

Abs.: BUND KG Neuss, Körnerstr. 41, 41464 Neuss

Bezirksregierung Düsseldorf ,

Dezernat 25/ Markus Kruse
Am Bonnheshof 35
40474 Düsseldorf

vorab per Fax 0211 / 475-3993

Absender dieses
Schreibens:
B U N D
Kreisgruppe Neuss
Körnerstr. 41
41464 Neuss

Fon 02131 / 94 01 77
Fax 02131 / 94 07 33

bund.neuss@bund.net
[www.bund-kreis-
neuss.de](http://www.bund-kreis-neuss.de)

Ihr AZ: 25.04.01.01-12/206

**Planfeststellungsverfahren Neubau AS Delrath an der A 57 einschließlich des
Neubaus einer Anbindungsstraße K 33n
Stellungnahme**

Neuss, den 11.07.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

unsere nachfolgende Stellungnahme beschränken wir auf die Themen Artenschutz und Verkehr, weil uns die Bearbeitung weiterer Themen dieses Planfeststellungsverfahrens aus ehrenamtlichen Kapazitätsgründen nicht möglich ist.

Eine allgemeine Aussage zu den vorliegenden Unterlagen möchten wir jedoch treffen. Uns scheint der dargestellte Sachverhalt unter Weglassung von ebenfalls zu berücksichtigenden Anhaltspunkten oder Unterlagen stark komprimiert worden zu sein. Dies trifft auf den Artenschutz und insbesondere den Verkehrsbereich zu.

Artenschutzgutachten von weluga umweltplanung vom April 2019

Außer der Auswertung von Datenbanken des LANUV und von vorhandenen Gutachten im Untersuchungsbereich scheinen keine Befragungen der Landwirte auf der westlich der A 57 liegenden Äcker stattgefunden zu haben. Es ist jedoch auffällig (siehe Seite 27 - Abb. 17 Artenschutzgutachten), dass ausgerechnet auf den Flächen der westlich vorgesehenen Auf- und Abfahrten der AS Delrath keinerlei planungsrelevante oder anderweitig stark geschützte Arten sein sollen, obwohl drum herum durch Gutachten belegte Daten ausgewiesen sind. Es fehlen also Kartierungen, die diese Lücken hätten schließen müssen. Wir sehen hier einen Verfahrensmangel.

Vorort-Befragungen und Besichtigungen durch Mitglieder unserer Gruppe haben denn auch Ergebnisse gebracht. Diese im Gutachten fehlenden Erkenntnisse stellen einen Mangel des Artenschutzgutachtens bzw. des LPB bei der Ermittlung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dar.

Nachfolgende fotografierte Funde stammen von der Fläche westlich parallel zur A 57 und dem Wirtschaftsweg sowie zwischen dem Kreisverkehr Kuckhofer Straße und dem Ortsrand Delrath. Als streng geschützte Art nach FFH -Anhang IV wäre die Kreuzkröte zu vermuten gewesen, zumal auf der Fläche eine feuchte Senke vorhanden ist, in der sich periodisch Wasserflächen bilden können, die für die Kreuzkröte ideale Laichplätze darstellen.

BUND NRW e.V.
Landesgeschäftsstelle:
Merowingerstraße 88
40225 Düsseldorf

Telefon
(0211) 30 200 50 -
0
Telefax
(0211) 30 200 5 -
26

Geschäftskonto:
Bank für Sozialwirtschaft
GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Konto 8 204 600

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft
GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Konto 8 204 700

Der BUND ist ein anerkannter
Naturschutzverband nach § 63
Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind
steuerabzugsfähig. Erbschaften und
Vermächtnisse an den BUND sind von der
Erbschaftsteuer befreit. Wir informieren Sie
gerne.

Seite 1 von 46



Fotos: BUND - links Kaulquappen am 30.05.2019 - rechts junge Kreuzkröte am 04.07.2019

Weitere Fotos von:



Flussregenpfeifer am 30.05.2019



Hochzeit Flussregenpfeifer am 01.06.2019



Wiesenschafstelze 30.05.2019



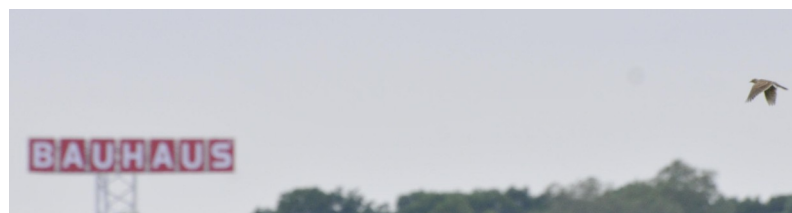
Jungtier 30.05.2019



Bluthänflinge am 01.06.2019



Lerche am 01.06.2019



Lerche am 30.05.2019

Vor dem Hintergrund der hier gezeigten Kreuzkrötenfunde sowie den anderen planungsrelevanten Arten fordern wir in 2020 eine Kartierung der Flächen westlich der A 57 im festgelegten Untersuchungsgebiet sowie eine Überarbeitung des LPB und des Artenschutzgutachtens. Außerdem fordern wir zum Schutz der Arten vor dem Tod auf den Auf- und Abfahrten (insbesondere den Kreuzkröten) eine geeignete Untertunnelung der neuen Straßenabschnitte. Diese Maßnahme dient ebenso dem Zweck, die verbleibenden Lebensräume erneut zu verbinden.

