



Rhein-Kreis Neuss
Der Landrat

☐ Kreishaus Neuss • 41456 Neuss
☒ Kreishaus Grevenbroich • 41513 Grevenbroich

Bezirksregierung Düsseldorf
Frau Regierungspräsidentin
Anne Lütkes
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf



Kreishaus Grevenbroich
Lindenstr. 2-16
D-41515 Grevenbroich
Telefonzentralen
Neuss 02131 928 - 0
Grevenbroich 02181 601 - 0
Fax 02181 601 - 1198
info@rhein-kreis-neuss.de
www.rhein-kreis-neuss.de

Grevenbroich, 17.04.2013

Amt
Tiefbauamt

Gebäude
Business Center
Grevenbroich
Schlossstraße 20
41515 Grevenbroich
Auskunft erteilt
Herr Ludwig/Häke
Etage / Zimmer
E. 02
Telefon
02181 601-6602
Telefax
02181 601-6699
e-mail
arnd.ludwig@rhein-kreis-
neuss.de

Bankverbindungen
Sparkasse Neuss
Konto 120 600
BLZ 305 500 00
IBAN: DE17 3055 0000
00001206 00
BIC: WELA DE 33

Ihr Zeichen: 65.32-12/06
Az.: 66 642-22/5 -33n

**Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Anschlussstelle
Dormagen-Delrath an der BAB A57 einschließlich des Neubaus
einer Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen Neuss-
Allerheiligen und Dormagen-Delrath**
Antrag vom/Eingelegt: 20.12.2006/11.01.2007

Bezug:

- (1) **Mein Schreiben vom 21.03.2013 (Gutachtenüber-
sendung)**
- (2) **Abwägungsargumente in Ergänzung zum übersendeten
Gutachten**

Sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin Lütkes,

der Rhein-Kreis Neuss plant die Errichtung einer neuen Anschlussstelle an der Bundesautobahn BAB A 57 bei Dormagen-Delrath nebst notwendiger Verbindungsstraße zwischen der Bundesstraße B 9 und dem Ortsteil Neuss-Allerheiligen. Der Kreis als Vorhabensträger des oben genannten Bauvorhabens hat am 20.12.2006 den Antrag auf Einleitung des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens bei der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde gestellt. Das Verfahren wurde daraufhin am 11.01.2007 durch das seinerzeit zuständige Dezernat 65 Ihres Hauses eingeleitet. Im März 2008 wurde darüber hinaus ein Deckblattverfahren zur Verschiebung der neuen Anschlussstelle um 70 m in Richtung Autobahndreieck (AD) Neuss-Süd in das zwischenzeitlich vom Landesbetrieb Straßenbau übernommene Verfahren eingebracht.

Das Vorhaben befindet sich nach wie vor im Anhörungsverfahren, welches bis zur Vorlage eines Sachverständigengutachtens ruhend gestellt worden ist.

Aufgrund der Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht vom 15.02.2011 ist die Zuständigkeit zur Planfeststellung (vom Landesbetrieb Straßenbau wieder) auf die Bezirksregierung Düsseldorf (zurück-)übertragen worden. Die Verfahrensakten wurden Ihrem Hause zum 01.04.2011 übergeben.

Auf Grund des wechselseitigen Gefährdungspotentials zwischen der Straßenplanung, der Bundesautobahn und einem in der Nachbarschaft zur Anschlussstelle ansässigen Störfallbetriebes, der mit toxischen Gasen arbeitet, wurden gutachterliche Expertisen von Seiten der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde gefordert. Das Ihnen mit Schreiben vom 21.03.2013 zugestellte TÜV-Gutachten hatte das Ziel, zu prüfen, ob technische Maßnahmen möglich sind, die eine Gefährdung durch einen Gasunfall bei gleichzeitiger Unterschreitung der geforderten Achtungsabstände gemäß dem Leitfaden KAS 18 (Kommission für Anlagensicherheit) ausschließen bzw. minimieren. Die gutachtlich ermittelten — angemessenen — Abstände für den Störfallbetrieb betragen bis zu ca. 800 Meter. Demgegenüber beträgt der Abstand der geplanten Anschlussstelle ca. 100 Meter zum nächstliegenden und ca. 200 Meter zum entferntesten Punkt des Betriebsbereiches (> Auszug Gutachten).

Konkrete Lösungen durch technische Maßnahmen, z.B. Einhausungen, Wasserschleier, etc. konnte das TÜV-Gutachten leider jedoch nicht aufzeigen. Selbst mit sehr aufwendigen und voraussichtlich kaum verhältnismäßigen Maßnahmen gelingt es nicht, die angemessenen Abstände derart zu reduzieren, dass das Vorhaben der Anschlussstelle aus diesen herausfällt (> Auszug Gutachten). Der TÜV sagt damit aber nicht, dass nicht gebaut werden kann. Mangels praktikabler und verhältnismäßiger technischer und/oder organisatorischer Maßnahmen zur Konfliktlösung kann deshalb einzig auf die Möglichkeit der rechtlichen Abwägung im Rahmen des weiteren Verfahrens verwiesen werden (> Auszug aus Gutachten).

Der Rhein-Kreis Neuss sucht deshalb in Zusammenarbeit mit den Städten Dormagen und Neuss und mit Unterstützung der Planfeststellungsbehörde nach Lösungsmöglichkeiten, wie das Bedürfnis nach verkehrlicher Entlastung mit der möglichen Gefahr eines Gasunfalls gegeneinander abgewogen werden kann. Unter Berücksichtigung neuester Rechtsprechung sollten nunmehr konkrete Abwägungsszenarien seitens der Planfeststellungsbehörde aufgestellt werden.

In den folgenden Textpassagen darf ich Ihnen die verkehrlichen und städtebaulichen Abwägungsargumente hinsichtlich der Realisierung der Anschlussstelle unter Berücksichtigung des dortigen Störfallbetriebes vertiefend darlegen:

> Verkehrliche Abwägungsargumente:

Für eine spürbare Entlastung der Menschen und eine Verbesserung für die Unternehmen arbeitet der Rhein-Kreis Neuss im Schulterschluss mit den Städten Dormagen und Neuss an der dringend erforderlichen Ver-

kehrsentlastung im Neusser Süden und im angrenzenden nördlichen Stadtgebiet von Dormagen. Seit Jahren warten die Menschen und Unternehmen in den nördlichen Teilen von Dormagen und den südlichen Teilen von Neuss auf diesen Autobahnanschluss.

Die Überlastung der Autobahnen und Fernstraßen rund um den Ballungsraum Düsseldorf / Neuss zu den morgendlichen Anfahrzeiten der Pendler kann täglich in den Verkehrsnachrichten verfolgt werden. Ob von Süden im Zuge der A 57 / B 1 (Neusser-Dreieck), von Westen im Zuge der A 52 (Kaarster Kreuz) oder von Osten im Zuge der A 52 / B 1 (Mörsenbroicher Dreieck) – Dauerstaus zu verkehrlichen Spitzenzeiten sind die Regel.

Zur Entspannung der heutigen Situation fehlt ein leistungsfähiger Verknüpfungspunkt für den motorisierten Individualverkehr und den Öffentlichen Personennahverkehr im Vorfeld des Ballungsraumes.

Gleichzeitig fehlt für den Gewerbeverkehr aus Delrath / St. Peter und aus dem Neusser Süden ein direkter Anschluss an das vorhandene Autobahnnetz. Die heutige Zufahrt über die Anschlussstellen A 57 Neuss-Norf, A 57 Dormagen und A 46 Neuss-Uedesheim belastet in hohem Maße das nachgeordnete Straßennetz sowie die anliegenden Wohngebiete mit Lärm und Abgas.

Des Weiteren haben Untersuchungen der Stadt Neuss höhere Verkehrszahlen für die Fahrtrichtung Allerheiligen prognostiziert und zudem gezeigt, dass über einen zusätzlichen Autobahnanschluss Pendlerströme, die über die BAB A 57 aus dem Großraum Köln und den südlichen Kommunen des Rhein-Kreises Neuss in die beiden Oberzentren Neuss und Düsseldorf einpendeln – in einer Größe von 930 bis 1.450 Personen/Tag –, als P+R-Umsteiger zu gewinnen sind. Damit werden auch die Innenstädte entlastet. Die weiträumige Verkehrsbedeutung für die AS-Delrath ist in den Verkehrsuntersuchungen hinreichend nachgewiesen worden.

