



EINGEGANGEN

13. Juni 2001

Erl.....



Straßen.NRW.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Niederlassung Köln · Postfach 920332 · 51153 Köln

Landesbüro der Naturschutz-
verbände NW
Ripshorsterstr. 306

46117 Oberhausen

JNI ERF 577 9857 / 06.01

Kontakt: Herr Ziegler

E-Mail:

Zeichen: 560-PG A 4/Z

fon: 0221/8397-351/ZI

fax: 0221/8397-100

Datum: 12. Juni 2001

Betriebssitze Köln/Münster

Niederlassung Aachen
Niederlassung Bielefeld
Niederlassung Bochum
Niederlassung Bonn
Niederlassung Coesfeld
Niederlassung Essen
Niederlassung Euskirchen
Niederlassung Gummersbach
Niederlassung Hagen
Niederlassung Hamm
Niederlassung Köln
Niederlassung Krefeld
Niederlassung Meschede
Niederlassung Minden
Niederlassung Mönchengladbach
Niederlassung Münster
Niederlassung Paderborn
Niederlassung Siegen
Niederlassung Wesel

Fachcenter

- Gebäudemanagement
- Prüfcenter
- Telekommunikation
- Vermessung/Gründerwerb

A 4, Ausbau zwischen AS Düren und AS Kerpen

Anlage *7-fach*

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die A 4 auch im o. g. Abschnitt 6-streifig auszubauen.

Mit der Aufstellung des Vorentwurfs hierfür soll jetzt begonnen werden, einschließlich des zugehörigen landschaftspflegerischen Begleitplanes.

Im mittleren, größten Teil des Abschnittes erfolgt der Ausbau in neuer Trasse (Verlegung bedingt durch den Tagebau Hambach), für die die Linie im Januar 2001 bestimmt wurde.

In den beiden Teilabschnitten westlich und östlich der Verlegung wird die Verbreiterung in vorhandener Trasse durchgeführt, wobei zu prüfen ist, ob diese Verbreiterung symmetrisch erfolgen kann oder ob wesentliche Gründe für einen asymmetrischen Ausbau sprechen.

Zur Erörterung der Fragen lade ich ein für

Dienstag, den 03.07.2001, 9.30 Uhr, 11. Etage

im Gebäude der Niederlassung Köln, Am Grauen Stein 33 in 51105 Köln-Poll.

Für eine Mitteilung, ob Sie an diesem Termin teilnehmen, ggf. mit wieviel Personen, wäre ich dankbar.

Niederlassung Köln · Am Grauen Stein 33 · 51105 Köln · ☎ 0221/83970

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Straßen NRW Köln · Mindener Straße 2 · 50679 Köln · ☎ 0221/801 91 - 0
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Straßen NRW Münster · Fürstenbergstr. 15 · 48147 Münster · ☎ 0251/14 44
Internet: strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

Zusatz für die Gebietskörperschaften:

Für Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Aufstellung des landschaftspflegerischen Begleitplanes werden geeignete Flächen benötigt.

Ich bitte um Prüfung, ob solche Flächen im Besitz der öffentlichen Hand anlässlich des Termins benannt werden können.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



(Ziegler)

Aufgabenstellung

Für die Verlegung der A 4 zwischen der AS-Düren und der AS-Kerpen sollen die Planfeststellungsunterlagen bis 2003 erstellt werden.

Dazu ist vorab zu klären, ob für den Ausbauabschnitt in den Bereichen AS-Düren bis Ellen sowie AS B 477n / DB-Brücke bis AS-Kerpen ein

- **symmetrischer oder ein**
- **asymmetrischer Ausbau**

erfolgen soll.

Um die notwendigen Grundlagen bereitzustellen ist eine technische Planung auszu-arbeiten und eine Umweltfolgeabschätzung vorzunehmen.