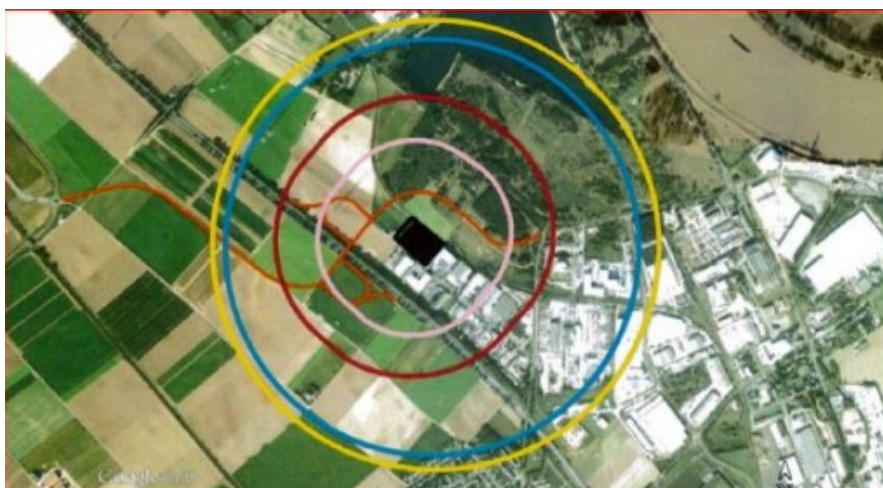
Bisheriger Sachverhalt des Planfeststellungsverfahrens:

Der Planfeststellungsantrag wurde 2006 durch den Vorhabenträger Rhein-Kreis Neuss gestellt, das Verfahren wurde 2007 eröffnet.

Der Vorhabenträger hat nach Auslegung der Unterlagen im Anhörungsverfahren das Verfahren nicht fortgeführt, da Abstände zu einem Störfallbetrieb nicht eingehalten werden konnten.

Die Straßenführung der Anbindungsstraße unterschreitet den ermittelten Achtungsabstand mit Detailkenntnissen von 800 m zu dem Störfallbetrieb um nahezu 90%.

In dem Sachverständigengutachten (Gutachten TÜV Nord, Rev. 1a, November 2018) wurde festgestellt, dass eine Unterschreitung des Abstands auch nach Prüfung von Möglichkeiten zur Konfliktlösung sachlich nicht möglich ist. (Gutachten TÜV Nord, Rev. 1a, November 2018)



Gelb: 800 Meter Chlor (Übernahme, Lagerung, Netz, Abfüllung),
Blau: 750 Meter Schwefeldioxid (Rohrleitungen)
Rot: Passive Lagerung Chlor 450 m
Rosa: Dito SO₂ 300 m

Die Genehmigungsbehörde hatte deshalb 2013 Genehmigung sowie auch eine Abwägung abgelehnt und Rechtsgutachten von dem Vorhabenträger angefordert.

Für die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Genehmigungsbehörde bleibt nur noch die Möglichkeit im Rahmen eines **rechtlich nachvollziehbaren Abwägungsverfahrens** eine Entscheidung im Planfeststellungsverfahren treffen zu können.

Aufgrund dieser Abstandsunterschreitung wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 8 UVPG gefordert (Schwarze und Partner mbb Krefeld, April 2019).

Weiterhin hat wurde ein Artenschutzgutachten erstellt. (WELUGA, Eber, Ludwig, Gallhof und Partner, Bochum, April 2019). Siehe Bemerkungen dazu zu Anfang unseres Schreibens.

Die Kartierungen erbrachten den Nachweis zahlreicher Reviere von sogenannten planungsrelevanten Vogelarten sowie von Arten der Vorwarnliste der Roten Liste NRW im Untersuchungsraum.

Aufgrund der bereits festgestellten Vorkommen an Brutvögeln und Reptilien insbesondere der Zauneidechse ist bereits jetzt abzusehen, dass ein erheblicher Flächenbedarf für die Artenschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entstehen wird. Hinzu kommen noch weitere Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die von uns eingangs gemeldeten Kreuzkröten und planungsrelevanten Vogelarten.

Unter anderem ist auch die Umsiedlung der Zauneidechse erforderlich, die entlang des Trassenkorridors der Verbindungsstraße (östlich der A 57) an drei Nachweisschwerpunkten identifiziert wurde. Eine solche Umsiedlungsmaßnahme sehen wir sehr skeptisch. Bisher ist uns nicht bekannt, dass solche Umsiedlungen erfolgreich waren. Das Gegenteil wäre nachzuweisen. Außerdem fragen wir, inwieweit die weiteren Gewerbeplanungen auf Dormagener Gebiet diese Umsiedlungsflächen obsolet werden lassen.

Das Fangen und Versetzen der Zauneidechse erfordert ebenfalls eine Ausnahmegenehmigung auf Basis einer rechtlich nachvollziehbaren Abwägung der Bezirksregierung. Diese wurde mit Planfeststellungsbeschluss in Aussicht gestellt. (Abstimmungsgespräch 30.8.2018 mit Bezirksregierung Düsseldorf, Aktenvermerk Ingenieurbüro Angenvoort und Barth).

Aktenvermerk		Ingenieurbüro Angenvoort+Barth Partnerschaft 47796 Krefeld, Blumentalstraße 147) Datenname: 2018-08-30_Zw.docx	
Projekt:	Neubau der AS K33n Dormagen-Debrath an der A 57	Proj. Nr.:	17,51
Betreff:	Abstimmung zum Artenschutz		
Ort und Datum der Besprechung:	Düsseldorf, 30.08.2018		
Teilnehmer:	Fr. v. Reimerschahl	Bez.Reg. Düsseldorf	
	Herr Kruse	Bez.Reg. Düsseldorf	
	Herr Zepuntke	Bez.Reg. Düsseldorf	
	Herr Hasselberg	Bez.Reg. Düsseldorf	
	Herr Mankowsky	Rhein-Kreis Neuss	
	Herr Haske	Rhein-Kreis Neuss	
	Herr Ludwig	Rhein-Kreis Neuss	
	Herr Lömer	Rhein-Kreis Neuss	
	Herr Gehendges	Schwarze & Partner	
Frau Dr. Gaihof	Wekuga Umwelplanung		
Herr Ridder	Ing Büro Angenvoort+Barth		
Verfasser:	Ridder	Verteiler:	Herr Ludwig – Rhein-Kreis Neuss

1 Veranlassung

Der Besprechungstermin wurde vom Rhein-Kreis Neuss bei der Bezirksregierung gewünscht, um die bisherigen Ergebnisse der Artenschutzuntersuchung abzustimmen und die weitere Vorgehensweise festzulegen.

2 Ergebnis der Besprechung

Einführend wurde von Herrn Mankowski der derzeitige Sachstand und die Notwendigkeit der Abstimmung mit der Bezirksregierung zum jetzigen Zeitpunkt dargelegt.

Von Seiten der Bezirksregierung wird klargestellt, dass es sich beim heutigen Termin nur um ein Beratungsgespräch handelt, welches nicht offiziell protokolliert wird von der Bezirksregierung.