Die mit der projektierten Maßnahme angestrebte Verlagerung von motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Personennahverkehr durch die direkte Anbindung des S - Bahnhaltepunktes und der P+R Anlage in Allerheiligen an die BAB A 57 war zwingende Voraussetzung für die **Zustimmung** des **BMVBS** im Jahre 2001 für die Anschlussstelle. Diese Zustimmung beinhaltet zugleich die verbindliche Festlegung des Anschlussstellenstandortes. Über den Standort einer Anschlussstelle entscheidet letztendlich das BMVBS in eigener Zuständigkeit. Nach Prüfung des RE-Entwurfes durch das BMVBS wurde der Bau der Anschlussstelle mit Schreiben vom 06.10.2006 abschließend, unter den o. g. Voraussetzungen genehmigt.

Die geplante neue AS-Delrath wird neben einer Entlastung für die Bewohner im Dormagener Norden und Neusser Süden auch zu einer deutlichen Infrastrukturverbesserung für den Zulieferverkehr dieses prosperierenden Wirtschaftsstandortes führen und als elementarer Baustein zur Anbindung und Erschließung des vorhandenen Gewerbeflächenpotentials fungieren.

In einem aktuellen Schreiben — datiert auf den 18.03.2013 (siehe Anlage) — hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW nochmals bestätigt, dass keine weitere Verschiebung der Anschlussstelle nach Norden in Richtung Autobahn-Dreieck Neuss-Süd möglich ist. Die netzbedingte Lagefixierung der geplanten Anschlussstelle war bereits im Rahmen eines früheren Behördentermins im September 2008 von den zuständigen Abteilungsleitern des MBV NRW, Herrn MD Maatz und des MUNLV NRW, Herrn Linnenkamp unter Berücksichtigung der bestehenden Zwangspunkte ausdrücklich bestätigt und als planerisch unstreitig bewertet worden. Die infrastrukturelle Bedeutung der AS-Delrath für die hiesige Region, so ein weiteres Ergebnis dieses Termins, lasse einen Verzicht (Nullvariante) nicht zu und erfordere zwingend deren Realisierung.

➤ **Städtebauliche und verkehrliche Abwägungsargumente aus Sicht der Stadt Neuss**

Für das Neubaugebiet Allerheiligen als eine der größten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen in NRW hat der Autobahnanschluss Delrath eine herausragende Bedeutung. Bereits im Jahre 1994 sah der städtebauliche Rahmenplan für den Bereich Neuss-Allerheiligen einen S-Bahn-Haltepunkt in Allerheiligen in Verbindung mit der Anschlussstelle Delrath vor. In Kombination mit einer P + R-Anlage, dem S-Bahn-Haltepunkt und der Anschlussstelle Delrath sollte ein neuer Schwerpunkt für den ÖPNV gebildet werden. Der projektierte Autobahnanschluss stellte immer einen wesentlichen Eckpfeiler für den Bau einer P+R-Anlage, eines S-Bahn-Haltespunktes, einer Bustrasse und einer Verbindungsstraße zum S-Bahn-Haltepunkt (Umgehungsstraße Allerheiligen) und den Brückenbauwerken dar. Diese Infrastrukturen waren und sind Voraussetzung für die Schaffung von Wohnraum in einer Größenordnung von 4.500 Einwohnern.

Es wurde seitens der Stadt Neuss in den vergangenen 20 Jahren stets auf die Bedeutung der neuen AS Delrath hingewiesen, über die der P+R-Platz mit 700 Stellplätzen am S-Bahnhaltepunkt aus Richtung Süden direkt und ohne Umwege durch den Kfz-Verkehr angefahren werden kann. Ohne die AS Delrath bleibt das P+R-Potenzial erheblich herabgesetzt. Die derzeitige Auslastung liegt bei ca. 15 %. Angestrebt ist eine Auslastung von 80 %. Ein Wert, der ohne die AS Delrath nicht erreicht werden kann.

Allein der Zusammenhang mit der Entwicklungsmaßnahme in Allerheiligen macht deutlich, wie wichtig der Autobahnanschluss für Neuss und die gesamte Region ist.

Die Stadt Neuss sieht durch den Bau der Anschlussstelle erhebliche Vorteile darin, die südlichen Gewerbe- und Industriegebiete leistungsfähiger anzuschließen und insbesondere führt die AS-Delrath zu Entlastungen im — der Autobahn — nachgeordneten Netz. Darüber hinaus wird aus dem Ortsteil Uedesheim der Bau der AS Delrath wegen der hohen Verkehrsbelastung auf der B 9 gefordert.

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Neuss aus dem Jahr 2004 führt diverse Vorteile der AS Delrath auf.

Aufgrund von aktuellen Ermittlungen im Zuge der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes folgende Punkte zugunsten der AS gesehen:

- Die L380 wird in der OD Norf im südlichen Abschnitt deutlich entlastet (Prognose 2030 ohne/mit AS 7100/4900 Kfz/Werktag), im nördlichen Abschnitt geringere Entlastung (8300/7000 Kfz/Werktag).
- Die B9 wird im hoch belasteten Abschnitt zwischen AS Uedesheim und Rheinfährstraße entlastet (Abschnitt zwischen A46 und K30 23300/19700 Kfz/Werktag). Zusätzlich kommt es zu einer geringen Entlastung der B9 zwischen AS Uedesheim und Jagenbergstraße (22300/21000 Kfz/Werktag). Die Entlastungen verbessern die Funktionsfähigkeit der B9 und damit die Erschließung der Gewerbegebiete im Neusser Süden und Dormagener Norden.
- Die K30 wird zwischen Kreisel Elvekum und B9 entlastet ((Überführung A57 15300/10500 Kfz/Werktag, zwischen Fuggerstraße und B9 10500/7900 Kfz/Werktag). Diese Entlastung verbessert die Funktionsfähigkeit des Kreisels Am Blankenwasser und des hoch belasteten Knotens K30/B9 und damit die Anbindung der Wohn- und Gewerbegebiete im Neusser Süden.

Zwar sind diese Zahlen noch vorläufig, allerdings lässt sich an ihnen bereits die sehr wichtige Verkehrsbedeutung der geplanten Anschlussstelle ablesen.

Interkommunales Gewerbegebiet Dormagen-Neuss

In den Gewerbegebieten Neuss-Uedesheim, Dormagen-St. Peter und Dormagen-Stürzelberg sind zahlreiche international tätige Unternehmen ansässig, die in vielfältige regionale Wertschöpfungsketten eingebunden sind. Ihre Bedeutung reicht über die jeweiligen Standortkommunen hinaus und ihr Wachstums- und Innovationspotential lässt neue Investitionen erwarten, die in der Region gehalten werden sollen. Dies gilt insbesondere für die Branchen Logistik, Aluminiumverarbeitung und Maschinenbau. Unmittelbar angrenzend an den heutigen Unternehmensbesatz und an der Grenze beider Stadtgebiete befinden sich noch ungenutzte Areale, die in Teilbereichen bereits für die erforderliche regionalplanerische Ausweisung verfügen. Diese Areale liegen im Bereich des „**Silbersees**“ und befinden sich überwiegend im Eigentum der RWE.

Diese ungenutzten Flächenpotentiale an der Stadtgrenze Neuss und Dormagen können nur von beiden Städten gemeinsam bestmöglich entwickelt werden. Daher wird ein **interkommunales Gewerbegebiet** angestrebt, zu dem zwischen den beteiligten Partnern die **Städte Neuss und Dormagen und die RWE am 22.03.2013 eine Rahmenvereinbarung** unterzeichnet wurde. Dieser Bereich soll im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf vorrangig in interkommunaler Zusammenarbeit einer gewerblich-industriellen Ausweisung zugeführt werden. Dieses Verfahren ist im Vorfeld bereits mit der Regionalplanungsbehörde bei der Bezirksregierung Düsseldorf abgestimmt. Diese hält den Standort grundsätzlich für eine gewerblich-industrielle Entwicklung geeignet.

Neben den Eigentumsflächen der RWE sollen zur Arrondierung der Maßnahmenfläche die nordöstlich der Autobahn A57 und im Flächennutzungsplan der Stadt Dormagen als „Flächen für die Landwirtschaft“ ausgewiesenen Bereiche in die beabsichtigte Entwicklung einbezogen werden.

Die Vorteile dieses Standortbereiches liegen darin, dass die Leitlinien des zukünftigen Regionalplanes aufgegriffen werden. Dieser befürwortet eine ausreichende Flächenvorsorge für emittierende Unternehmen, wie 24-Stunden-Logistik und industrielle Produktion und Fertigung. Das als Industriestandort vorgesehene Areal am Silbersee beeinträchtigt die Wohngebiete in Uedesheim und Stürzelberg nicht. Die im Zuge steigender Vorsorge (Katastrophen / industrielle Störfälle) verschärften Abstandsregelungen zwischen Industriebereichen und empfindlicher Nutzung können gewahrt werden. Die Wiedernutzung als interkommunales Gewerbegebiet bedingt, dass unbelasteter Boden an anderen Stellen geschont wird und vorrangig für Freiraumfunktionen erhalten bleibt. Ein besonderer Vorteil des Gebietes ist, dass es auch über den Containerhafen in Stürzelberg und die Industriebahn (Dormagen / Köln / Neuss) als künftiger trimodaler Standort angebunden werden kann. Außerdem ist die gemeinsame Nutzung von leistungsstarker Versorgungsinfrastruktur, wie Strom und Gas, möglich.