Inhaltsverzeichnis

Bereich a (AS-Düren bis Ellen)

- 0.a Übersichtsplan
- 1.a Ergebnisse
- 1.1a Technische Planung
- 1.2a Umweltfolgeabschätzung
- 1.3a Bestand
- 1.4a Baubedingte Wirkungen
- 1.5a Anlagebedingte Wirkungen
- 2.a Schlussfolgerung

Bereich b (AS B 477n / DB-Brücke bis AS-Kerpen)

- 0.b Übersichtsplan
- 1.b Ergebnisse
- 1.1b Technische Planung
- 1.2b Umweltfolgeabschätzung
- 1.3b Bestand
- 1.4b Baubedingte Wirkungen
- 1.5b Anlagebedingte Wirkungen
- 2.b Schlussfolgerung

Bereich a - AS-Düren bis Ellen

1.a Ergebnisse

Für den Ausbauabschnitt AS Düren bis Ellen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten des Ausbaues:

Variante 1a: Symmetrische Aufweitung der A 4

Variante 2a: Asymmetrische Aufweitung der A 4 nach Norden

Variante 3a: Asymmetrische Aufweitung der A 4 nach Süden

1.1a Technische Planung

Die o.a. Varianten sind im beiliegenden Übersichtsplan M. 1 : 10.000 dargestellt.

Variante 1a – Symmetrische Aufweitung der A 4

Die vorhandene Mittelachse bleibt im untersuchten Abschnitt bestehen. Der Mittelstreifen bleibt in Lage und Höhe erhalten. Die beiden Fahrbahnen werden mit der vorhandenen Querneigung um jeweils 3,00 m nach außen hin verbreitert. Entsprechend müssen Bankett, Böschungen und ggf. Entwässerungseinrichtungen verschoben werden.

Die Brückenbauwerke in diesem Abschnitt müssen ebenfalls symmetrisch verbreitert werden.

Variante 2a – Asymmetrische Aufweitung der A 4 nach Norden

Die Verziehung der Mittelachse gegenüber der bestehenden Mittelachse in nördliche Richtung beginnt in Höhe der Ein- und Ausfädelungsspur östlich der AS Düren. Dieser westliche Verziehungsbereich erstreckt sich in dem hier vorhandenen Linksbogen ($R = 2.500 \text{ m}$) über eine Länge von ca. 500 m.

Im konstanten Bereich der asymmetrischen Aufweitung (ca. 2.020 m Länge) wird der südliche Fahrbahnrand in Lage und Höhe beibehalten, so dass die Böschung hier nicht angegriffen wird. Von dort aus wird der Regelquerschnitt RQ 35,5 in Richtung Norden aufgebaut. Insgesamt verschiebt sich der nördliche Fahrbahnrand der Fahrtrichtung Aachen um ca. 6 m.

Die Rückverziehung der Mittelachse an die der Neubaustrecke erfolgt in dem Rechtsbogen (R = 1.200 m) südlich der Ortslage Ellen über eine Länge von ca. 500 m.

Variante 3a – Asymmetrische Aufweitung der A 4 nach Süden

Die Verziehung der Mittelachse gegenüber der bestehenden Mittelachse in südliche Richtung beginnt in Höhe der Ein- und Ausfädelungsspur östlich der AS Düren. Dieser Verziehungsbereich erstreckt sich in dem hier vorhandenen Linksbogen (R = 2.500 m) über eine Länge von 670 m.

Im konstanten Bereich der asymmetrischen Aufweitung (ca. 2.700 m Länge) wird der nördliche Fahrbahnrand in Lage und Höhe beibehalten, so dass die Böschung hier nicht angegriffen wird. Von dort aus wird der Regelquerschnitt RQ 35,5 in Richtung Süden aufgebaut. Insgesamt verschiebt sich der südliche Fahrbahnrand der Fahrtrichtung Köln um ca. 6 m.

Die Rückverziehung der Mittelachse an die der Neubaustrecke erfolgt in dem Rechtsbogen (R = 1.200 m) südlich der Ortschaft Ellen über eine Länge von ca. 2.100 m.