Im Anschluss daran stellt Fr. Dr. Gaihof das vorläufige Ergebnis der Artenschutzuntersuchung, die Hinweisen und Methodiken, Auswirkungen und Bedeutungen dar.

Die Maßnahme lässt sich grundsätzlich in 2 Bereiche trennen, nördlich der A 57 und südlich der A 57.

Südlich der A 57 erstreckt sich die freie Feldflur mit ihren spezifischen Arten, nördlich der A 57 das Areal Silbersee und vorhandene Gewerbegebiete mit ganz anderen Voraussetzungen.

Auf der südlichen Seite der A 57, das freie Feld, sind vorwiegend Vogelarten vorzufinden. Der betroffenen Naturraum könnten unter der Verwendung von Flächen der Stadt Neuss ortsnah ausgeglichen werden.

Auf der nördlichen Seite der A 57 stellt sich der Sachverhalt komplexer dar. Neben verschiedenen Vogelarten findet sich dort auch die Zauneidechse in größerer Population wieder.

Das „Fangen“ und „Versetzen“ der Zauneidechse erfordert eine Ausnahmegenehmigung. Eine vorzogenen Ausnahmegenehmigung gibt es nicht. Diese wird erst mit dem Planfeststellungsbescheid erteilt. Eine Ausnahmegenehmigung wird aber in Aussicht gestellt. Bedingung sind jedoch geeignete Ausgleichsflächen, ein Monitoring der Maßnahme (Erfolgsnachweis). Erst im Anschluss daran darf gebaut werden. Zeitpunkte für die Durchführung werden nicht genannt. Diese können von bis sein, aus der Erfahrung sind sie nicht prognostizierbar.

Es ist davon auszugehen, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben wird.

Hervorzuheben ist, dass für das Verfahren eine **Doppelabwägung** vorgenommen werden muss, die für beide Belange ausschließlich im Rahmen einer in jedem Punkt rechtlich nachvollziehbaren Art und Weise durch die Genehmigungsbehörde durchzuführen ist.

Die Abwägung kann nur durch eine nachvollziehbare Gegenüberstellung von sozioökonomischen Faktoren erfolgen für:

- Abstandsunterschreitung von fast 90% zu einem Störfallbetrieb
- Umsiedlung der streng geschützten Art „Zauneidechse“

Der BUND beantragt,

die Planfeststellung zu verweigern und die Planungen einzustellen:

Gründe:

- Abstandsunterschreitung:

BUND NRW e.V.
Landesgeschäftsstelle:
Merowingerstraße 88
40225 Düsseldorf

bund.nrw@bund.net
<http://www.bund-nrw.de>

Telefon
(0211) 30 200 50 -
0
Telefax
(0211) 30 200 5 -
26

Geschäftskonto:
Bank für Sozialwirtschaft
GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Konto 8 204 600

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft
GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Konto 8 204 700

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftsteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.

- Verstoß gegen Art.2 Abs.2 Grundgesetz
Verstoß gegen Art. 13 Seveso-III Richtlinie und gegen Europarecht
- Der Untersuchungsraum für die Gutachten ist nicht ausreichend bemessen
 - Fehlende Gesamtbetrachtung
 - Unzureichende Ausgangslage für die Gutachten
 - Deckblattverfahren unzulässig
 - Zustimmung Bundesverkehrsministerium fehlt
 - Formale Auslegung der Planfeststellungsunterlagen unzulässig
 - Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau A 57, Teilabschnitt Neuss-Dormagen fehlt
 - Fehlende Planrechtfertigung
 - Verkehrsauswirkungen nicht ausreichend untersucht, fehlende Nachhaltigkeit
 - Verkehrsprognose nicht ausreichend
 - Fehlender Nachweis für die Nachhaltigkeit der Verkehrsbelastungen
 - Verkehrsentwicklungspläne unzureichend, fehlende übergreifende Untersuchung
 - Verstoß gegen Leitlinie 8.1-2 Landesentwicklungsplan
 - Verstoß gegen § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB
 - Verknüpfung S-Bahn Haltepunkt, Argumentation unzureichend
 - Bedenken wegen Verschlechterung der Luftschadstoffsituation
 - Bedenken wegen Verschlechterung der Lärmsituation sowie Verlärmung bisher weniger betroffener Flächen
 - Artenschutzverletzung, zwingende ökonomische Gründe nicht nachgewiesen
 - fehlende Kartierungen westlich der A 57 sowie Überarbeitung des LPB und des Artenschutzgutachtens
 - Abgleich Ausgleichsflächen für andere Planungsvorhaben in der Region fehlt
 - Fehlende Variantenuntersuchung Artenschutz
 - Umweltverträglichkeitsbericht nicht schlüssig
 - Ökonomische Abwägung: andere Nutzungsmöglichkeiten ohne eine AS Delrath wurden nicht untersucht

BEGRÜNDUNG:

Abstandsunterschreitung:

Verstoß gegen Artikel 2 Abs. 2 Grundgesetz: Das Straßenbauprojekt lässt sich nur mit einer Abstandsunterschreitung von fast 90% zu einem Störfallbetrieb realisieren.

Durch diese massive Abstandsunterschreitung werden die Nutzer der K 33n zur AS Delrath einem nicht verantwortbaren Risiko ausgesetzt, Schaden an Leben und Gesundheit zu erleiden.

Maßnahmen von Seiten des Betreibers der Anlage sind ausgeschlossen.

Sinnvolle und praktikable Maßnahmen auf Vorhabenseite für eine zeitnahe Alarm- und

Gefahrenabwehr zum Schutz der Straßennutzer konnten durch den Gutachter nicht definiert werden.

Auswirkungen eines Störfalls können durch Maßnahmen auf Vorhabenseite nicht vermieden oder verringert werden. (Gutachten TÜV Nord, Rev. 1a, November 2018, Seite 49, 5.2).

Das von der Bezirksregierung geforderte Gutachten für den Nachweis von Maßnahmen zur Minimierung von Auswirkungen eines Störfalls auf Vorhabenseite fehlt.

Auszug aus dem Ergebnisvermerk zum Fachgespräch vom 13.11.2014, Bez. Reg. Düsseldorf:

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.