Das **interkommunale Gewerbegebiet** kann vorrangig über **die projektierte AS Dormagen-Delrath verkehrlich erschlossen werden**. Dieser wohnsiedlungsferne Autobahnanschluss schließt Lärm- und weitere Belastungen durch den Verkehr für die Bewohner in Allerheiligen und Nievenheim aus. Das interkommunale Gewerbegebiet ist ein weiteres Argument für die zügige Realisierung dieses Autobahnanschlusses, denn ohne die leistungsfähige und direkte Anbindung an die A 57 sind die hier vorhandenen Nutzungspotentiale nicht voll umsetzbar.

➤ **Städtebauliche Abwägungsargumente aus Sicht der Stadt Dormagen**

Die Stadt Dormagen verfügt derzeit über ca. 558 ha planungsrechtlich erfasste Gewerbe- und Industrieauflächen, die sich im Wesentlichen an Standorten im Süden und Norden des Stadtgebietes -jeweils im Verbund mit den Industriequartieren der Nachbarstädte Köln und Neuss- konzentrieren.

Seit Mitte der 90er Jahre bemüht sich die Stadt Dormagen die Gewerbegebiete im Dormagener Norden über die Neuaufstellung diverser Bebauungspläne städtebaulich neu zu ordnen und nachhaltige Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der Gesamtstadt zu initiieren. Integrierter Bestandteil dieser Weiterentwicklung ist die Bereitstellung eines qualifizierten, leistungsstarken Verkehrsnetzes mit Anschluss an das regionale und überregionale Verkehrsnetz. Vor dem Hintergrund der Lage der Gewerbegebiete in unmittelbarer Nähe zur Bundesautobahn BAB 57 soll dieser Anschluss über die projektierte Anschlussstelle Delrath erfolgen. In Abstimmung mit der Stadt Neuss, die ihrerseits ihre Wohnbaulandentwicklung Allerheiligen mit der hierfür konzeptierten Ortsumgehung und dem S-Bahn-Haltepunkt Allerheiligen auf diesen Anschluss ausrichtet, hat

die Stadt Dormagen im Jahre 2005 die 118. Änderung des Flächennutzungsplanes „Anschlussstelle Delrath an die A 57“ in Kraft gesetzt. Die Flächennutzungsplanänderung beinhaltet hierbei eine Linienbestimmung i.S.d. erforderlichen Planfeststellung zur Verkehrsplanung.

Die derzeit genutzten Anbindungen in Neuss-Uedesheim oder Dormagen-Mitte sind, bedingt durch die ansässigen Speditionsbetriebe und den hohen Schwerlastanteil der Großbetriebe, durch ein überproportional hohes Schwerlastverkehrsaufkommen geprägt.

Nachdem die Verkehrssituation um die AS-Dormagen durch eine bauliche Teilverlagerung noch optimiert werden konnte, stößt die Belastbarkeit in Folge des Ausbaus des Chemparks-Dormagen zunehmend an Kapazitätsgrenzen. Betroffen hiervon ist auch die Verbindung in und aus dem Dormagener Norden.

Der über den Individualverkehr vorbelasteten Nordstrecke (Bundesstraße B9) werden im Verlauf sämtliche Verkehre aus den Gewerbegebieten der Neusser Ortslage Stüttgen zugeleitet. Die feststellbare stetige Mehrbelastung der B9 führt zur Auswirkungen bis in die vorhandenen Dormagener Gewerbegebiete hinein.

Standortentscheidung: Bedeutung des Entwicklungspotentials „Silbersee“

Die Stadt reagiert mit ihrer Gewerbeplanung unmittelbar auf diesen stetigen Ansiedlungsdruck aus der Wirtschaft und hat diese Standortvorteile und Innovationsmöglichkeiten in ihre Planungen integriert.

Vor dem Hintergrund der überwiegenden Kleinteiligkeit der reaktivierten Brachflächen oder der Neuausweisungen ist es dabei nicht möglich, bedarfsgerechte großflächige Bauflächen in entsprechend exponierten Lagen bereitzustellen und planungsrechtlich zu sichern. Die Stadt Dormagen bemüht sich daher im Rahmen der Neu-Aufstellung des Flächennutzungsplanes entsprechende Flächenreserven zu erschließen.

Über vorrangige und besondere Standortqualitäten verfügt hierbei das ca. 100 ha große Gelände um den Silbersee, das durch seine industrielle Vornutzung sowie seine integrierte gewerbeorientierte Lage, ökologisch und ökonomisch eine bestmögliche Eignung aufweist. Als weiterer begünstigender Parameter sind Eigentumsverhältnisse und der funktionale Zusammenschluss mit den angrenzenden Industriequartieren auf Neusser Stadtgebiet anzuführen. Mit Zusammenschluss beider Standorte zu einem überkommunalen Gewerbe- und Industriegebiet sind in der Verbindung mit der Trimodalität aus den nun vorgehaltenen Infrastrukturen (BAB, Häfen und Schienewegen) überregional bedeutsame Standortqualitäten möglich und zu entwickeln.

Um das beschriebene Wachstums- und Innovationspotenzial in Dormagen und der Region zu erhalten und zu fördern, müssen die avisierten Investoren am Standort gehalten bzw. für die Region interessiert werden. Einen wichtigen Schritt haben die Stadt Dormagen und die Stadt Neuss mit der Planung eines **interkommunalen Gewerbegebietes** unternommen. Hierbei sollen die am Silbersee gelegenen gewerblichen Brachflächen mit dem sich im Norden auf Neusser Stadtgebiet befindlichen Gewerbegebiet zu einem interkommunalen Gewerbegebiet zusammengeführt werden. **Ein direkter Anschluss an die A 57 ist aus den oben genannten Gründen (Verkehrssituation) unerlässlich** und es ist

abzusehen, dass eine Entwicklung der Fläche ohne die Anschlussstelle Delrath scheitern würde. Das bedeutet, dass Großteile der in Dormagen vorhandenen Reserveflächen weiterhin nicht aktivierbar bleiben, was grundsätzlich zu einer Gefährdung der zukünftigen Gewerbeentwicklung in Dormagen führen könnte.

Abschließend und resümierend bleibt festzuhalten, dass die infrastrukturelle Bedeutung der geplanten Anschlussstelle für den Neusser Süden und den Dormagener Norden allseitig unstrittig ist, insbesondere im Hinblick auf das von den Städten Neuss und Dormagen geplante interkommunale Gewerbegebiet „Am Silbersee“.

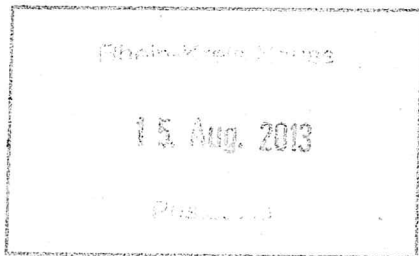
Aus diesem Grund bitte ich Sie, sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin Lütke, die notwendigen Abwägungsentscheidungen in Ihrem Hause durch Ihre Planfeststellungsbehörde treffen zu lassen und auf dieser Grundlage das ruhend gestellte Anhörungsverfahren mit dem Ziel eines Planfeststellungsbeschlusses für die AS Delrath fortzuführen.

Mit freundlichen Grüßen



Petrauschke
Landrat

Anlage: Schreiben des Landesbetriebes Straßenbau NRW vom 18.03.13



Bezirksregierung Düsseldorf
Die Regierungspräsidentin



Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Rhein-Kreis Neuss
Der Landrat
Kreishaus Grevenbroich

41513 Grevenbroich

Datum: 06. August 2013

Seite 1 von 1

Telefon:

0211 475-2201/2

Telefax:

0211 475-2940

anne.luetkes@

brd.nrw.de

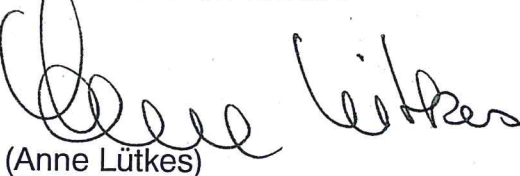
Sehr geehrter Herr Landrat,

für Ihr Schreiben vom 17.04.2013 bezüglich des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der Anschlussstelle Dormagen-Delrath an der BAB A 57 bedanke ich mich.