1.2a Umweltfolgeabschätzung

Die Umweltfolgeabschätzung basiert auf der Auswertung vorhandener Daten und Unterlagen, insbesondere

- Biotoptypenkartierung im Rahmen der UVS,
- Verträglichkeitsstudie gemäß § 19 c, d BNatSchG für die potenziellen FFH- und Vogelschutzgebiete (Unterlage zur Linienbestimmung der A 4 im Raum Düren/Kerpen).

1.3a Bestand

Böschungen an der A 4 /
Straßenbegleitgrün

mit beidseitigem Böschungsbewuchs
(Straßenbegleitgrün) (Hecke, BDO)

Sonstige angrenzende Biotoptypen:

Acker und Straßenränder im Bereich
der AS-Düren

1.4a Baubedingte Wirkungen

Die baubedingten Störungen sind nicht erheblich, weil die Baumaßnahme von der A 4 aus erfolgt. Baumaterialien und –geräte werden auf der A 4 angeliefert und eingesetzt.

Die Anlage von Baustraßen ist für keine der Varianten erforderlich.

1.5a Anlagebedingte Wirkungen

Anlagebedingte Wirkungen entstehen v.a. durch die Aufweitung der A 4 und die dazu erforderlichen Böschungen. Dadurch werden z.T. Vegetationsbestände beseitigt oder beeinträchtigt.

Variante 1a:

- Verlust der Hecke beidseitig der A 4 (Straßenbegleitgrün) auf zusammen rd. 3.000 m Böschungslänge (Breite 7 – 15 m, im Mittel 8 m)
- sonstige Eingriffe erfolgen auf Ackerflächen und Straßenrändern

Variante 2a:

- Verlust der Hecke einseitig nördlich der A 4 (Straßenbegleitgrün) auf zusammen rd. 1.500 m Länge (Breite 7 – 17 m, im Mittel 9 m)
- sonstige Eingriffe erfolgen auf Ackerflächen und Straßenrändern

Variante 3a:

- Verlust der Hecke einseitig südlich der A 4 (Straßenbegleitgrün) auf zusammen rd. 1.500 m Länge (Breite 7 – 17 m, im Mittel 10 m)
- sonstige Eingriffe erfolgen auf Ackerflächen mit Straßenrändern

2.a Schlussfolgerung

Durch den Ausbau sind bei allen Varianten keine wichtigen Bereiche für die Pflanzen- und Tierwelt betroffen. Die Varianten unterscheiden sich v.a. durch das Ausmaß des Verlustes von Straßenbegleitgrün.

Der symmetrische Ausbau führt systembedingt zum Verlust des vorhandenen Straßenbegleitgrüns auf den überwiegend schmalen, nur locker bepflanzten Böschungstreifen.

Beim asymmetrischen Ausbau wird jeweils eine Böschung nicht in Anspruch genommen. Die daraus entstehenden erheblichen Mehrkosten stehen hier jedoch in keinem vertretbaren Verhältnis zum erzielbaren Nutzen, zumal der Böschungsbewuchs nach Ausbau wieder hergestellt wird.

Bereich b - AS B 477n / DB-Brücke bis AS-Kerpen

1.b Ergebnisse

Für den Ausbauabschnitt B 477n / DB-Brücke bis zur AS Kerpen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten des Ausbaues:

Variante 1b: Symmetrische Aufweitung der A 4

Variante 2b: Asymmetrische Aufweitung der A 4
ab DB-Brücke bis AS-Kerpen

Variante 3b: Asymmetrische Aufweitung der A 4
ab östl. Ende AS B 477n bis AS Kerpen

1.1b Technische Planung

Die o.a. Varianten sind im beiliegenden Übersichtsplan M. 1 : 10.000 dargestellt.

Variante 1b – Symmetrische Aufweitung der A 4

Die vorhandene Mittelachse bleibt im Abschnitt DB-Brücke (einschließlich) und AS-Kerpen bestehen. Der Mittelstreifen bleibt in Lage und Höhe erhalten. Die beiden Fahrbahnen werden mit der vorhandenen Querneigung um jeweils 3,00 m nach außen hin verbreitert. Entsprechend müssen Bankett, Böschungen und ggf. Entwässerungseinrichtungen verschoben werden.