Anmerkungen zu dem TÜV – Gutachten:

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass es weder von Seiten des Betreibers noch auf Vorhabenseite praktikable Möglichkeiten gibt, die die Auswirkungen eines Störfalls minimieren können.

Eine Unterschreitung des ermittelten Sicherheitsabstands von 800 m wird ausgeschlossen. Damit ist eine weitere Forderung der Genehmigungsbehörde nicht erfüllt.

Auszug aus Schreiben vom 13.8.2014, Seite 4, Bezirksregierung Düsseldorf an Landrat:

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

Außerdem ist für das Abwägungsverfahren durch die Bezirksregierung demnach noch eine

abschließende Stellungnahme zu der Thematik bei dem Landesbetrieb Straßen NRW einzuholen. Diese fehlt bisher.

Der Gutachter verweist auf eine ausschließlich verbliebene Möglichkeit der juristischen Klärung. Hierfür dargestellte Möglichkeiten obliegen jedoch nicht diesem Fachgutachten.

Das einzige, von Seiten des TÜV bewertete Abwägungskriterium für eine weitere Unterschreitung des einzuhaltenden Sicherheitsabstandes ist die von der Bezirksregierung geforderte Betrachtung, inwieweit der Aufenthalt in einem geschlossenen Fahrzeug den Umfang des Schadens für das Schutzgut Mensch minimieren kann.

Dieses Kriterium wurde durch den Rechtsgutachter Prof. Dr. Uechtritz zur Diskussion gestellt.

Auszug TÜV-Gutachten, S. 51:

In diesem Zusammenhang sei – auf Wunsch der verfahrensführenden Bezirksregierung - kurz ausgeführt, dass einem, einen potentiell schadstoffbelasteten Bereich durchfahrenden Kraftfahrzeug bereits per se eine gewisse Schutzwirkung zukommt, die umso größer ist, je zügiger das Fahrzeug den belasteten Bereich verlässt und je geringer während des Durchfahrens des Bereiches der Luftaustausch mit der Umgebung ist. So ergibt sich für ein Fahrzeug, dass – hoch angesetzte - vier Minuten zum Durchqueren des potentiell belasteten Bereichs benötigt und eine Luftwechselrate von 10 h^{-1} aufweist bereits eine Halbierung der Spitzenkonzentration im Fahrzeug gegenüber der Umgebungsluft. Die Belastungsdosis bliebe in diesem Fall ungünstigstenfalls nur dann etwa gleich, wenn das Fahrzeug nach Durchfahren des Bereiches – entgegen „normaler“ menschlicher Handlungsweise - nicht vermehrt belüftet wird; erfolgt eine zügige Belüftung so wird auch die Dosis weit mehr als halbiert. In jedem Fall kann damit eine tendenzielle – wenngleich nicht für jeden Fall vorab bezifferbare – Schutzwirkung eines Kraftfahrzeugs angesetzt werden.

Die Aufforderung an einen Gutachter, eine solche Stellungnahme abzugeben, ist rechtlich grenzwertig. Sollte dieses Abwägungskriterium mit einbezogen werden, nimmt die Genehmigungsbehörde billigend in Kauf, dass Menschen bei einem Störfall (hier: Chlorgas) Schaden an Leben und Gesundheit nehmen.

Dabei spielt es keine Rolle, ob bei Aufenthalt in einem geschlossenen Fahrzeug der Schaden vielleicht geringer sein könnte.

Die Aussagen dazu sind nicht wissenschaftlich fundiert dargelegt und lassen keinen Bezug zu der Realität erkennen.

Außerdem sieht die Planung in diesem Bereich die Führung eines Radwegs vor. Fußgänger, Radfahrer, Motorradfahrer, Cabriofahrer werden bei der Sachverständigenaussage nicht berücksichtigt.

Der BUND sieht hier eine unzulässige Einflussnahme auf die Neutralität des Gutachters. Der BUND fordert, dass dieses „konstruierte“ Abwägungskriterium für das weitere Verfahren ausgeschlossen wird.

Formales:

Art. 15 der Seveso-III Richtlinie fordert eine Öffentlichkeitsbeteiligung bei Vorhaben mit Abstandsunterschreitungen zu Störfallbetrieben.

Art. 23 Buchstabe b der Seveso-III Richtlinie ermöglicht den Zugang zu den Gerichten.

Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens wird eine gebundene Entscheidung getroffen. Das bedeutet, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Art. 15 Seveso-III RL im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsverfahren stattfindet.

Das Planfeststellungsverfahren wird in der Hauptsache wegen der Abstandsunterschreitung durchgeführt.

Die ausgelegten Unterlagen sind nicht ausreichend, um damit auch den Zielsetzungen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Art. 15 Seveso-III Richtlinie gerecht zu werden.

Es fehlt das Sicherheitskonzept des Störfallbetriebes.

Es fehlt das Gutachten für den Nachweis von Maßnahmen zur Minimierung von Auswirkungen eines Störfalls auf Vorhabenseite.

Diese Unterlagen müssen mit ausgelegt werden im Planfeststellungsverfahren zur AS Delrath.

Untersuchungsraum nicht umfassend genug:

Die AS Delrath steht in engem Zusammenhang mit der Entwicklung eines Gewerbegebietes „Silbersee“ für logistische Nutzung. Der Bereich ist bereits mit der entsprechenden Zweckbindung im Regionalplan verankert. Gleichzeitig soll dort auch in der Zukunft ein Binnenhafen mit hafenaffinem Gewerbe entstehen. Das bedeutet, dass mit einem hohen Schwerlastverkehrsanteil zu rechnen ist.

Das Potential s auf der Anbindungsstraße zur AS Delrath erhöht sich damit eminent.

Es ist bekannt, dass dort jetzt schon die Ansiedlung eines großen Distribution- und Logistikcenters von DHL geplant ist. Diese Absicht ist bereits mit einem „Letter of Intend“ bekräftigt worden. Die direkte Anbindung an die geplante AS Delrath ist hierfür Bedingung. Diese konkreten Nutzungsabsichten müssen schon im Planfeststellungsverfahren mit in die Begutachtungen einbezogen werden.