Das Verfahren wird derzeit in meinem Hause betrieben, die Bearbeitung unter Berücksichtigung des umfangreichen Gutachtens des TÜV Nord und der aktuellen Rechtsprechung des BVerwG wird jedoch noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Ich bitte daher um Ihr Verständnis, dass mir eine abschließende Entscheidung in der Sache derzeit noch nicht möglich ist.

Mit freundlichen Grüßen


(Anne Lütkes)

Tiefbauamt
Rhein-Kreis Neuss
11. MRZ. 2014
KX

Bezirksregierung Düsseldorf
Die Regierungspräsidentin



Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Rhein-Kreis Neuss
Herrn Landrat Hans-Jürgen Petrauschke
Lindenstraße 2
41515 Grevenbroich

Datum: 7. März 2014

Seite 1 von 2

Telefon:

0211 475-2201/2

Telefax:

0211 475-2940

anne.luetkes@

brd.nrw.de

Sehr geehrter Herr Landrat, *lieber Herr Petrauschke,*

gerne möchte ich Ihrer mit Schreiben vom 21.01.2014 geäußerten Bitte nachkommen, das Straßenbauförderverfahren „K37n – Neuführung Hüngert bis zur L390“ (Gümpgesbrücke) und das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren „BAB-Anschlussstelle Dormagen-Delrath“ zu beschleunigen.

Hierzu bedarf ich allerdings Ihrer freundlichen Unterstützung bei der Aufklärung möglicher Missverständnisse.

Nach meiner Kenntnis des Verfahrensstands wird für die Prüfung der Förderfähigkeit der Gümpgesbrücke noch der Nachweis benötigt, dass der Straßenneubau so leistungsfähig ist, dass er das künftige Verkehrsaufkommen auch ohne den Bahnübergang bewältigen kann.

Im Planfeststellungsverfahren muss noch nachgewiesen werden, dass die zusätzlichen Verkehre des Gewerbegebietes „Am Silbersee“ nicht nur von den im Raum Dormagen vorhandenen Netz klassifizierter Straßen – hier namentlich der B9 – nicht mehr aufgenommen werden können, sondern dass sich dieses erhöhte Verkehrsaufkommen auch auf keinem anderen Weg abwickeln ließe als über die beantragte Zufahrt.

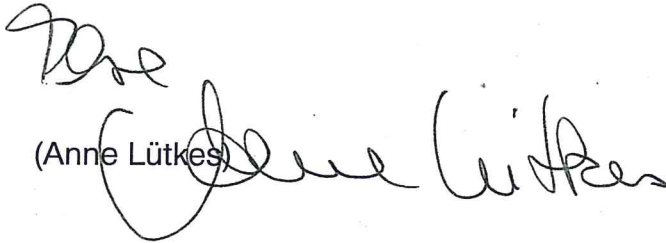
Beide Nachweise können nur vom jeweiligen Antragsteller, also in beiden Fällen nur vom Rhein-Kreis Neuss erbracht werden, weswegen mir nicht ganz klar ist, welche „erforderlichen Unterlagen“ Sie von mir noch erwarten.



In jedem Falle kann ich Ihnen zügige Fortsetzung beider o.g. Verfahren
sofort nach Vorlage der von Ihrer Seite zu erbringenden Nachweise
zusagen.

Seite 2 von 2

Mit freundlichen Grüßen


(Anne Lütkes)



Rhein-Kreis Neuss Der Landrat

☐ Kreishaus Neuss • 41456 Neuss
☒ Kreishaus Grevenbroich • 41513 Grevenbroich

Bezirksregierung Düsseldorf
Frau Regierungspräsidentin
Anne Lütkes
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf



Kreishaus Grevenbroich
Lindenstr. 2-16
D-41515 Grevenbroich
Telefonzentralen
Neuss 02131 928 - 0
Grevenbroich 02181 601 - 0
Fax 02181 601 - 1198
info@rhein-kreis-neuss.de
www.rhein-kreis-neuss.de

Grevenbroich, 07.04.2014

Amt
Tiefbauamt

Gebäude
Business Center
Grevenbroich
Schlossstraße 20
41515 Grevenbroich
Auskunft erteilt
Herr Ludwig
Etage / Zimmer
E. 02
Telefon
02181 601-6602
Telefax
02181 601-6699
e-mail
arnd.ludwig@rhein-kreis-
neuss.de

Bankverbindungen
Sparkasse Neuss
Konto 120 600
BLZ 305 500 00
IBAN: DE17 3055 0000
00001206 00
BIC: WELA DE DN

Datum und Zeichen Ihres Schreibens: 07. 03.2014
Az.: 66 642-98/2 -37n und 66 642-22/5-33n

- 1.) K 37n Neuführung Hüngert bis zur L 390 und**
- 2.) Planfeststellungsverfahren für den Neubau der AS
Dormagen-Delrath an der BAB A57 einschließlich
Neubau einer Verbindungsstraße zwischen den
Ortsteilen Neuss-Allerheiligen und Dormagen-Delrath**

hier: Ihr Schreiben vom 07.03.2014

Sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin Lütkes,

haben Sie Dank für Ihr Antwortschreiben vom 07. März 2014 auf meine Schreiben vom 17. April 2013 und 21. Januar 2014. Bezüglich der K 37n Neuführung Hüngert und der AS-Delrath liegen wohl in der Tat große Missverständnisse vor, die ich im Einzelnen wie folgt ausräumen möchte.

Die Verkehrsuntersuchung für die L 390 / Gumpesbrücke nebst den geforderten Leistungsfähigkeitsnachweisen für den Neubau der K 37n und den Umbauarbeiten an der L 390 sowie den Anpassungen an den AS Holzbüttgen Ost und West liegt Ihnen längst vor. Die umfangreiche Verkehrsuntersuchung ist Bestandteil des Zuwendungsantrages (Anlage 24) für die Maßnahme K 37n Neuführung Hüngert, der Ihnen am 23. Mai 2012 zugestellt worden ist. Hieraus ist zu ersehen, dass eine leistungsfähige Lösung nur unter Beibehaltung des Bahnüberganges möglich ist.

Der grundsätzliche Bedarfsnachweis für die Anschlussstelle (AS) Dormagen-Delrath wurde bereits durch umfangreiche Untersuchungen im Genehmigungsverfahren für die AS erbracht und bekanntlich positiv beschieden, unabhängig von den derzeit diskutierten Entwicklungen am Silbersee. Der RE-Entwurf zur AS Dormagen-Delrath wurde mit Schreiben vom 06.10.2006 durch das BMVBS genehmigt.

Die Realisierung der Anschlussstelle ist zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im stark gewerblich-industriell geprägten Bereich im Neusser Süden/Dormagener Norden sowie zur Verknüpfung mit dem SPNV am Haltepunkt Neuss-Allerheiligen unabdingbar. Die gesetzlich geforderten Nachweise für die Notwendigkeit und Realisierung der neuen AS – insbesondere zur Fernverkehrsrelevanz - sind längst erbracht. Der Bedarf der AS steht außer Frage.

In diesem Zusammenhang muss klar und deutlich festgehalten werden, dass das geplante interkommunale Gewerbegebiet „Am Silbersee“ lediglich ein zusätzliches Argument für die Realisierung dieses Autobahnan schlusses ist. Die in Ihrem Schreiben geforderten Nachweise zur Abwicklung des (zusätzlichen) Verkehrsaufkommens durch das geplante Gewerbegebiet sind jedoch in erster Linie in den weiteren Verfahrensschritten zur Konkretisierung des Gewerbegebietes zu führen.