Die DB-Brücke muss ebenfalls symmetrisch verbreitert werden.

Variante 2b – Asymmetrische Aufweitung der A 4 zwischen DB-Brücke und AS-Kerpen

Die Verziehung der Mittelachse gegenüber der bestehenden Mittelachse in nördliche Richtung beginnt unmittelbar östlich der symmetrisch verbreiterten DB-Brücke. Dieser westliche Verziehungsbereich erstreckt sich über ca. 260 m.

Im konstanten Bereich der asymmetrischen Aufweitung (ca. 650 m Länge) wird der südliche Fahrbahnrand in Lage und Höhe beibehalten, so dass die Böschung hier nicht angegriffen wird. Von dort aus wird der Regelquerschnitt RQ 35,5 in Richtung Norden aufgebaut. Insgesamt verschiebt sich der nördliche Fahrbahnrand der Fahrtrichtung Aachen um ca. 6 m.

Die Rückverziehung an den bereits verbreiterten Querschnitt der AS-Kerpen erfolgt in dem Linksbogen ($R = 2.300 \text{ m}$) über eine Länge von ca. 1.200 m.

Variante 3b – Asymmetrische Aufweitung der A 4 ab östl. Ende AS B 477n bis AS Kerpen

Der Verziehungsbereich beginnt im Bereich der Neubaustrecke in Höhe der Ein-/Ausfädelungsspur der geplanten AS B 477n. Die Strecke der Verziehung auf die asymmetrische Verbreiterung ist ca. 420 m lang und endet an der DB-Brücke. Diese muss aufgrund der asymmetrischen Verbreiterung neu erstellt werden.

Der konstante Bereich der asymmetrischen Aufweitung erstreckt sich über eine Länge von ca. 920 m. Der südliche Fahrbahnrand wird in Lage und Höhe beibehalten, so dass die Böschung hier nicht angegriffen wird. Von dort aus wird der Regelquerschnitt RQ 35,5 in Richtung Norden aufgebaut. Insgesamt verschiebt sich der nördliche Fahrbahnrand der Fahrtrichtung Aachen um ca. 6 m.

Die Rückverziehung an den bereits verbreiterten Querschnitt der AS-Kerpen erfolgt in dem Linksbogen ($R = 2.300 \text{ m}$) über eine Länge von ca. 1.200 m.

1.2b Umweltfolgeabschätzung

Aufgrund des an die A 4 angrenzenden FFH-Vorschlagsgebiete Dickbusch (gleichzeitig Naturschutzgebiet gemäß Landschaftsplan 3 "Bürgewälder" des Erftkreises vom 18.05.1995) ist den Umweltbelangen bei diesem Vorhaben eine hohe Bedeutung beizumessen.

Die Umweltfolgeabschätzung basiert auf der Auswertung vorhandener Daten und Unterlagen, insbesondere

- Biotoptypenkartierung im Rahmen der UVS,
- Verträglichkeitsstudie gemäß § 19 c, d BNatSchG für die potenziellen FFH- und Vogelschutzgebiete (Unterlage zur Linienbestimmung der A 4 im Raum Düren/Kerpen).

1.3b Bestand

Böschung DB-Brücke: mit beidseitigen Böschungsbewuchs (Hecke, BDO)

Waldgebiet Dickbusch

Teilfläche nördlich der Autobahn: Eichen-Hainbuchenwald, strauchreich, Alter: starkes Baumholz / Altholz (AQ1 ta, tb, oa)

Teilfläche südlich der Autobahn (einschließlich Lörsfelder Busch): Eichen-Hainbuchenwald, teilweise Eschenmischwald strauchreich Alter: starkes Baumholz / Altholz (AQ1 / AM1 ta, tb, oa)

Alle an die A 4 angrenzenden Waldflächen, mit Ausnahme des Militärgeländes, sind FFH-Vorschlagsgebiete.

