- Gesamtstreckenlänge von 17 Kilometern
- Ausgewählte Projekte:
  - Brückenbauprojekte A 1
  - Modernisierung Autobahndreieck Heumar
  - Bau von Tank&Rast-Anlagen sowie Parkplätzen mit WC
  - Lückenschluss Autobahn A 44



1. Ausgangssituation und Bedarf
2. Planungshistorie
3. Zielsetzung der Untersuchung
4. Charakteristik der Standorte
5. Bewertung der Standorte
6. Gesamtergebnis
7. Ausblick

- BAB A 1 ist mit rund 750 km eine der längsten Autobahnen Deutschlands und übernimmt eine überregionale Verbindungsfunktion. Der Untersuchungsraum erstreckt sich hierbei auf ca. 40 km
- zwischen dem AK Wuppertal-Nord und dem AK Leverkusen existiert ein großes Defizit von Lkw-Stellplätzen
- Die vorhandenen Rastanlagen weisen nur einen geringen Anteil an Lkw-Stellplätzen auf und können nicht weiter ausgebaut werden
- Das Fehlen von Stellplätzen führt zu einem unkontrollierten Abstellen von Fahrzeugen (Schwerverkehr)

# Ausgangssituation und Bedarf



Untersuchungsabschnitt – DTK M 1:200.000, [www.geoportal.nrw.de](http://www.geoportal.nrw.de), © Bezirksregierung Köln, Abteilung GEObasis.nrw

- DTV 2014 (gem. Dauerzählstelle am AK Leverkusen)  
81.821 Kfz/d mit 12,2 % Schwerververkehrsanteil
  - Zunahme des DTV von 2010 zu 2014 um 1,0 %  
Zuwachs Schwerververkehrsanteil: 0,9 %
  - gemäß Verkehrsverflechtungsprognose 2030 vom BMVI gibt es  
in NRW eine jährliche Wachstumsrate von 0,6 %
- ➔ Schwerververkehrsanteil wird sich weiter erhöhen
- ➔ Folge ist eine weitere Verknappung des Stellplatzangebotes

# Ausgangssituation

KP	Strecken-km	Verkehrsknoten und Rastplätze	
92	362,2	Kreuz Wuppertal – Nord	Beginn des Untersuchungsabschnitts
93	365,6	Wuppertal – Langerfeld	
	367,9 / 368,2	bewirtschaftete Rastanlage „Ehrenberg“ / „Kucksiepen“	} 13,5 km
94	373,1	Wuppertal – Ronsdorf	
95a	376,4	Remscheid – <u>Lennepe</u>	
95b	379,1	Remscheid	} 50,2 km
	381,6	bewirtschaftete Rastanlage „Remscheid“	
96	385,3	Wermelskirchen	
97	393,1	Burscheid	
98	403,2	Kreuz Leverkusen	Ende des Untersuchungsabschnitts
	431,8	bewirtschaftete Rastanlage „ <u>Ville</u> “	