Der Rhein-Kreis Neuss sucht weiterhin in enger Zusammenarbeit mit den Städten Dormagen und Neuss und Ihrer Unterstützung als Planfeststellungsbehörde nach Lösungen, wie das Bedürfnis nach verkehrlicher Entlastung mit der möglichen Gefahr eines Gasunfalls gegeneinander abgewogen werden kann. **Unter Berücksichtigung neuester Rechtsprechung müssen endlich konkrete Abwägungsszenarien seitens der Planfeststellungsbehörde aufgestellt und die einzuhaltenden Abstände zum Störfallbetrieb verbindlich festgelegt werden, um darauf aufbauend die Planung fortführen zu können.**

Aus diesem Grund bitte ich Sie nochmals eindringlich, sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin Lütkes, die notwendigen Abwägungsentscheidungen in Ihrem Hause durch Ihre Planfeststellungsbehörde treffen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen



Hans-Jürgen Petrauschke

Durchschriften:

- | | |
|---------------------------------------|-----------------|
| (2) D/Stadt Neuss, Hr. BM Napp | z. K. |
| (3) D/Stadt Dormagen, Hr. BM Hoffmann | z. K. |
| (4) D/Stadt Kaarst, Hr. BM Moormann | z. K. |
| (5) D/Amt 61, Hr. Temburg/Hr. Stiller | z. Mitzeichnung |
| (6) D/Akte Häke (Plafv) | z. K. + z. Vg. |



28. AUG 2014

Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Rhein-Kreis Neuss
Herrn Landrat Hans-Jürgen Petrauschke
Lindenstr. 2
41515 Grevenbroich

Datum: 13. August 2014

Seite 1 von 5

Aktenzeichen:
25.04.01.01-A57 AS Delrath
bei Antwort bitte angeben

Frau Schriever
Zimmer: 2081
Telefon:
0211 475-3222
Telefax:
0211 475-2671
kerstin.schriever@
brd.nrw.de
Herr Gripp

11 Dan II/61
und IV/66 +
21 W 47 erl.
15
R 18/14

Sehr geehrter Herr Landrat,

heute komme ich auf zwei Angelegenheiten zurück, wegen derer Sie mich vor einiger Zeit angeschrieben hatten. Zunächst einmal bitte ich darum, mir den langen Antwortzeitraum nachzusehen. Das Schreiben war hier bereits im Mai dieses Jahres fertig gestellt worden. Durch ein Büroversehen lässt sich der Abgang leider nicht mehr nachvollziehen.

Bezüglich der **Förderfähigkeit der K37 n**, Neuführung Hüngert bis L 390 (Gümpgesbrücke) weisen Sie in Ihrem Schreiben vom 07.04.2014 auf die dem Zuwendungsantrag anliegende Verkehrsuntersuchung hin. Gemäß dieser Untersuchung sei eine leistungsfähige Lösung nur unter Beibehaltung des Bahnübergangs möglich.

Nach dem Erlass des MBWSV vom 01.08.2013 ist festzuhalten, dass die aktuelle Mittelausstattung des Programms keine Aufnahme von Straßenneubauten mehr zulässt. Pflichtige Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen nach §§ 3,13 EKrG können hingegen weiterhin gefördert werden. Für eine Förderfähigkeit muss der Neubau der Brücke und die geplante Straßenführung neben dem Verkehr der „verlassenen Trasse“ der K 37 auch die prognostizierbare Verkehrszuwächse bewältigen können. D. h., es muss nachgewiesen werden, dass die neue Straße auch ohne den Bahnübergang funktionieren wird. In diesem Zusammenhang verweise ich auf mein Schreiben vom 07.08.2013.

Unter Bezugnahme auf mein zuletzt zum **Planfeststellungsverfahren A 57 Anschlussstelle Delrath** ergangenes Schreiben vom 07.03.2014

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Cecilienallee 2,
40474 Düsseldorf
Telefon: 0211 475-0
Telefax: 0211 475-2671
poststelle@brd.nrw.de
www.brd.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
DB bis Düsseldorf Hbf
U-Bahn Linien U78, U79
Haltestelle:
Victoriaplatz/Klevert Straße

Zahlungen an:
Landeskasse Düsseldorf
Konto-Nr.: 4 100 012
BLZ: 300 500 00 Helaba
IBAN:
DE41300500000004100012
BIC:
WELADED



bitten Sie nun mit Schreiben vom 07.04.2014, dass die Planfeststellungsbehörde meines Hauses konkrete Abwägungsszenarien in Bezug auf die geplante Anschlussstelle (AS) Delrath aufstellt und die einzuhaltenden Abstände zum Störfallbetrieb verbindlich festgelegt werden. Die Nachweise für die Notwendigkeit der AS seien im Übrigen längst erbracht und der Bedarf stehe außer Frage.

Hinsichtlich der „angemessenen Abstände“ sind bekanntlich gutachterlich Abstände von 800m ermittelt worden. Die hierzu von mir durchgeführte Behördenbeteiligung ergab seitens des LANUV NRW die Einschätzung, dass das Gutachten fachlich plausibel und nachvollziehbar ist. Für das weitere Verfahren sind daher die v. g. Abstände zugrunde zu legen.

Im Hinblick auf meine Anforderung weiterer Nachweise und Unterlagen möchte ich zur Aufklärung der bestehenden Missverständnisse u.a. auf die gemeinsame Besprechung am 15.11.2013 in meinem Hause hinweisen, an der auch ein Vertreter Ihres Hauses zugegen war.

In dieser Besprechung haben die Vertreter des Verkehrsdezernates meines Hauses deutlich gemacht, dass für den Ausbau der Anschlussstelle neue Planunterlagen zu erstellen sind, da die bisherigen Unterlagen ergänzt und überarbeitet werden müssen. Dies ist schon deshalb erforderlich, da der Ursprungsantrag aus dem Jahre 2006 datiert und einige Daten nicht mehr aktuell sind (u.a. Verkehrsprognose). Generell ist der gesamte Antrag daraufhin zu überprüfen, ob er noch den heutigen tatsächlichen und rechtlichen Verhältnissen entspricht (z. B. Landschaftsrecht). Das Deckblatt zur Verlegung der AS ist in den Antrag zu integrieren. Auch sollte das vom TÜV Nord erstellte Gutachten zur Ermittlung des angemessenen Abstandes zum Störfallbetrieb Teil der Planunterlage werden.

Diesem Umstand – die Notwendigkeit zur Aktualisierung der Planunterlagen und der danach im notwendigen Umfang erforderlichen Durchführung eines neuen/ergänzenden Planfeststellungsverfahrens - wurde seitens des Vertreters Ihres Hauses auch nicht widersprochen.

Die Nachforderungen beschränken sich somit auch nicht auf die als ein wesentlicher Punkt in meinem Schreiben vom 07.03.2014 angeführten verkehrlichen Nachweise. Wie in der Niederschrift zu o.g. Termin bereits festgehalten, muss mit Blick auf die vorliegende Ausnahmesituation der



Nähe zu einem Betrieb, der gefährliche Stoffe im Sinne der Seveso-Richtlinie lagert, die Problematik im Planfeststellungsverfahren und damit zunächst im Antrag rechtlich und verkehrsfachlich umfassend aufgearbeitet werden.

Die Alternativlosigkeit dieser den Gesamtverkehr entlastenden Lösung muss im Antrag herausgearbeitet werden. Im Rahmen dieses Antrages muss eine plausible Alternativenprüfung durchgeführt werden und die Alternative mit dem wenigsten Konfliktpotenzial herausgefiltert werden. Auch Fragen zum bisher durch Fördergelder finanzierten Verkehrswegekonzzept im unmittelbaren Umfeld der geplanten Maßnahme müssen in die Argumentation einfließen.

Dazu gehört insbesondere eine belastbare Begutachtung des vorhandenen Straßennetzes unter Berücksichtigung des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Der Verweis auf die bisher vorgelegten Unterlagen und die Zustimmung des BMVBS 2006 reichen als verkehrliche Begründung insbesondere in diesem Fall nicht.

Ihr Schreiben vom 17.04.2013, in dem Sie weitere verkehrliche und städtebauliche Abwägungsargumente hinsichtlich der Realisierung der Anschlussstelle vorbringen, habe ich u.a. der zuständigen Straßenverkehrsbehörde meines Hauses zur Prüfung vorgelegt. Diese teilte mir daraufhin mit, dass bei den verkehrlichen Abwägungsargumenten aus Sicht der Stadt Neuss sich die Frage stellt, warum die genannten (vorläufigen) Verkehrsprognosezahlen für das Jahr 2030 fast ausschließlich kleiner ausfallen als die Zahlen aus der Straßenverkehrszählung von 2010. So werden z.B. für die B9 zw. A46 und K39 in der Prognose für 2030 mit 23.300 Kfz pro Werktag benannt, die Zahlen der Verkehrszählung von 2010 stehen dem mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 24.202 Kfz / 24h gegenüber. Auch die Prognose 2030 für die L 380 (OD Norf) unterschreitet die DTV-Zahlen aus 2010 im südlichen Abschnitt mit 7.100 Kfz pro Werktag zu 8.068 Kfz / 24h, im nördlichen Abschnitt mit 8.300 Kfz pro Werktag zu 9.953 Kfz / 24h. Die B9 zwischen der AS Uedesheim und der Jagenbergstraße übertrifft mit 22.300 Kfz / Werktag den DTV von 2010 mit 10.660 Kfz / 24h deutlich. Diese (beispielhaften) Unstimmigkeiten sind aufzuklären.



