



**UVU zum Ausbau der A 57 Übersichtskarte zum Variantenvergleich**

**Legende**

**Symmetrischer Ausbau**

Symmetrie: [Symbol]

**Asymmetrischer Ausbau**

Symmetrie: [Symbol]

Übergangsbereich: [Symbol]

Asymmetrie: [Symbol]

Standort Sickerbecken: [Symbol]

vorh. Sickerbecken: [Symbol]

Variante 3 (kombinierter Ausbau sym./asym.)  
 Variante 2 (asymmetrischer Ausbau)  
 Variante 1 (symmetrischer Ausbau)

**UVU ZUM AUSBAU DER A 57 ÜBERSICHTSKARTE ZUM VARIANTENVERGLEICH**

**INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG**  
 Dipl. Ing. Thomas A. Winter  
 Frankenstraße 332 · 45133 Essen (Bredene) ·  
 Tel. 0201 / 42 35 14 · Fax 0201 / 41 26 03

<b>Landschaftsverband Rheinland</b> Rheinisches Autobahnamt Krefeld		Reg. Nr.
Strabe	von NK	nach NK
A 57		Station
A 57 6 streifiger Ausbau zwischen AK Neuss - Süd und AK Köln - Nord		Anlage : 10 Blatt Nr. : 1 Bau-km : 100 - 120
Ersetzt für		Ersetzt durch

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSUNTERSUCHUNG**  
 Übersichtskarte zum Variantenvergleich  
 1 : 25.000

bearb.	gez.	gepr.	Nr.	Art der Änderung	Name	Dat.

Aufgestellt: Krefeld, den  
 Der Leiter des Rheinischen Autobahnamtes

<b>Grundplan hergestellt:</b>	<b>Ergänzungen:</b>
62 011,537 50 576,167	Aufnahme: Feldvergleich: Kataster:

Planungsanfang (Abschnitt A: km 100+000 - km 105+051): Variante 1 (asymmetrisch, verschwenkend) Variante 2 (symmetrisch) Variante 3 (symmetrisch)	Abschnitt B: km 105+051 - km 107+630: Variante 1 (asymmetrisch West) Variante 2 (symmetrisch) Variante 3 (asymmetrisch West)	Abschnitt C: km 107+630 - km 112+376: Variante 1 (asymmetrisch Ost) Variante 2 (symmetrisch) Variante 3 (asymmetrisch West)	Abschnitt D: km 112+376 - km 114+407: Variante 1 (symmetrisch) Variante 2 (symmetrisch) Variante 3 (asymmetrisch West)	Abschnitt E: km 114+407 - km 117+970: Variante 1 (asymmetrisch West) Variante 2 (symmetrisch) Variante 3 (asymmetrisch West)	Planungsende (Abschnitt F) km 117+970 - km 120+000: Variante 1 / 2 / 3 (symmetrischer Ausbau)
<b>Wohnen/Umfeld:</b> mäßiger Vorteil von Variante 1 aufgrund der Beibehaltung des Abstands zur Bebauung <b>Boden:</b> mäßiger Vorteil der asymmetrischen Variante 1 aufgrund der geringeren Inanspruchnahme von Böden mit erhöhtem Risiko <b>Wasser:</b> nicht relevant <b>Klima/Luft:</b> mäßiger Vorteil der Variante 1 (asymmetrisch) aufgrund der geringeren Inanspruchnahme von klimatisch bedeutsamer Vegetation mit erhöhtem Risiko <b>Pflanzen/Tiere:</b> geringer Vorteil der symmetrischen Varianten 2 und 3 aufgrund von geringerem temporärem Verlust von Biotopstrukturen <b>Landschaft/Erh.:</b> nicht relevant <b>Kultur/Sachgut:</b> deutlicher Vorteil der Variante 1 (asymmetrisch), da eine Gefährdung des Bodendenkmals ausgeschlossen werden kann, welches durch Variante 2 und Variante 3 tangiert wird	<b>W/U:</b> mäßiger Vorteil der Varianten 1 und 3 (asymmetrisch West) aufgrund der Beibehaltung des Abstands zur Bebauung <b>B:</b> nicht relevant <b>W:</b> nicht relevant <b>K/L:</b> mäßiger Vorteil der asymmetrischen Varianten 1 und 3 aufgrund der geringeren Beanspruchung klimatisch bedeutsamer Vegetation mit erhöhtem Risiko <b>P/T:</b> nicht relevant <b>L/E:</b> geringer Vorteil von Variante 2 im Bereich des Baggersees (größerer Abstand zum Bade- und Surfsee) <b>K/S:</b> nicht relevant	<b>W/U:</b> nicht relevant <b>B:</b> klarer Vorteil der Variante 1 (asymmetrisch Ost) aufgrund der Beanspruchung vorbelasteter Böden mit sehr geringem Risiko im Bereich der Bayer-Werke, Variante 3 Rang zwei, Variante 2 Rang drei <b>W:</b> nicht relevant <b>K/L:</b> deutlicher Vorteil der Variante 3 (asymmetrisch West) aufgrund des Erhaltes eines immissionsschutzwirksamen Gehölzstreifens (Pufferwirkung) zwischen Autobahn und Bayer-Werken bzw. Beanspruchung von Bereichen mit nur geringem Risiko, Variante 1 Rang zwei, Variante 2 Rang drei <b>P/T:</b> mäßiger Vorteil der Variante 3 (asymmetrisch West) aufgrund geringerer Beanspruchung von Bereichen mit erhöhtem Risiko, Variante 1 Rang zwei, Variante 2 Rang drei <b>L/E:</b> nicht relevant <b>K/S:</b> nicht relevant	<b>W/U:</b> irrelevant <b>B:</b> mäßiger Vorteil der symmetrischen Varianten 1 und 2 aufgrund geringerer Beanspruchung von Böden mit erhöhtem Risiko <b>W:</b> nicht relevant <b>K/L:</b> deutlicher Vorteil der Variante 3 (asymmetrisch West) aufgrund der geringeren Beanspruchung klimatisch bedeutsamer Vegetation mit erhöhtem Risiko bzw. dem Schutz von immissionsschutzwirksamen Gehölzstreifen <b>P/T:</b> deutlicher Vorteil der Variante 3 (asymmetrisch West) aufgrund der geringeren Beanspruchung von Biotopstrukturen mit erhöhtem Risiko bzw. dem Schutz von Biotopstrukturen mit Vernetzungsfunktion <b>L/E:</b> nicht relevant <b>K/S:</b> nicht relevant	<b>W/U:</b> nicht relevant <b>B:</b> mäßiger Vorteil der symmetrischen Variante 2 aufgrund der Nutzung vorhandener, überbreiter Böschungen (geringes Risiko) <b>W:</b> nicht relevant (da keine der Varianten in die angrenzende Wasserschutzzone hineinreicht) <b>K/L:</b> deutlicher Vorteil der asymmetrischen Varianten 1 und 3 aufgrund der Beanspruchung klimatisch bedeutsamer Vegetation auf nur einer Trassenseite <b>P/T:</b> deutlicher Vorteil der asymmetrischen Varianten 1 und 3 aufgrund der geringeren Beanspruchung von Biotopstrukturen mit erhöhtem Risiko bzw. zum Schutz von Biotopen mit Vernetzungsfunktion <b>L/E:</b> nicht relevant <b>K/S:</b> nicht relevant	<b>Alle Varianten sind identisch</b>
<b>Favorisierte Variante:</b> Variante 1 (asymmetrisch, verschwenkend)	<b>Favorisierte Variante:</b> Variante 1 und 3 (asymmetrisch West)	<b>Favorisierte Varianten:</b> Asymmetrischer Ausbau: Variante 1 (Ost) oder Variante 3 (West)	<b>Favorisierte Variante:</b> Variante 3 (asymmetrisch West)	<b>Favorisierte Variante:</b> Variante 1 / 3 (asym. West)	<b>Symmetrischer Ausbau</b>

Vervielfältigt mit Genehmigung  
 des Landesvermessungsamtes  
 Nordrhein-Westfalen vom 2.1.1990  
 (2 / 90)