Auszug aus TÜV-Gutachten, Seite 14:

3.4 Schwierigkeiten bei der vorgesehenen alternativen Herangehensweise

Folgende wesentlichen Aspekte ergaben sich im Zuge der Bearbeitung:

- Seit dem EuGH-Urteil C 53/10 vom Herbst 2011 besteht die Notwendigkeit, die Belange des Artikels 12 der Seveso-II-Richtlinie auch „unterhalb“ eigentlicher Planverfahren (bspw. Aufstellung von Bebauungsplänen, Planfeststellungsverfahren) im Rahmen „gebundener“ Entscheidungen (bspw. Bau- oder immissionsschutzrechtliche Genehmigung) zu berücksichtigen¹⁰.
- Im Umfeld des Betriebsbereichs sind in naher und mittlerer Zukunft weitere, wesentliche Planungen (Ausbau der Bundesautobahn A 57, großflächige Erweiterung von Industrie- und Gewerbegebieten) vorgesehen, bei denen wiederum die Belange des Artikels 12 der Seveso-II-Richtlinie zu berücksichtigen sind. Voraussichtlich führen diese Planungen zu einer ungleich größeren Personenzunahme und damit Risikoveränderung als die hier in Rede stehende Anschlussstelle.

Diese wesentlichen Planungen sind auch dem TÜV-Gutachter bekannt, werden aber für die Untersuchung im Planfeststellungsverfahren nicht mit einbezogen.

Eine umfassende Untersuchung wurde durch den Vorhabenträger nicht beauftragt.

Sachverständige Einordnung der Planungen ‚Ausbau der AS Delrath in der Nachbarschaft ... (zum) Gaselager GHC‘ in die Vorgaben des Art. 12 Seveso-II-RL und dessen Umsetzung in deutsche Regelungen

SEP – 039/09 Far/May Rev.01 a, Öfftl. Version Seite 17 von 57



Diese Stellungnahme ist darüber hinaus beschränkt auf die Beurteilung der Wechselbeziehungen zwischen dem Betriebsbereich GHC und den Planungen. Andere Betriebsbereiche in der Nachbarschaft, deren angemessenen Abstände möglicherweise ebenfalls den Bereich der Anschlussstelle tangieren, sind nicht Gegenstand der Untersuchung.

Der BUND fordert, dass die bereits im Regionalplan dargestellten Nutzungsfestlegungen und die konkreten Planungsabsichten für die Ansiedlung eines Logistikbetriebes schon im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden.

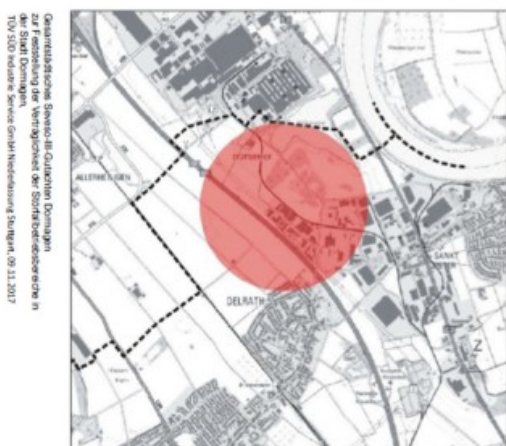
Die bereits bekannten Planungen und festgelegten Nutzungen führen zu einer ungleich größeren Personenzunahme und Risikoveränderung.

Die AS Delrath und die Ansiedlungen im Plangebiet stehen in wechselseitiger Abhängigkeit zueinander.

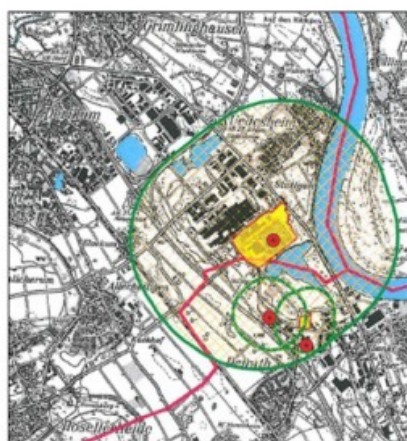
Wir sehen es als Abwägungsdefizit -insbesondere für das Schutzgut Mensch- an, wenn die AS Delrath hinsichtlich der Abstandsbewertung nur als Einzelmaßnahme berücksichtigt wird.

Gemengelage mit ALU Norf:

Angrenzend zu dem Plangebiet befindet sich auf Neusser Stadtgebiet die Firma „ALU Norf“:



Angemessener Sicherheitsabstand mit Detailkenntnissen für das „Stadtgebiet Dormagen Nord“ (GHC) – 800 m.



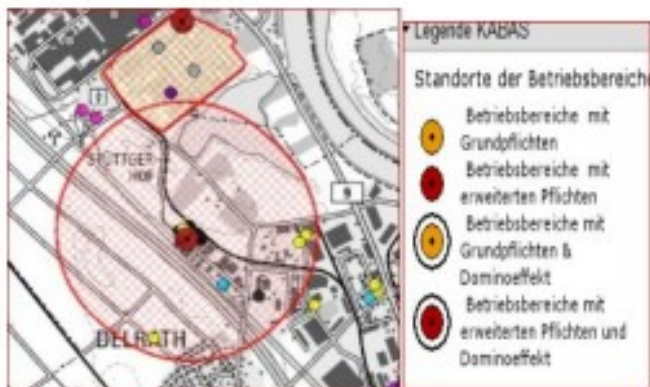
Achtungsabstand ohne Detailkenntnissen für das „Stadtgebiet Neuss Süde“ (Alu-Norf) – 1.200 m.

17

Die Untersuchungen zu Achtungsabständen im Bereich des Plangebietes Dormagen und für das Vorhaben AS Delrath enden an der Stadtgrenze zu Neuss.

Der Achtungsabstand für die Firma Hydro Aluminium Rolled Products GmbH Neuss beträgt 1500 m.

Im Rahmen des Verfahrens zur 124. Änderung des Flächennutzungsplans und des Bebauungsplanverfahrens Nr. 465 hat die Stadt Neuss veranlasst, dass ein Abstandsgutachten erstellt wird. Dieses Gutachten vom 02.10.2015 hat Müller-BBM GmbH im Rahmen der Bebauungsplanverfahren erstellt. Es wurde ein angemessener Sicherheitsabstand von 1 m für den Betriebsbereich der Firma Hydro Aluminium Rolled Products GmbH ermittelt.