In Ihrem Schreiben vom 17.04.2013 führen Sie u.a. weiter aus, dass die heutige Zufahrt über die Anschlussstellen A 57 Neuss-Norf , A 57 Dormagen und A 46 Neuss-Uedesheim in hohem Maße das nachgeordnete Straßennetz sowie die anliegenden Wohngebiete mit Lärm und Abgas belastet. Auch dies bedarf weiterer Ausführungen (Berechnungen) in einem neuen/ergänzenden Planfeststellungsverfahren.

Bei der Betrachtung sollte auch auf den geplanten durchgängigen sechsstreifigen Ausbau der A 57 eingegangen werden und inwieweit dieser Ausbau Entlastungen für das nachgeordnete Straßennetz schaffen könnte.

Sowohl die Straßenverkehrsbehörde meines Hauses als auch der Landesbetrieb Straßenbau NRW weisen auch ausdrücklich darauf hin, dass auch im Störfall sicherzustellen ist, dass für die Verkehrsteilnehmer der geplanten Anschlussstelle keine Gefährdung von dem Gaselager der Fa. GHC ausgeht. Diesbezüglich ist zu den unter Punkt 5.2 (Vorhabenseitige Maßnahmen - Technische Maßnahmen) der „Sachverständigen Einordnung“ gemachten Ausführungen des TÜV Nord zur Sperrung des Straßenabschnitts im Ereignisfall – aus verkehrlicher Sicht Folgendes hinzuzufügen:

Es existieren bereits technische Möglichkeiten den Zulauf von Straßen ohne größere Vorwarnzeiten zu stoppen, wie es bei einer Tunnelsperranlage bei Tunnelbränden (z.B. A44 Tunnel Strümp) oder an Feuerwehrausfahrten auch heute schon praktiziert wird. Ähnliche Anlagen könnten hier bei einem Störfall die Zuläufe mittels Lichtzeichen / Schranken schließen und somit den weiteren Zulauf für diesen Bereich unmittelbar stoppen. Die Abläufe müssten natürlich weiterhin befahrbar bleiben, um eine Räumung des gesperrten Bereiches sicherzustellen. Auch müsste die eigentliche Sperrung wie im Gutachten genannt nach Möglichkeit ausreichend weit außerhalb des potentiellen Gefährdungsbereichs liegen.

Auch hierzu sind in einem neuen/ergänzenden Planfeststellungsverfahren ergänzende Ausführungen von Ihnen zu treffen. Weitere zur Risikobewertung zu betrachtende störfallspezifische Faktoren wie die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts, seine konkreten Auswirkungen bezogen auf die geplante Maßnahme etc. sollten ebenfalls, ggf. gutachterlich, im Antrag betrachtet werden.



Auch die Möglichkeit der Verlagerung des Gasbetriebes an einen anderen geeigneten Standort wurde bereits im o. g. Termin diskutiert. Von Seiten des Vertreters der Fa. RWE Power wurde die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, einem solchen Betrieb einen alternativen Standortvorschlag machen zu können. Hierzu sollten ebenfalls Ausführungen erfolgen.

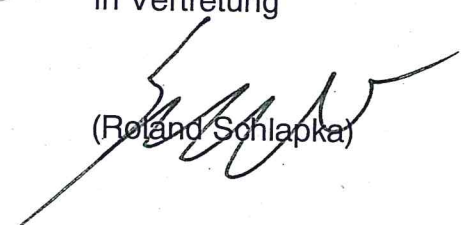
Ich hoffe Ihnen hiermit nochmals verdeutlicht zu haben, in welche Richtung die von meinem Haus für erforderlich gehaltene Überarbeitung der Antragsunterlagen gehen muss. Erst auf Basis der umfassend aktualisierten und die besondere Problematik des Störfallbetriebes berücksichtigenden Unterlagen kann anschließend unter Beteiligung der Fachbehörden die Abwägungsentscheidung getroffen werden. Bestimmte „Abwägungsszenarien“ können dabei im Vorfeld entgegen Ihrem Vorschlag wegen der insgesamt zu betrachtenden Umstände des Einzelfalls, für den im Übrigen auch keine Beispiele aus der Rechtsprechung bekannt sind, nicht festgelegt werden.

Ausdrücklich biete ich zur Beschleunigung der Angelegenheit ein Gespräch der am Projekt beteiligten Fachleute an.

!

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung


(Roland Schlapka)

Bezirksregierung Düsseldorf

Rhein-Kreis Neuss

15. DEZ. 2014



66.0 66.1 66.2

Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Rhein-Kreis Neuss
Der Landrat
Lindenstr. 2-16
41515 Grevenbroich
Az.: 66 642-22/5-33n

Stadt Dormagen
Der Bürgermeister
Paul-Wierich-Platz 2
41539 Dormagen

per E-Mail
Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 25.02
- im Hause -

Dezernat 53
- im Hause -

**Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Anschlussstelle
Dormagen-Delrath an der BAB A57 einschließlich des Neubaus ei-
ner Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen Neuss-
Allerheiligen und Dormagen-Delrath**
Ergebnisvermerk zum Fachgespräch am 13.11.2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Nachgang zum Fachgespräch am 13. November 2014 übersende ich
Ihnen den beigefügten Ergebnisvermerk.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
gez. Schriever

Datum: 10.12.2014
Seite 1 von 1

Aktenzeichen:
25.04.01.01-A57 AS Delrath
bei Antwort bitte angeben

Frau Schriever
Zimmer: Bo2081
Telefon:
0211 475-3222
Telefax:
0211 475-3993
kerstin.schriever@
brd.nrw.de

Rhein-Kreis Neuss

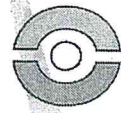
12. Dez. 2014

Poststelle

Dienstgebäude:
Am Bonneshof 35
Lieferanschrift:
Cecilienallee 2,
40474 Düsseldorf
Telefon: 0211 475-0
Telefax: 0211 475-2671
poststelle@brd.nrw.de
www.brd.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Bus (u. a. 721, 722)
bis zur Haltestelle:
Nordfriedhof

Bahn U78/U79
bis zur Haltestelle:
Theodor-Heuss-Brücke



Bezirksregierung Düsseldorf

Az.: 25.04.01.01-A57-AS Delrath

Düsseldorf, 20.11.2014

Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Anschlussstelle Dormagen-Delrath an der BAB A57 einschließlich des Neubaus einer Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen Neuss-Allerheiligen und Dormagen-Delrath

hier: Fachgespräch am 13.11.2014 zur Weiterführung des o.g. Planfeststellungsverfahrens bei der Bezirksregierung Düsseldorf

Anlagen: 1) Anwesenheitsliste
2) Kopie des Aufsatzes „Abstand ist nicht alles!“ von Hellriegel/Farsbotter aus der NVwZ 2013, 1117

Ergebnisvermerk

Nach der Begrüßung durch Herrn Vollstedt erläutert Herr Gripp kurz den derzeitigen Sachstand aus Sicht der Bezirksregierung Düsseldorf (BR D). Das Verfahren stellt wegen der unmittelbaren Nähe der beantragten Straße und AS Dormagen-Delrath zu einem Betrieb, der gefährliche Stoffe im Sinne der Seveso-Richtlinie lagert, einen Sonderfall dar, der bei der BR D in dieser Form erstmalig zu entscheiden ist. Der BR sind auch ansonsten (Literatur, Rechtsprechung, Erfahrungen anderer BR) keine vergleichbaren Präzedenzfälle bekannt, so dass es sich insgesamt um eine besonders außergewöhnlich zu entscheidende Fallkonstellation handelt. Um zu einer Entscheidung kommen zu können, bedarf es ganz wesentlich auch der Mitwirkung des Antragstellers.

Wie bereits mit Schreiben vom 13.08.2014 erfolgt, bestätigen die Dezernate 25 und 53 der BR D erneut, dass der durch das TÜV Nord-Gutachten vom März 2013 ermittelte „angemessene Abstand“ (Art. 12 I der Seveso-II-Richtlinie) von 800m fachlich plausibel und nachvollziehbar ist. Eine relevante Verkleinerung des angemessenen Abstandes ist demnach mit verhältnismäßigen Mitteln ebenfalls nicht möglich. Die Anerkennung des Gutachtens wurde ebenfalls vom LANUV NRW gegenüber der BR D schriftlich bestätigt. Für das weitere Verfahren ist daher der v. g. Abstand zugrunde

zu legen und die Thematik „Ermittlung eines angemessenen Abstands“ abschließend geprüft.