Sonstige angrenzende Biotoptypen: Acker und Straßenränder im Bereich der Böschungen an der AS Kerpen (HAO und HCO)

1.4b Baubedingte Wirkungen

Die baubedingten Störungen sind nicht erheblich, weil die Baumaßnahme von der A 4 aus erfolgt. Baumaterialien und –geräte werden auf der A 4 angeliefert und eingesetzt.

Die Anlage von Baustraßen ist für keine der Varianten erforderlich.

1.5b Anlagebedingte Wirkungen

Anlagebedingte Wirkungen entstehen v.a. durch die Aufweitung der A 4 und die dazu erforderlichen Böschungen. Dadurch werden z.T. Vegetationsbestände beseitigt oder beeinträchtigt.

Variante 1b:

- Verlust der Hecke (beidseitig der A 4, Böschung DB-Brücke) auf zusammen 1.000 m Böschungslänge
- Verlust an Waldfläche (beidseitig der A 4 – FFH-Gebiet Dickbusch) ca. 2 x 7 m Breite auf zusammen 1.200 m Länge
- sonstige Waldflächenverluste (einseitig, Breite ca. 7 m, ca. 900 m)
- sonstige Eingriffe erfolgen auf Ackerflächen und Straßenrändern)

Variante 2b:

- Verlust der Hecke (nördlich der A 4 auf rd. 500 m Länge und südlich der A 4 auf ca. 100 m Länge)
- Verlust an Waldfläche nördlich Teilgebiet des FFH-Gebietes Dickbusch (ca. 1 x 11 m auf 600 m Länge)
- sonstige Waldflächenverluste (einseitig, Breite ca. 5 m südlich der Autobahn) (ca. 1 x 5 m auf 900 m Länge)
- sonstige Eingriffe erfolgen auf Ackerflächen und Straßenrändern

Variante 3b:

- Verlust der Hecke nördlich der A 4 auf rd. 500 m Länge
- Verlust an Waldfläche im nördlichen Teilgebiet des FFH-Gebietes Dickbusch (ca. 1 x 11 m auf 600 m Länge)
- sonstige Waldflächenverluste (einseitig, Breite ca. 5 m südlich der Autobahn) (ca. 1 x 6 m auf 900 m Länge)
- sonstige Eingriffe erfolgen auf Ackerflächen mit Straßenrändern

2.b Schlussfolgerung

Im Hinblick auf eine Beeinträchtigung von Vegetationsbeständen weist Variante 1b eindeutige Nachteile auf. Der Verlust von Hecken und Waldflächen ist insgesamt am höchsten. Der symmetrische Ausbau bei Variante 1b führt insbesondere dazu, dass beidseitige Eingriffe in den Waldinnentrauf des FFH-Gebietes Dickbusch erfolgen und diesen beeinträchtigen. Demgegenüber weisen die Varianten 2b und 3b keine nennenswerten Unterschiede auf.

Eine asymmetrische Verbreiterung der Trasse nach Süden zur Schonung des Gewerbegebietes würde zu einem verstärkten Eingriff in den Kernbereich des vorgeschlagenen FFH-Gebietes führen. Diese Möglichkeit scheidet wegen offensichtlicher Unverhältnismäßigkeit aus.

Ein asymmetrischer Ausbau auf der Nordseite (Variante 2b) erscheint wegen des damit erreichbaren geringeren Eingriffs in eben diesen Kernbereich begründet.

Ein asymmetrischer Ausbau gemäß Variante 3b führt zum gleichen positiven Effekt, vermeidet nur zusätzlich die Inanspruchnahme des Straßenbegleitgrüns auf der Südböschung. Der Trassenbereich liegt zwischen geplanter AS und DB-Strecke außerhalb der Waldflächen. Der Mehraufwand hierfür ist wie im westlichen Trassenabschnitt nicht vertretbar.