Wir halten es in Anbetracht der besonderen Abwägungssituation für erforderlich, dass eine aktuelle Nachprüfung des Sicherheitsabstands mit Detailkenntnissen durchgeführt wird. Die letzte Untersuchung fand vor Rechtskraft der Seveso III Richtlinie statt.

Wir regen an, dass Planfeststellungsverfahren bis zu der Vorlage des Sicherheitsgutachtens auszusetzen.

Verstoß gegen Art. 13 Seveso III Richtlinie und Europarecht:

Ziel ist, die Umwelt und die menschliche Gesundheit zu schützen.

Die geplante Abstandsunterschreitung von mehr als 90% bedeutet, dass die **Straßenführung bis 100 m an den Störfallbetrieb** heran erfolgt.

Der Bau einer neuen Straße, mit einer (so) deutlichen Unterschreitung des Achtungsabstandes ist rechtlich nicht geregelt und europaweit auch bis heute nicht entschieden worden.

Ein positiver Planfeststellungsbeschluss durch die Bezirksregierung Düsseldorf im rechtlichen Abwägungsverfahren hätte für den konkreten Fall des Projektvorhabens europaweite Bedeutung.

Diese Entscheidung kann ausschließlich durch weitere Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes und des Europäischen Gerichtshofes seine Rechtfertigung erlangen.

Der Vorhabenträger hat Rechtsgutachten und Stellungnahmen erstellen lassen:

1. *Stellungnahme zur Zulässigkeit der Planfeststellung für den Autobahnanschluss Delrath im Hinblick auf Anforderungen aus Art. 13 der Seveso-III Richtlinie,*
2. *Prof. Dr. Uechtritz, 31.5.2017, Ergänzende gutachterliche Stellungnahme, dito., 21.8.2018*
3. *Schreiben 26.11.2018, Prof. Dr. Uechtritz*

Es wurden Kriterien für eine sozioökonomische Abwägung erarbeitet, die der Genehmigungsbehörde vorgelegt wurden.

Untersucht wurde hierbei, ob die AS Delrath mit der Verbindungsstraße K 33n ein „wichtiger Hauptverkehrsweg“ sein könnte, da hierfür die Einhaltung des Achtungsabstands nur „so weit möglich“ erforderlich scheint.

Es wird angezweifelt, dass die AS Delrath mit Verbindungsstraße als ein wichtiger Verkehrsweg angesehen werden kann.

Ein rechnerischer Nachweis wird mit dem Verkehrsgutachten nicht plausibel erbracht.

Unabhängig davon ist die Unterschreitung des Achtungsabstands von fast 90% im konkreten Fall rechtlich aus Sicht des BUND in einem Abwägungsverfahren nicht haltbar.

Abstandsflächen freihalten:

Die Übernahme der Darstellung einer AS Delrath aus dem Gebietsentwicklungsplan GEP 99 in den aktuellen Regionalplan Düsseldorf berücksichtigt nicht, dass einzuhaltende Abstände zu Störfallbetrieben von fremden Nutzungen frei zu halten sind. Es ist auch nicht erkennbar, dass eine entsprechende Prüfung vor Übernahme der Darstellung erfolgt ist.

Gleiches gilt für die Darstellung der AS Delrath in dem Flächennutzungsplan der Stadt Dormagen. Störfallrechtliche Belange sind bereits auf der Ebene der Bauleitplanung zu untersuchen. Das ist unterblieben.

Es ist uns bekannt, dass außerdem bereits ein Bebauungsplanverfahren für die Fläche von RWE Invest bearbeitet wird, die mit einer AS Delrath entwickelt werden soll.

Auch hier wird erneut nicht berücksichtigt, dass einzuhaltende Abstände von fremden Nutzungen schon auf der Ebene der Bauleitplanung freizuhalten sind.

Alle anstehenden Planungen befinden sich innerhalb des Achtungsabstands von 800 m.

Artenschutz und Abstandsunterschreitung:

In dem Untersuchungsraum für die Artenschutzprüfung wurde die streng geschützte Art „Zauneidechse“ vorgefunden.

Für die Realisierung einer AS Delrath ist eine Umsiedlung dieser Art erforderlich.

Diese Art kann nur in unmittelbare örtliche Nähe zu dem Ursprungshabitat umgesiedelt werden.

Hierfür ist eine Ausweichfläche festgelegt worden. Für diese Umsiedlungsfläche wird ebenfalls der Achtungsabstand von 800m zu dem Störfallbetrieb unterschritten. Die geschützte Art würde noch näher an den Störfallbetrieb heran umgesiedelt.

Das verstößt ebenfalls gegen das Schutzziel von Art. 13 Seveso III Richtlinie.

Außerdem wird hier verstoßen gegen das Gebot, Abstandsflächen von fremden Nutzungen (hier: Artenschutz) frei zu halten.

TA – Abstand:

Wir weisen darauf hin, dass im Zusammenhang mit der Seveso III Richtlinie die Aufnahme einer Vorschrift in das BImSchG für den Erlass der „Technischen Anleitung Abstand“ erfolgt ist. Die TA - **Abstand** wird derzeit erarbeitet und befindet sich nach unserem Kenntnisstand in der finalen Abstimmung (Status: Referentenentwurf).

Die TA Abstand kann Rechtssicherheit für die zu treffende Entscheidung geben.

Wir beantragen, dass das Verfahren ruhend gestellt wird, bis die TA Abstand Gültigkeit erlangt hat.

Untersuchungsraum nicht ausreichend bemessen:

Der Untersuchungsraum für die Begutachtungen zu dem Projekt AS Delrath mit Anbindungsstraße K 33n ist nicht ausreichend bemessen.

Die ursprüngliche Zielsetzung für eine AS Delrath wurde in einem Gesamtkontext mit dem städtebaulichen Entwicklungsprogramm Wohnbebauung Neuss Allerheiligen auf der Westseite der A 57 gesehen.