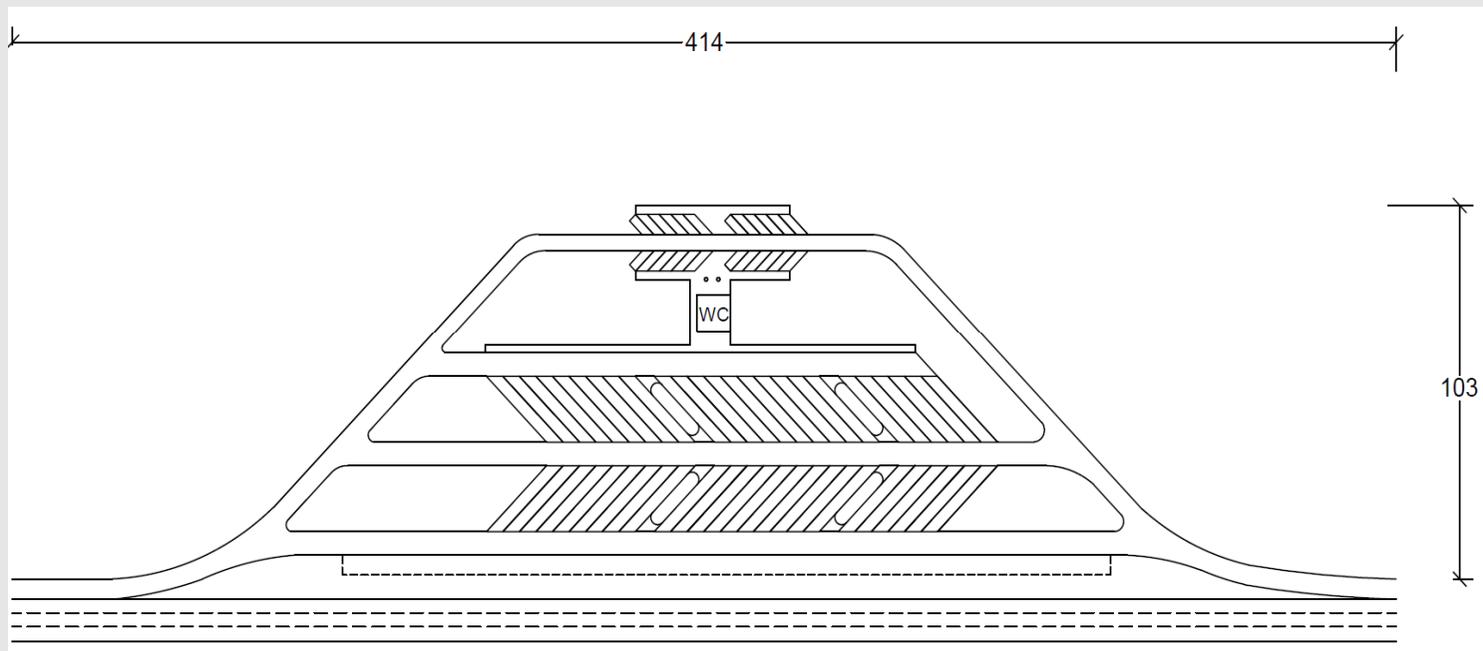
Erklärung: Beginn / Ende des Untersuchungsabschnittes Anschlussstellen vorhandene Rastanlagen

- Zur Behebung des Defizits an LKW-Stellplätzen sollte eine neue Tank- und Rastanlage gebaut werden
- TR Remscheid sollte aufgegeben werden
  - Ziel: 2 x 100 LKW Stellplätze  
2 x 160 PKW- Stellplätze
- Eine Standortsuche für eine TR-Anlage wurde 2009 von Straßen. NRW durchgeführt.
- Es wurden 2 Standorte auf dem Gebiet der Stadt Burscheid als Vorzugsstandorte definiert
  - ➔ Geilenbach in FR Leverkusen
  - ➔ Oberlandscheid in FR Wuppertal

- Verkehrsministerium NRW hat der Feststellung zugestimmt.
- Ergebnis ist bei den Beteiligten auf Ablehnung gestoßen
- Der Rat der Stadt Burscheid sprach sich mit einer Resolution gegen den Neubau einer TR-Anlage aus
- Entscheid Bundesverkehrsministerium: Die TR-Anlage in Remscheid bleibt erhalten. Neue LKW- Stellplätze sollen durch den Neubau von PWC-Anlagen geschaffen werden.
- 2015 wurde das Projekt an DEGES übergeben

- Suche von Standorten für eine PWC-Anlage
- Aktualisierung und Gewinnung von neuen Erkenntnissen
- Anwendung neuer Richtlinien u.a. ERS 2011
- Die neue Anlage wird ausgelegt für:
  - 50 Lkw-Stellplätze
  - 20 Pkw-Stellplätze
- Flächenbedarf etwa 2,5 ha Pro Fahrtrichtung

- Zur Orientierung wird ein Musterplan einer PWC- Anlage herangezogen
- Die tatsächliche Planung kann individuell gestaltet werden



Abmessungen für eine große Rastanlage in Anlehnung an Musterplan A 2 der ERS (Flächenbedarf ca. 2,5 ha)

- Zur Ermittlung von potenziellen Standorten werden u.a. folgende Bestandsmerkmale betrachtet:
  - Linienführung BAB A 1
  - Topografie und Nutzflächen
  - vorhandene Bauwerke
  - vorhandene Bebauung
  - vorhandene Gewässer

- Umweltauswirkungen der gefundenen Standorte
  - Natura 2000 – Gebiete (FFH- und Vogelschutzgebiete)
  - Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete

- Beschreibung des Untersuchungsgebiets
  - hügeliges Gelände
  - teilweise hoher Anteil von landwirtschaftlich genutzten Flächen
  - abschnittsweise hoher Waldflächenanteil
  - teilweise starke Bebauung
  - diverse wertbestimmende und entscheidungsrelevante Schutzgüter
  - vielfältige Tier- und Pflanzenwelt