Hieraus folgt weiter, dass zur Fortführung des Verfahrens nunmehr der hier beantragte konkrete Einzelfall der Straße und der AS Dormagen-Delrath daraufhin geprüft werden muss, ob das Vorhaben trotz der Lage innerhalb des angemessenen Abstands im Rahmen der Abwägung ausnahmsweise zugelassen werden kann. Unter Bezugnahme auf die hierzu mit Schreiben vom 13.08.2014 an den Rhein-Kreis Neuss (RKN) ergangenen Ausführungen legt die BR dar, dass im heutigen Fachgespräch danach insbesondere drei aufzuarbeitende Punkte zum anhängigen Planfeststellungsverfahren für den Neubau der AS Dormagen-Delrath nochmals näher erläutert werden sollen:

- 1) Störfallproblematik
- 2) Verkehrliche Belange
- 3) Überarbeitung der sonstigen Planunterlagen

1) Störfallproblematik

Ein ganz wesentlicher Punkt für die vorzunehmende Abwägungsentscheidung ist die konkrete störfallrechtliche Bewertung des Betriebes und seiner Auswirkungen auf die geplante Straße.

Die BR D führt hierzu aus, dass keine unausräumbaren Bedenken gegen das geplante Vorhaben innerhalb des angemessenen Abstands zum Störfallbetrieb bestehen. Das Dezernat 25 weist jedoch – mit Bezug auf diverse Schreiben des RKN – darauf hin, dass es nicht zuerst Aufgabe der Planfeststellungsbehörde sei, ein Szenario darzustellen, mit dem das Vorhaben genehmigt werden kann. Die hierfür erforderlichen Abwägungsargumente bzw. das Abwägungsmaterial sind zunächst vom Rhein-Kreis Neuss als Antragsteller vorzubringen. Hierzu gibt die BR D – sowohl das Dezernat 25 als Planfeststellungsbehörde, als auch das Dezernat 53 als Obere Immissionsschutzbehörde – jedoch gerne Hilfestellung.

Herr Gripp übergibt mit Bezug auf die notwendige weitere Bearbeitung der Störfallproblematik als ein wesentliches Abwägungskriterium das Wort an das Dezernat 53. Herr Angendoehr macht kurz Ausführungen zum Störfallbetrieb der Fa. GHC. U.a. führt Herr Angendoehr aus, dass der Störfallbetrieb einen sog. Sicherheitsbericht zu erstellen hatte, der aufzeigt, dass die getroffenen Maßnahmen der Fa. GHC (störfallverhindernde und –begrenzende) dem Stand der Sicherheitstechnik entsprechen. Der Sicherheitsbericht beinhaltet auch eine Auswirkungsbetrachtung, die Betriebsstörungen (Leckagen) unterstellt und hierdurch die Auswirkungen auf schutzbedürftige Objekte beurteilt, u. a. auf die in 200 m von der Betriebsgrenze verlaufende A 57. Danach werden die relevanten Beurteilungsrichtwerte eingehalten und so die Wirksamkeit getroffener Maßnahmen im Störfallbetrieb der Fa. GHC nachgewiesen.

Dezernat 53 führt aus, dass nun als Abwägungsgrundlage in Anlehnung an einen solchen Sicherheitsbericht ein Gutachten zu erstellen ist, in dem mögliche Störfälle im Betrieb der Fa. GHC und ihre Auswirkungen auf die geplante AS Dormagen-Delrath diskutiert werden, um so Maßnahmen aufzuzeigen, welche die Gefahren für die Benutzer der AS auf ein akzeptables Maß reduzieren. Dezernat 53 hat angeboten, bei der Auftragsformulierung für das Gutachten mitzuwirken.

Mögliche Gutachter können auf der Internetseite:
<http://www.resymesa.de/resymesa/ReSyMeSaStart.aspx?Cookies=Checked>
(Modul Immissionsschutz – bekannt gegebene Sachverständige) ersehen werden.

Als Hilfestellung für die gutachterliche Betrachtung wird auf ein Arbeitspapier der Berliner Bauaufsicht verwiesen, in dem Gesichtspunkte für die Einzelfallbeurteilung aufgezeigt werden. Die in dem Papier zusammengefassten, nachfolgend genannten Aspekte sind nicht abschließend zu verstehen. Die relevanten Faktoren müssen vielmehr in jedem Einzelfall gesondert ermittelt und bewertet werden.

a) Vorhabenbezogene Aspekte

= Nutzungsart

Fähigkeit der Personen, die sich durch das Vorhaben zusätzlich im Bereich aufhalten, zur Selbstrettung

= Nutzungsintensität

Anzahl der Personen, die sich durch das Vorhaben zusätzlich im Bereich aufhalten

Schutzmöglichkeiten/-maßnahmen des Vorhabens bei einem Unfall im Störfallbetrieb (z.B. Sperrung des Straßenabschnittes im Ereignisfall,...)

b) Umgebungsbezogene Aspekte

= Lage / Erreichbarkeit des Störfallbetriebes im Stadtgebiet / baulichen Zusammenhang (Hinterhof oder grüne Wiese)

- Entfernung, die Rettungskräfte zurücklegen müssen,
- für Gefahrenabwehrmaßnahmen nutzbarer Raum im öffentlichen Straßenland.

= Lage / Erreichbarkeit des Vorhabens im Stadtgebiet

= Erschwerung von Gefahrenabwehrmaßnahmen durch das Vorhaben

- Anzahl der erforderlichen Rettungskräfte
- Vorhandensein erforderlicher Rettungs-Technik.

c) Anlagen- bzw. störfallbezogene Aspekte:

- Wahrscheinlichkeit eines schweren Unfalls in dem Störfall-Betrieb
- Folgen eines etwaigen Unfalls für die menschliche Gesundheit und die Umwelt
- Schutzmaßnahmen im/am Betrieb
- Möglichkeit der Verlagerung des Gaselagers

Das Dezernat 53 weist darauf hin, dass in der unmittelbaren Nähe des geplanten Vorhabens ein weiterer Störfallbetrieb relevant werden könnte. Es handelt sich dabei um einen zurzeit nicht mehr betriebenen Flüssigerdgasspeicher der RWE Gaspeicher GmbH am Zinkhüttenweg in Dormagen. Eine Wiederinbetriebnahme kann nach aktuellem Kenntnisstand nicht ausgeschlossen werden. Hierzu werden weitere Informationen eingeholt und Dezernat 25 mitgeteilt.

Auf den Einwand von Herrn Mankowsky, dass aus Sicht des Rhein-Kreis Neuss zunächst das Planungserfordernis bzw. die verkehrliche Notwendigkeit der Maßnahme zu prüfen sei, zitiert Herr Gripp aus dem Aufsatz von Hellriegel/Farsbotter, der die Prüfreihenfolge des BVerwG aufgreift und folgenden Prüfungsablauf empfiehlt (allerdings bezogen auf insofern nicht vollständig vergleichbare Baugenehmigungsverfahren):

1. Ermittlung des angemessenen Abstands (nach Leitfaden KAS 18);
2. Prüfung des Vorliegens einer Gemengelage;
3. Ermittlung und Bewertung sonstiger störfallspezifischer Faktoren;
4. Ermittlung und Bewertung sozio-ökonomischer Faktoren;
5. Prüfung des Vorliegens eines Planungserfordernisses.

Herr Gripp führt aus, dass Punkt 1 mit dem Gutachten des TÜV-Nord abgehandelt ist; Punkt 2 kann aufgrund der im angemessenen Abstand befindlichen A 57 ebenfalls bejaht werden. Hinsichtlich der weiteren Prüfpunkte führt Herr Gripp ergänzend aus, dass es jedoch im eigenen Entscheidungsspielraum des Antragssteller liegt, ob zunächst die störfallspezifischen Faktoren oder das Vorliegen eines Planungserfordernisses (s. hierzu Ausführungen unter Punkt 2) untersucht oder auch alle Themen parallel bearbeitet werden.

2) Verkehrliche Belange

Herr Gripp führt hierzu aus, dass für eine Abwägung neben der störfallrechtlichen Problematik die verkehrlichen Belange bzw. die verkehrliche Notwendigkeit des geplanten Vorhabens von entscheidender Bedeutung sind. Diese Aspekte sind als Teil des Antrags verkehrsgutachtlich deutlich vom Antragsteller schriftlich vorzutragen und fachlich/mathematisch zu belegen. Hieran sind insbesondere im Hinblick auf die in der Abwägung entgegenstehende und zu überwindende Störfallproblematik (ange-

strebte ausnahmsweise Zulassung im angemessenen Abstand) höhere Anforderungen zu stellen, als bei einem herkömmlichen Planfeststellungsverfahren.

Hierzu führt das Dezernat 25 der BR D folgende Punkte an, die seitens des Antragstellers in den Planunterlagen zur Begründung der verkehrlichen Notwendigkeit bzw. Alternativlosigkeit der Maßnahme zu überarbeiten bzw. zu ergänzen sind:

a) Nachweise zur Be-/Überlastung des nachgeordneten Straßennetzes (z.B. durch verkehrstechnisches Gutachten):

- Belastbare fachlich-rechnerische Begutachtung des vorhandenen Straßennetzes unter Berücksichtigung des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens (aktuelle Verkehrsprognosezahlen). Der Verweis auf die bisher vorgelegten Unterlagen und die Zustimmung des BMVBS 2006 reichen als verkehrliche Begründung insbesondere in diesem Fall nicht.