Der S-Bahn Haltepunkt sollte eindeutig für den regionalen Verkehr und für Einpendler aus der Region des Rhein-Kreises Neuss als Schnittstelle für den Umstieg auf den ÖPNV eingerichtet werden.

Auszug aus Rahmenplan Neuss-Allerheiligen, Architektur- und Stadtplanung Düsseldorf, 1991/1993:

Abb. 4
Motiv für eine relativ große Wohnbereichsentwicklung in offener Landschaft ist die hervorragende Lage von Allerheiligen in der Nähe einer S-Bahn-Strecke, an der ein neuer Haltepunkt einzurichten ist mit störungsfrei erreichbaren Park + Ride-Plätzen. Über den Bahnhof Neuss führt die S 11 weiter zum Hauptbahnhof Düsseldorf. Mit günstigen Reisezeiten, auch nach Dormagen und bis nach Köln erschließen sich für die Bewohner von Allerheiligen große Angebote von Arbeitsmöglichkeiten, die über ÖPNV erreichbar sind.

Hierzu wurden in der Vergangenheit bereits Verkehrsuntersuchungen unter Berücksichtigung einer AS Delrath durchgeführt. (Untersuchung über die Verkehrsentwicklung im Raum Dormagen-Nord und Neuss-Süd unter Berücksichtigung der strukturellen Entwicklung und eines zusätzlichen Autobahnanschlusses an die Autobahn, IVV Aachen 1993).

Alle Gutachten haben damals großräumig die Gesamtfläche der städtebaulichen Entwicklung als Untersuchungsraum berücksichtigt. Diese Flächen befinden sich auf Neusser Stadtgebiet. Hierbei wurde auch die Ansiedlung von kleinteiligen, nicht störenden Gewerbebetrieben berücksichtigt. Die AS Delrath war Bestandteil dieser Gesamtkonzeption.

Eine Gewerbeentwicklung für das Gebiet „Silbersee“ auf der Ostseite der A 57 stand damals nicht zur Diskussion.



Entwicklungsgebiet Allerheiligen: **Westseite der A 57 (alte Planung)**
Gewerbeflächen, Wohngebieten,
S-Bahn Haltepunkt und AS-Delrath
1991/1993
Baugebiete C1, C2, C3 sind nicht realisiert worden



Entwicklungsgebiet Güterverkehr und Hafen
„Silbersee“: **Ostseite A 57 (neue Planung)**

Das Planungsziel für eine AS Delrath stellt sich jetzt völlig anders dar.

Die AS Delrath dient vorrangig der Attraktivität des Gewerbebestandes „Silbersee“ auf der Ostseite der A 57. Dort soll ein Gewerbeindustriegebiet-Z mit Zweckbindung für den kombinierten Güterverkehr und ein Sondergebiet Hafen entstehen und als Industriestandort an der Rheinschiene etabliert werden.

Das ist ein Indiz dafür, dass es sich um eine vollständig neue Planung handelt.

Dieses Gebiet wird in interkommunaler Zusammenarbeit mit der Stadt Dormagen entwickelt. Hierzu wurde eine Rahmenvereinbarung zwischen den Städten Dormagen und Neuss sowie RWE Invest als Eigentümer der jetzt zu entwickelnden Fläche von ca. 50 ha geschlossen.

Die bisherige Zusammenarbeit hat sich darauf beschränkt, auf eine Übernahme der Konzepte in den Regionalplan hinzuwirken.

Eine Ausgestaltung in einem interkommunalen Teil-Flächennutzungsplan gemäß § 205 BauGB. hingegen fehlt.

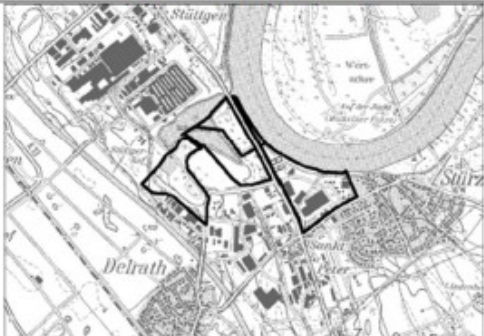
Es handelt sich also auch um ein großräumiges Entwicklungsprogramm, welches landespolitisch unterstützt wird.

Deshalb kann nicht nachvollzogen werden, warum für die gutachterlichen Untersuchungen zum Projekt AS Delrath jetzt nicht ebenfalls der gesamte Raum der Entwicklungsmaßnahme mitberücksichtigt wird.

Der Entwicklungsraum ist als Ganzes im Regionalplan dargestellt und zu diesem Zweck auch als Ganzes in umweltrechtlicher Hinsicht für die Aufnahme in den Regionalplan voruntersucht worden.

Auszug Umweltprüfung Regionalplan Düsseldorf:

Dor_027__HAFEN (2301-43.10-B), Neu_001__HAFEN (2307-26), Dor_19__GIB (2301-43.10)	
1. Allgemeine Informationen	Kartenausschnitt (M. 1:50.000)
1.01 Kreis	Rhein-Kreis-Neuss
1.02 Kommune	Dormagen, Neuss
1.03 Größe / Länge	ca. 61,4 ha
1.04 Reg. Plan-Darstellung bisher	Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche, Regionale Grünzüge, BSLE, Oberflächengewässer GIB
1.05 Reg. Plan-Darstellung geplant	GIB für zweckgebundene Nutzungen, GIB, Oberflächengewässer, Überschwemmungsbereiche
1.06 Bestandsbeschreibung (Realnutzung)	Grünlandflächen, Feldgehölze, Wald, straßen- und gewässerbegleitende Gehölzstrukturen, Uferbereiche des Rheins und des Silbersees
1.07 Vorbelastungen	B 9 verläuft zwischen den Teilflächen, Gewerbeflächen im südöstlichen Plangebiet



Das Vorhaben AS- Delrath wird nur als Einzelmaßnahme untersucht, obwohl diese AS als Hauptbedingung für die Entwicklungsmaßnahme angesehen wird. Die AS Delrath ist ein wesentliches Element der Gesamtkonzeption.

Wir fordern, dass für das Planfeststellungsverfahren der zweckgebunden festgelegte Gesamtbereich „Gewerbeentwicklung und Hafen Silbersee“ als landesplanerisches Gesamtkonzept für den Untersuchungsbereich berücksichtigt wird.