- Beschreibung des Untersuchungsgebiets
  - zwischen den beiden im Untersuchungsraum vorhandenen Rastanlagen „Ehrenberg / Kucksiepen“ und „Remscheid“ liegen 13,5 km
    - ➔ Abstandsempfehlungen sind damit erfüllt
  - nächst folgende Rastanlage liegt jedoch ca. 30 km nach dem Ende des Untersuchungsabschnitts, womit zur Rastanlage „Remscheid“ ein Abstand von ca. 50 km besteht

- aus den Abstandsempfehlungen erfolgt eine besondere Betrachtung im Abschnitt zwischen km 382 und dem Ende des Untersuchungsabschnitts
- zusätzlich ist dieser Abschnitt auch aufgrund der vorhandenen Topografie für Rastanlagenstandorte deutlich besser geeignet

**Fazit: auf Basis der oben genannten Zielsetzung und unter Berücksichtigung der Bestandsmerkmale wurden pro Richtungsfahrbahn vier mögliche Standorte ermittelt**

# Charakteristik der Standorte

KP	Strecken-km	Verkehrsknoten und Rastplätze
92	362,2	Kreuz Wuppertal – Nord      Beginn des Untersuchungsabschnitts
93	365,6	Wuppertal – Langerfeld
	367,9 / 368,2	bewirtschaftete Rastanlage „Ehrenberg“ / „ <u>Kucksiepen</u> “
94	373,1	Wuppertal – Ronsdorf
95a	376,4	Remscheid – <u>Lennep</u>
95b	379,1	Remscheid
	381,6	bewirtschaftete Rastanlage „Remscheid“
96	385,3	Wermelskirchen
	387,3	<u>mögliche Rastanlage</u> „Solingen“
97	393,1	Burscheid
	394,7	<u>mögliche Rastanlage</u> „Burscheid“
	398,5	<u>mögliche Rastanlage</u> „Leverkusen“
	400,0	<u>mögliche Rastanlage</u> „Leverkusen – <u>Alkenrath</u> “
98	403,2	Kreuz Leverkusen      Ende des Untersuchungsabschnitts
	431,8	bewirtschaftete Rastanlage „ <u>Ville</u> “

