

Besprechungsprotokoll

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Thema: Verkehrsuntersuchung zur Anschlussstelle Delrath
Ort: Rhein-Kreis-Neuss

1. Sitzung der Steuerungsgruppe **04.11.2016, 10:00 Uhr**

Verkehrsplanung
Verkehrstechnik
Straßenplanung
Bauleitung
Immissionsschutz

Teilnehmer:

- Herr Bijan Djir-Sarai, Rhein-Kreis Neuss
- Herr Detlev Boonstra, Rhein-Kreis Neuss
- Herr Ulrich Häke, Rhein-Kreis Neuss
- Herr Peter Tümmers, Technische Betrieb Dormagen
- Herr Gregor Nachtwey, Stadt Dormagen
- Herr Daniel Gürich, Stadt Dormagen
- Herr Hans Heinrich Rose, Stadt Neuss
- Herr Marcel Martin, RWE Power AG
- Herr Axel Ritter, RWE Power AG
- Herr Alexander Sillus, BBW GmbH
- Herr Frank Weiser, BBW GmbH

Fon: 0 234 / 97 66 000
Fax: 0 234 / 97 66 0016

Ergebnisprotokoll

bis

durch

Herr Djir-Sarai begrüßt die Teilnehmer der 1. Sitzung der Steuerungsgruppe zur Planung der Anschlussstelle Dormagen Delrath (A57/K33n). Die Sitzung dient dazu, den Sachstand der laufenden Arbeiten zu erläutern und die gemeinsamen Ziele zu besprechen. Aus diesem Grund hat der Kreis die beteiligten Städte und das RWE eingeladen. Die Einrichtung einer Steuerungsgruppe, die sich in Zukunft bei Bedarf treffen wird, wird von allen Anwesenden begrüßt.

Herr Sillus erläutert anhand einer Power-Point-Präsentation (liegt dem Protokoll als Anhang bei) die unterschiedlichen Aufgabenstellungen der Brilon Bondzio Weiser GmbH im Untersuchungsraum sowie den Stand der Untersuchungen zur geplanten Anschlussstelle Delrath.

Er weist darauf hin, dass die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung SVZ 2015, die für den gewünschten Aufbau eines aktuellen Verkehrsmodells und für die Erarbeitung einer aktuellen Verkehrsprognose von erheblicher Bedeutung sind, bislang nicht vorliegen. Erfahrungsgemäß kann damit gerechnet werden, dass die Ergebnisse der SVZ 2015 bis zum Jahresende 2016 vorliegen werden. Die eingetretene Verzögerung wirkt sich auf den Zeitplan des gesamten Projektes aus.

Herr Sillus stellt die Frage, welche Entwicklungen und Bauvorhaben nach Auffassung der Beteiligten in den Prognose-Nullfall aufgenommen werden sollen. Diese Frage hat eine besondere Bedeutung: Eine Berücksichtigung vieler, bereits in der Öffentlichkeit bekannter Entwicklungsvorhaben und eine

Ergebnisprotokoll**bis****durch**

großzügige Schätzung des damit verbundenen Verkehrsaufkommens würden dazu beitragen, dass die Notwendigkeit der Anschlussstelle Delrath betont wird. Andererseits ist damit zu rechnen, dass die Prognose bei einer zu großzügigen Berücksichtigung ggf. auch solcher Entwicklungsvorhaben, die planungsrechtlich noch nicht hinreichend gesichert sind, angreifbar wird.

Es wird diskutiert, warum die schon vor einigen Jahren untersuchten Varianten jetzt erneut geprüft werden müssen und warum das Anforderungsprofil der Bezirksregierung offensichtlich höher definiert wurde als bei anderen Planfeststellungsverfahren. Aus dieser Diskussion entwickelt sich die Auffassung, dass es unverzichtbar ist, die Anforderungen der Bezirksregierung bestmöglich zu erfüllen. Dies ist auch im Hinblick auf die Diskussionen, die sich in der Bevölkerung und in der örtlichen Politik entwickeln werden, unausweichlich.

Es wird deutlich, dass sich aufgrund der zur Zeit noch nicht verfügbaren Daten aus der SVZ 2015 zwangsläufig eine Verlängerung der Bearbeitungszeit der Verkehrsuntersuchung ergibt. Nach dem gegenwärtigen Stand ist davon auszugehen, dass die Ergebnisse der Untersuchung bis Mitte 2017 vorliegen werden.

Auf Nachfrage von Herrn Weiser wird über die Varianten aus den Planfeststellungsunterlagen diskutiert. U. a. wird anstelle der Variante 4 mit einer westlichen Anbindung eine Variante auf der Ostseite der Autobahn (parallel zu dieser) vorgeschlagen. Auch eine Verschiebung der Anschlussstelle nach Norden oder Süden wird in die Diskussion gebracht.

Es zeigt sich, dass es sinnvoll ist, die Anzahl der intensiv zu prüfenden Varianten durch eine erste, grobe Vergleichsbetrachtung zu begrenzen. Sofern die Anzahl der intensiv zu prüfenden Varianten nicht vom angebotenen Umfang abweicht (6 Varianten), entsteht kein nennenswerter Zusatzaufwand bei der Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung.