Es sollte gutachterlich dargestellt werden, dass das bestehende Straßennetz (insbes. B 9 und die benachbarten Anschlussstellen NE-Norf, Dormagen und NE-Uedesheim u.a.) das heutige bzw. künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht mehr aufnehmen können.

Dabei auch Betrachtung des geplanten durchgängigen 6-streifigen Ausbau der A 57 (inwieweit kann der Ausbau Entlastungen für das nachgeordnete Straßennetz schaffen bzw. wurde dies schon begutachtet?).

- Ergänzende Aufnahme der bereits in verschiedenen Schreiben des RKN dargelegten verbalisierten Begründung der verkehrlichen Notwendigkeit.
- Betrachtung der Verkehrsbelastungen auch an dem heute bestehenden Knotenpunkt L 380 / L 280 / Franz-Gerstner-Str. und mögliche Verkehrsentlastungen durch den Neubau der AS Delrath. (Dieser Knotenpunkt wird seit dem Jahr 1999 als langjährig bestehende Unfallhäufungsstelle geführt. Nach Rücksprache mit der Unfallkommission Dormagen wird dieser Knotenpunkt auch im laufenden Jahr 2014 wieder als Unfallhäufungsstelle auftreten. Eine verkehrliche Entlastung wäre hier ebenfalls positiv zu bewerten).

b) Darstellung möglicher Alternativen bzw. der Alternativlosigkeit

Die Alternativlosigkeit dieser den Gesamtverkehr entlastenden Lösung muss im Antrag/Gutachten herausgearbeitet werden. Im Rahmen dieses Antrages muss eine plausible (großräumige) Alternativenprüfung durchgeführt werden und die Alternative mit dem wenigsten Konfliktpotenzial herausgefiltert werden.

c) Verkehrsgutachten SSP-Consult

In den Planunterlagen wird an verschiedenen Stellen auf ein Verkehrsgutachten von SSP-Consult verwiesen, dass der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht vorliegt (das Gutachten wurde dem Dezernat 25 im Nachgang zu dem Fachgespräch vom Rhein-Kreis Neuss elektronisch zur Verfügung gestellt). Nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde lag diese Verkehrsgutachten auch nicht im Rahmen des Anhörungsverfahrens aus. Da es aber auch nicht speziell für das hier anhängige Verfahren AS Delrath erstellt wurde, sollte stattdessen das jetzt neu zu erstellende Gutachten für das betroffene Netz (siehe „a“) zum Antrag genommen werden; auf Inhalte des SSP-Gutachtens kann dabei bei Bedarf zurückgegriffen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass für die Weiterführung des Planfeststellungsverfahrens das (neue) Gutachten in Hinblick auf die Verkehrsprognose 2025 zu überarbeiten bzw. zu erstellen ist.

d) Lärm und Abgase

Im Erläuterungsbericht der Planunterlagen ist unter Pkt. 2.1 ausgeführt, dass „die heutige Zufahrt (...) in hohem Maße das nachgeordnete Straßennetz sowie die anliegenden Wohngebiete mit Lärm und Abgas (belastet)“. Weiter heißt es, dass das geplanten Vorhaben, „(...) insgesamt zu einer Verbesserung der Lärm- und Abgassituation (führt)“.

Herr Gripp führt aus, dass dies ebenfalls einen wichtigen Aspekt darstellen könnte, sofern er nachweislich/zahlenmäßig, ggf. auch im Verkehrsgutachten belegt würde.

3) Überarbeitung der sonstigen Planunterlagen:

Das Dezernat 25 erläutert, dass die Planunterlagen des Weiteren in folgenden Punkten zu überarbeiten sind, da u.a. die ursprünglichen Planunterlagen aus dem Jahre 2006 und damit teilw. veraltet sind:

- a) Erarbeitung eines Deckblattes bezüglich der Planänderung (Verschiebung der AS um 70m) und Einbringung ins Verfahren
- b) Aktualisierung und Überarbeitung der Verkehrsprognose (Stand 2025) sowie der daraus resultierenden Lärmtechnischen Untersuchung (Planunterlage 12) und der Abschätzung der Luftschadstoffe (Planunterlage 14)
- c) Überarbeitung und Aktualisierung LBP
- d) Durchführung einer Artenschutzprüfung

(Änderung des BNatschG 2010; §§ 44 ff. BNatSchG; VV-Artenschutz vom 13.04.2010 i.d.F. der 1. Änderung vom 15.09.2010 des MUNLV)

- e) Klassifizierung der Verbindungsstraße
In den Planunterlagen wird das geplante Vorhaben „Verbindungsstraße“ genannt. Die Klassifizierung und Bezeichnung dieser Straße (K 33n) ist klar zu benennen.
- f) Überarbeitung, Aktualisierung des Erläuterungsberichtes unter Berücksichtigung aller o. a. Aktualisierungen/Gutachten.

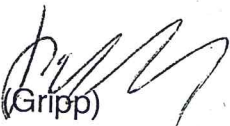
Zusätzlich zu den v. g. bereits bekannten Überarbeitungspunkten muss der Antrag komplett daraufhin überprüft werden, ob er noch den aktuellen rechtlichen und tatsächlichen Verhältnissen entspricht und ggf. angepasst werden.

Herr Gripp weißt ergänzend mit Bezug auf die Punkte 1) und 2) noch auf das Einwendungsschreiben der Fa. GHC vom 26.03.2007 hin, in dem einige der o.g. Punkte bereits auch schon von der anwaltlichen Vertretung der Fa. GHC vorgebracht wurden. Der Antragsteller muss daher auch im Hinblick auf diese Einwendung zu diesen Aspekten sprachfähig sein.

Der Rhein-Kreis Neuss wird die Unterlagen im oben erläuterten Sinn ergänzen und überarbeiten. Bei Bedarf wird vor allem zu der störfallrechtlichen Begutachtung Hilfestellung durch das Dez. 53 der BR D gegeben. Nach Vorlage kann das Verfahren fortgeführt werden. Je nach Auswirkung der Ergänzungen kann auch erst dann entschieden werden, ob eine erneute Offenlage erforderlich ist.

Abschließend weißt Herr Vollstedt mit Bezug auf § 25 VwVfG NRW auf die „Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung“ hin.

Im Auftrag


(Gripp)

BITTE LESERLICH / IN DRUCKBUCHSTABEN AUSFÜLLEN!

Anwesenheitsliste

Seite

A

von

21

Veranstaltung (Thema, Ort und Datum)



Fachgespräch zum Planfeststellungsverfahren für den Neubau der AS Dormagen-Delrath bei der BR Düsseldorf am 13.11.2014

Id. Nr.	Vor- und Nachname	Behörde / Firma / Institution	Telefon	E-Mail-Adresse
1	Kerstin Schriever	Bez. Reg. D. (Dor 25)	0211 475-3222	kerstin.schriever@brd.nrw.de
2	Sven Kubiczek	"	0211 475-3739	Sven.Kubiczek@brd.nrw.de
3	Ludger Bichmann	BR Düsseldorf Dor 53	0211 475-3153	ludger.bichmann@brd.nrw.de
4	Andreas Wolter	"	- 2296	andreas.wolter@brd.nrw.de
5	Angelika Hinkel	"	" - 9136	angelika.hinkel@brd.nrw.de
6	Georg Koch	Techn. Betriebs-Dienst-Hölk	02133-257839	georg.koch@stb-dormagen.de
7	Gregor Nuchtwey	Stadt Dormagen	02133/257-866	gregor.nuchtwey@stadt-dormagen.de
8	Daniel Gürich	"	02133/257-617	daniel.guerich@stadt-dormagen.de
9	Karsten Monksky	Rhein-Kreis Neuss	02181/6041040	karsten.monksky@rhein-kreis-neuss.de
10	Helmut Lenz	"	" / 60410000	helmut.lenz@rhein-kreis-neuss.de
11	Andreas Lörner	"	02181/6041002	andreas.loerner@rhein-kreis-neuss.de
12	Thomas Lörner	"	02181/6041020	thomas.loerner@rhein-kreis-neuss.de
13	Thomas Grupp	BR Düsseldorf	0211 475-3280	thomas.grupp@brd.nrw.de
14	Mathias Volkmann	BR Düsseldorf	0211 475 5216	mathias.volkmann@brd.nrw.de
15				