# Charakteristik der Standorte

- Standort 1 – „RA Solingen“

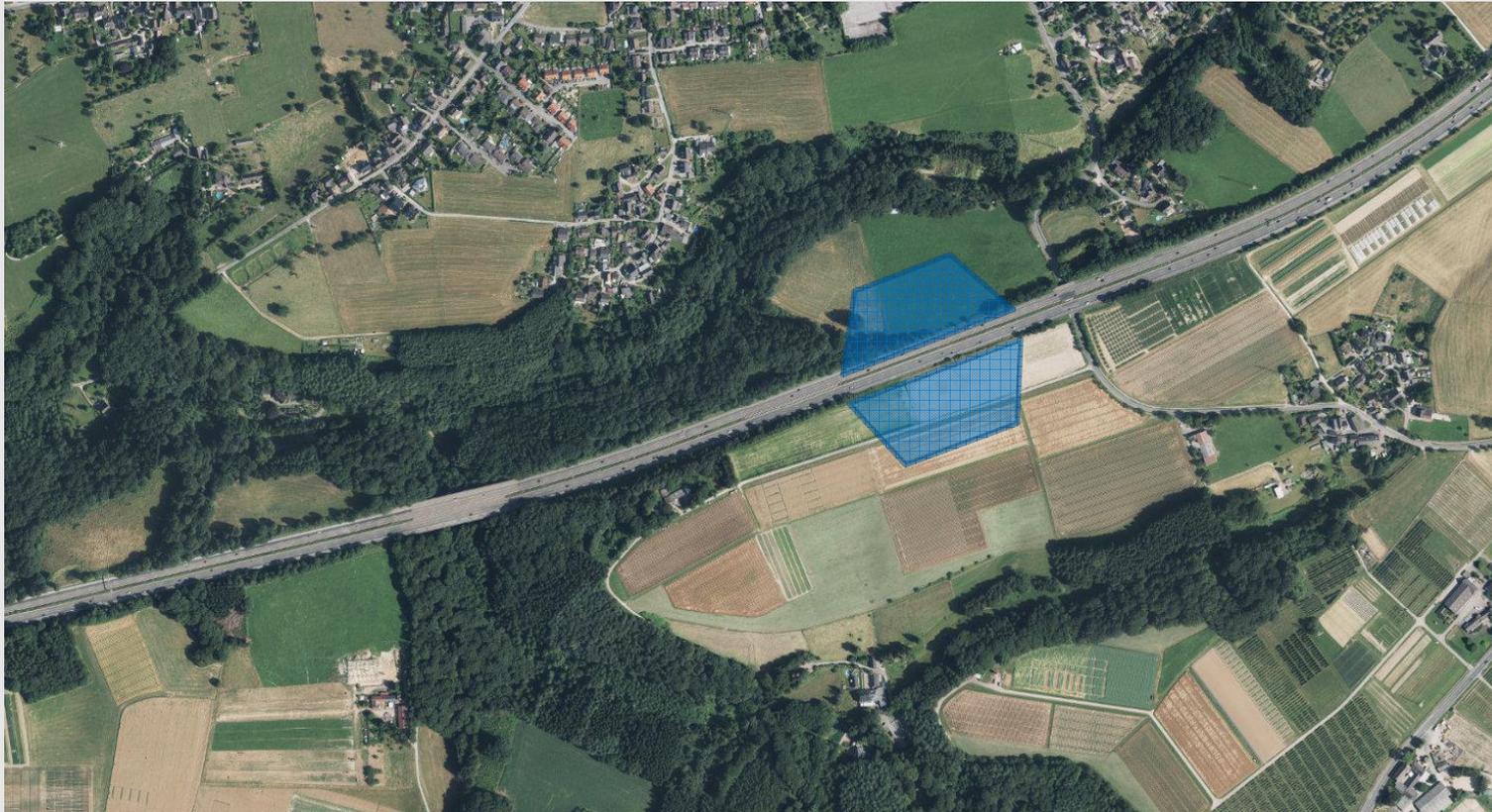


Luftbild BAB 1 Rastanlage Solingen – DTK M 1:5.000, [www.geoportal.nrw.de](http://www.geoportal.nrw.de), © Bezirksregierung Köln, Abteilung GEObasis.nrw

- Standort 1 – RA „Solingen“ in FR Köln
  - LSG „Remscheider Bergland und Dhünnhochfläche“
  - geprägt von bewaldeten Hügel- und Wiesentälern
  - nordöstlich Gemeinde Oberwinkelhausen (Abstand ca. 500 m)
  - angrenzendes NSG „Oberes Sengbachtal“ (Abstand 90 m)
  - größere Erdarbeiten erforderlich
  - weiterer Ausbau nur eingeschränkt möglich

- Standort 1 – RA „Solingen“ FR Dortmund
  - LSG „Remscheider Bergland und Dhünnhochfläche“
  - Teilweise Nutzung der Flächen als Baumschule
  - Südöstlich Stadt Wermelskirchen (Abstand ca. 200 m)
  - Weiterer Ausbau möglich