Herr Nachtwey weist daraufhin, dass die Einbeziehung des Störfallbetriebs in die Abwägung zwischen den einzelnen Varianten unter der Annahme steht, dass der Störfallbetrieb tatsächlich berücksichtigt werden muss. Dies sei aber zunächst noch gar nicht abschließend geklärt.

Herr Weiser bietet an, weitere Variantenvorschläge auch noch in den nächsten Wochen entgegen zu nehmen.

Herr Sillus verdeutlicht nochmals den Bedarf, die einzelnen Bestandteile des Prognose-Nullfalls einvernehmlich zu definieren. Im Verlauf der Diskussion zu dieser Frage vereinbaren die Stadt Dormagen und die Stadt Neuss, sich zeitnah (möglichst in der 47. KW) abzustimmen. Dabei soll u.a. geklärt werden, ab welchem Planungsstand einzelne Vorhaben in den Prognose-Nullfall aufgenommen werden, d.h. ob dazu ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan ausreichend ist oder ob dafür ggf. ein Satzungsbeschluss benötigt wird.

Ergebnisprotokoll**bis****durch**

Es wird darüber diskutiert, ob eine Abstimmung dieser und weiterer Fragen mit der Bezirksregierung bereits während der Erarbeitung des Prognose-Nullfalls zweckmäßig ist. Im Verlauf dieser Abstimmung könnte z.B. geklärt werden, ob die Aussagen des Regionalplans, des Flächennutzungsplans oder erst der Bebauungspläne Berücksichtigung finden.

Herr Rose (Stadt Neuss) schlägt vor, möglichst nicht zu viele andere Planungsvorhaben im Prognose-Nullfall zu berücksichtigen, um nicht dem Vorwurf auszulösen, die Notwendigkeit der Anschlussstelle sei gezielt hochgerechnet worden. Herr Sillus weist darauf hin, dass aufgrund des vorhandenen Störfallbetriebs auch bei einer eher zurückhaltenden Berücksichtigung anderer Planungsvorhaben Kritik an der Prognose aufkommen kann.

Herr Ritter (RWE) stellt die Frage, ob innerhalb der noch zu definierenden Planfälle auch Variationen der Nutzungsintensität einzelner Vorhaben möglich sind. Herr Sillus verneint dies wegen der erforderlichen Vergleichbarkeit der Planfälle untereinander.

Angebote zur Erarbeitung einer Rechtsexpertise liegen beauftragungsreif vor. Es besteht die Absicht, die Rechtsexpertise erst nach Vorliegen der Zahlen aus der Verkehrsuntersuchung in Auftrag zu geben. Kernfrage der Rechtsexpertise wird die Zulässigkeit der Anschlussstelle unter Berücksichtigung der Störfallbetriebs sein.

Herr Weiser schlägt vor, die Einbeziehung eines juristischen Experten auf die Begleitung der Verkehrsuntersuchung zu erweitern. Die Vertreter des Rhein-Kreis-Neuss sagen zu, diese Anregung zu prüfen.

Abschließend wird das weitere Vorgehen abgestimmt:

Nach der kurzfristig anstehenden Abstimmung der Städte Dormagen und Neuss, deren Ergebnisse an die Brilon Bondzio Weiser GmbH übermittelt werden sollen, sind regelmäßige Treffen der Steuerungsgruppe vorgesehen.

Herr Nachtwey fragt, ob die weiteren Untersuchungen, die noch erarbeitet werden müssen (Artenschutz etc.) erst nach Vorliegen der Verkehrsuntersuchung begonnen werden sollen. Die Vertreter des Rhein-Kreis-Neuss bestätigen dies. Erst nach Vorlage der Verkehrsuntersuchung bei der Bezirksregierung kann das weitere Vorgehen festgelegt werden.

Herr Djir-Sarai erkundigt sich nach dem Stand der Verkehrsuntersuchung für das Gewerbegebiet Silbersee. Herr Ritter (RWE) erläutert, dass aufgrund der Verzögerung bei der Anschlussstelle Delrath die Verkehrsuntersuchung bislang nur für den Planfall ohne Anschlussstelle erarbeitet wurde. Diese Arbeiten sind zu 90% abgeschlossen. Aufgrund der hohen Vorbelastung der B9 sei bei einer vollständigen Entwicklung des Gebietes mit Überlastungserscheinungen an den umliegenden Verkehrsanlagen zu rechnen.

Daher sei ein gestuftes Vorgehen konzipiert worden. Damit soll geklärt werden, welche zusätzlichen Nutzungen bei heutiger Verkehrsbelastung und

Ergebnisprotokoll**bis****durch**

bei heutigem Ausbaustand des Straßennetzes vertretbar sind. Selbstverständlich habe man aber auch den zukünftigen Ausbaubedarf des Straßennetzes im Falle einer Realisierung der Anschlussstelle Delrath im Hinterkopf.

Abschließend wird festgestellt, dass es eine gute Voraussetzung für den Erfolg des Verfahrens ist, dass die verschiedenen im Untersuchungsgebiet laufenden Verkehrsgutachten auf der Basis ein und desselben Verkehrsmodells erarbeitet werden. Es besteht aber auch Einvernehmen, dass die Fragestellung insgesamt recht komplex ist.

Herr Djir-Sarai bedankt sich für die Teilnahme an der ersten Sitzung der Steuerungsgruppe und verabschiedet die Teilnehmer.

gez. Weiser, 09.11.2016