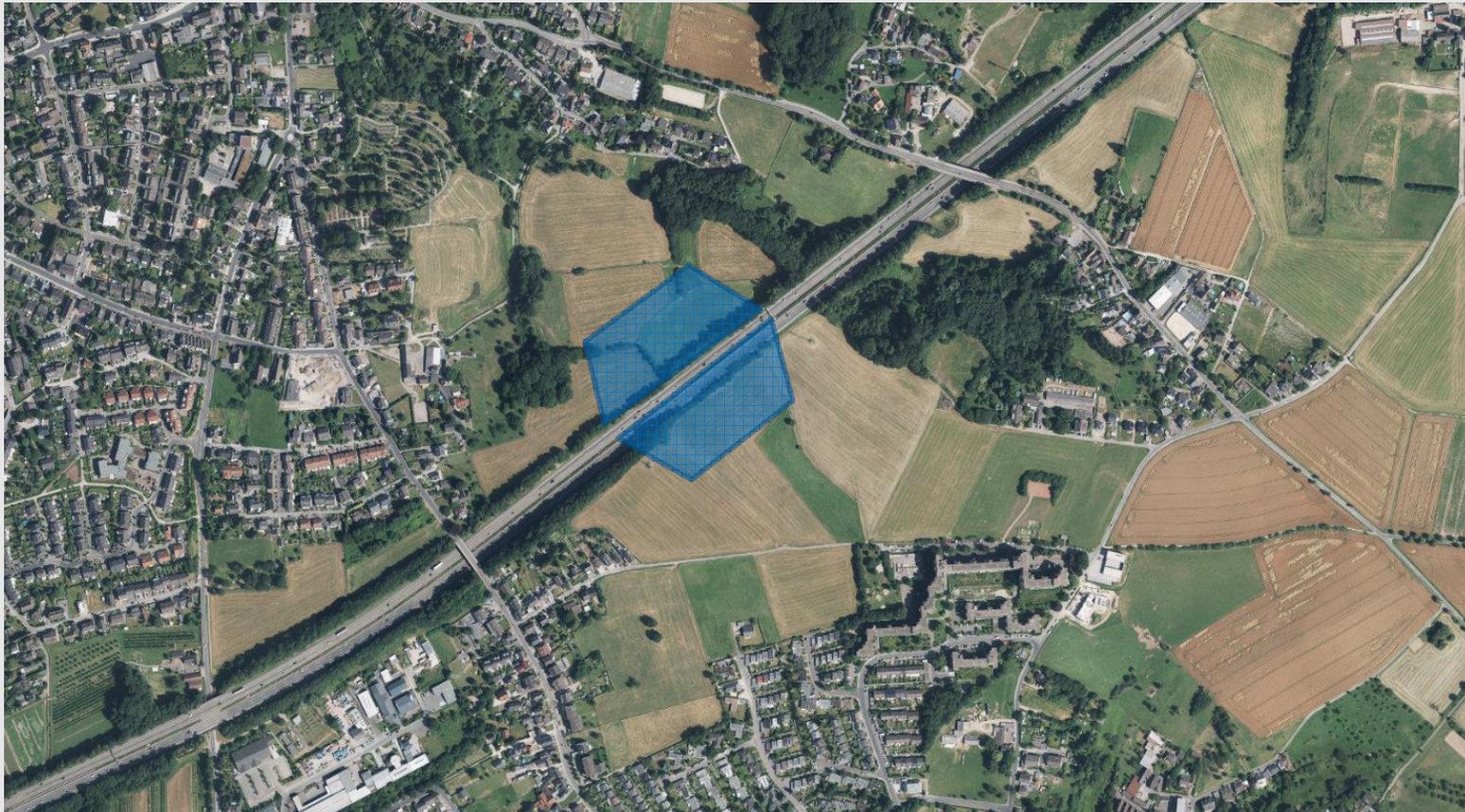
- Standort 2 – RA „Burscheid“



- Standort 2 – RA „Burscheid“ FR Köln
  - LSG „Repinghof“
  - Geringere Waldbetroffenheiten, Siedlungsflächen im Nahbereich der Anlage
  - Größere Erdarbeiten erforderlich
  - Abstand zur nächstgelegenen Siedlungsfläche: ca. 170 m
  - angrenzendes NSG „Wiembachtal und Seitensiefen“ (Abstand ca. 10 m)

- Variante 2 – RA „Burscheid“ FR Dortmund
  - Geringere Waldbetroffenheiten, Siedlungsflächen im Nahbereich der Anlage
  - Versuchsflächen von Bayer
  - Abstand zur nächstgelegenen Siedlungsfläche: ca. 240 m
  - weiterer Ausbau möglich

- Standort 3 – RA „Leverkusen“



- Variante 3 – RA „Leverkusen“ FR Köln
  - LSG „Ölbachtal und Wiehbachtal“
  - Geringere Waldbetroffenheiten, Siedlungsflächen im Nahbereich der Anlage
  - landwirtschaftliche Nutzflächen
  - Abstand zur nächstgelegenen Siedlungsfläche: ca. 120 m
  - größere Erdbewegungen
  - weiterer Ausbau möglich

- Standort 3 – RA „Leverkusen“ FR Dortmund
  - LSG „Ölbachtal und Wiehbachtal“
  - Geringere Waldbetroffenheiten, Siedlungsflächen im Nahbereich der Anlage
  - landwirtschaftliche Nutzflächen
  - Biotop „Bachtal westlich von Kamp beidseitig der Autobahn“
  - Abstand zur nächstgelegenen Siedlungsfläche: ca. 120 m
  - größere Erdbewegungen
  - Querung einer 110 kv Freileitung
  - weiterer Ausbau möglich

# Charakteristik der Standorte

- Standort 4 – RA „Leverkusen - Alkenrath“



- Standort 4 – RA „Leverkusen - Alkenrath“ FR Köln
  - LSG „Bürgerbusch“
  - ausgedehntes Mischwaldgebiet
  - hochwertiger Biotopbestand „Laubwaldbestände im Bürgerbusch“
  - angrenzendes NSG „Bachaue des Bürgerbuschbaches“ (Abstand ca. 130 m)
  - Abstand zur nächstgelegenen Siedlungsfläche: ca. 200 m
  - weiterer Ausbau möglich

- Standort 4 – RA „Leverkusen - Alkenrath“ FR Dortmund
  - LSG „Bürgerbusch“
  - ausgedehntes Mischwaldgebiet
  - angrenzendes NSG „Bachaue des Bürgerbuschbaches“ (Abstand ca. 130 m)
  - Abstand zur nächstgelegenen Siedlungsfläche: ca. 300 m
  - weiterer Ausbau möglich

- Die Standorte wurden gemäß ERS nach folgenden Kriterien bewertet
  - **Raumstrukturelle Wirkung**  
(Flächenbedarf: Waldflächen, Naturschutzgebiete, Landwirtschaftlich genutzte Flächen)
  - **Verkehrliche Wirkung**  
(Einbindung der Standorte in die Netzstruktur: Abstand zum KP, Abstand zur RA)
  - **Funktionale Anforderungen**  
(Benutzerfreundlichkeit der Anlage: Sichtbarkeit, Aufenthaltsqualität, Überspannung von Freileitungen)
  - **Umweltverträglichkeit**  
(Veränderungen an Boden, Luft, Gewässer, Schutzgüter Mensch-Tiere-Pflanzen)
  - **Wirtschaftlichkeit**  
(Investitionskosten)

# Bewertung der Standorte

## – Standortvergleich in FR Köln

Kriterien	PWC „Solingen“ km 387,3	PWC „Burscheid“ km 394,7	PWC „Leverkusen“ km 398,5	PWC „Leverkusen - Alkenrath“ km 400,0
raumstrukturelle Wirkung	-	+	+	-
verkehrliche Wirkung	-	0	0	+
funktionale Anforderungen	+	+	+	+
Umwelt- verträglichkeit	0	+	0	-
Wirtschaftlichkeit	-	-	-	+
<b>Bewertung</b>	<b>--- / 0 / +</b>	<b>- / 0 / +++</b>	<b>- / 00 / ++</b>	<b>-- / +++</b>

- = eher schlecht

0 = Neutral

+ = eher besser

# Bewertung der Standorte

- Standortvergleich in FR Dortmund

Kriterien	PWC „Solingen“ km 387,3	PWC „Burscheid“ km 394,7	PWC „Leverkusen“ km 398,5	PWC „Leverkusen - Alkenrath“ km 400,0
raumstrukturelle Wirkung	-	+	+	-
verkehrliche Wirkung	-	0	0	+
funktionale Anforderungen	+	+	+	+
Umweltverträglichkeit	0	+	0	-
Wirtschaftlichkeit	-	-	-	+
<b>Bewertung</b>	<b>--- / 0 / +</b>	<b>- / 0 / +++</b>	<b>- / 00 / ++</b>	<b>-- / +++</b>

- = eher schlecht

0 = Neutral

+ = eher besser

- ➡ Es wurden 3 Standorte gefunden, die zur Realisierung einer PWC-Anlage geeignet sind.
- ➡ Der Standort „Solingen“ erscheint als weniger geeignet.
- ➡ Die Standorte Burscheid, Leverkusen und Leverkusen- Alkenrath sind auf eine Stufe zu setzen.
- ➡ Die Untersuchung zeigt, dass beidseitige oder versetzte Rastanlage möglich ist.
- ➡ Für die endgültige Entscheidung werden weitere Untersuchungen durchgeführt.

- Vergabe der Planungsleistungen (bis zur Planfeststellung) läuft derzeit
- Beginn der eigentlichen Planung
- Überprüfung und Neubewertung der Ergebnisse aus der Standortsuche im Rahmen der Vorplanung
- Bestätigung des finalen Standort
- Erstellung des Standortkonzepts
- Erstellung des RE-Entwurfs
- Einleitung der Planfeststellung

Wir danken für Ihre Aufmerksamkeit.

**Ihr Ansprechpartner**

Dipl.-Ing. Ghaddanfar Najajra

Projektbereich PK / P5

Telefon: 0211 91 34 91-21

E-Mail: najajra@deg.es.de