Wir sehen ein Abwägungsdefizit, wenn die Bedeutsamkeit der AS Delrath für eine Gesamtfläche Silbersee in die ökonomische Abwägung einfließt, jedoch nicht in dem selben Umfang als Gesamtfläche auch für die Abwägung der Schutzgüter.

Abwägungskriterien, die mit in die Untersuchungen einfließen müssen:

Besonders für die artenschutzrechtliche Untersuchung und die Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurden wesentlich Bereiche nicht mit betrachtet, obwohl im Gesamtkontext erhebliche Auswirkungen auf Ökologie, Umwelt und Natur zu erwarten sind.

Das betrifft auf der Ostseite der A 57 folgende Flächen:

- Der gesamte Bereich Silbersee oberhalb Stüttger Hof
- Hafen Silbersee Neuss



Untersuchungsraum Artenschutz: schwarz markierter Bereich
Ist nicht berücksichtigt

Beide Flächen sind Bestandteil des Entwicklungskonzeptes „Silbersee“.

Wir fordern für das Abwägungsverfahren, dass der Untersuchungsraum, insbesondere für das Artenschutzgutachten und für die Umweltverträglichkeitsuntersuchung neu festgelegt wird, und die Gutachten dazu neu überarbeitet werden.

Diese nicht betrachteten Flächen müssen in den Untersuchungsraum für das Artenschutzgutachten und die Umweltverträglichkeitsprüfung zwingend mit einbezogen werden.

Wie groß die Betroffenheit von Arten- und Naturschutzgütern durch die Planungen am Silbersee ist, ergibt sich durch unsere Teil-Stellungnahme im Zusammenhang mit der Aufstellung des neuen RPD:

Dor_027_HAFEN, Neu_001_HAFEN und Dor_19_GIB nördlich von Stürzelberg – Silbersee:

Am Silbersee soll ein interkommunales Gewerbegebiet mit Hafenneubau und Autobahnanschluss an die A 57 bei Delrath entstehen. Parallel dazu wurde auf Bundesebene eine Rheinvertiefung zwischen Krefeld und Bonn beantragt. Die Silberseeflächen weisen einige Schutzgüter aus, die es unserer Auffassung nach nicht ermöglichen, dort einen Hafenbau und großflächige Gewerbeflächen zu planen. Im Gegensatz zu den in der Umweltprüfung gemachten Ausführungen, sind wir der Meinung, dass die Planungen auch FFH-Gebiete nachteilig tangieren. Es sind insgesamt folgende Schutzgüter erheblich betroffen:

- NSG D-009 Himmelgeister Rheinbogen
- BK -4806-088 Schutzwürdiger Biotop Silbersee, NSG-würdig, regionale Bedeutung
- VB-D-4806-022 Rheindeich zwischen Uedesheim und Stürzelberg (besondere Bedeutung)
- Überschwemmungsgebiet: HQ 100 und HQextrem des Rheins
- Offenlandflächen mit klimatischer Ausgleichsfunktion
- Landschaftsschutzgebiete 387F4 und 3744A „Kreis Neuss“
- LB 3AE62 Geschützter Landschaftsbestandteil
- UZVR-4806-025 Unzerschnittene verkehrsarme Räume 10-50 qkm
- FFH-Gebiete DE-4807-301 Zonser Grind, DE-4405-301 Rhein-Fischschutzzonen, DE-4806-304 Uedesheimer Rheinbogen

Vor diesem Hintergrund lehnen wir die Planung am Silbersee in der jetzigen Form ab. Ob eine Gewerbefläche entlang der A 57 bis zur Seefläche ohne Hafenanlage machbar ist, können wir zur Zeit nicht beurteilen

22.03.2015 Ingeborg Arndt BUND OG Neuss-Kaarst

An unserer Ablehnung der Planungen Silbersee hat sich seit dieser Stellungnahme aus 2015 nichts geändert. Für uns ist das eine Orgie an Natur- und Artenzerstörung, die so nicht hingenommen werden kann. Eine wirtschaftliche Notwendigkeit für die Ansiedlung großflächiger Logistikbetriebe ist nicht nur an dieser Stelle nicht gegeben. Anstatt die noch vorhandene Artenvielfalt im Neusser Süden zu respektieren und für uns alle zu erhalten, wird das "interkommunale Gewerbegebiet" ohne vertragliche oder planerische Festlegungen zur Flächeneinsparung auf allen Ebenen im Höchstumfang als notwendig reklamiert.

Vernünftiger Weise sollte der Untersuchungsbereich als gemeinsamer Teil-Flächennutzungsplan für die betroffene Region ausgestaltet werden, basierend auf den im Regionalplan so festgelegten Bereich.

Auf dieser Ebene kann dann, so wie es Art. 13 Seveso III Richtlinie auch fordert, eine umfassende Konfliktlösung auf der Ebene der Bauleitplanung für alle kritischen Bereiche erarbeitet werden.

Zuerst muss sichergestellt werden, dass für die Entwicklungsflächen alle Konflikte hinsichtlich

Abstandsunterschreitung und Schutzgüter gelöst werden können. Erst dann kann eine Betrachtung vorgenommen werden, wie sich die Gesamtsituation mit einer AS Delrath darstellt.

Nur so ist überhaupt eine ausgewogene sozioökonomische Abwägung möglich. Sollte schon die Entwicklung der Flächen nicht möglich sein, erübrigt sich auch eine AS Delrath.

Für den Nachweis einer Rechtfertigung für die AS Delrath ist das ein erhebliches Kriterium.

In diesem Zusammenhang muss auch ein Altlastensanierungsplan zu der aktuellen Planungsfläche für die Ansiedlung des Logistikunternehmens mit in das Planfeststellungsverfahren einbezogen werden.

Gutachten dazu sind im jetzigen Verfahren nicht mit ausgelegt worden. Untersuchungen, die durch den Eigentümer der Fläche NRW Invest durchgeführt wurden, stehen den Trägern der öffentlichen Belange und der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung.

Die Unterlagen müssen Bestandteil für das Planfeststellungsverfahren werden.

Fehlende Gesamtbetrachtung:

Für den Entwicklungsbereich ist deutlich erkennbar, dass die geplanten Maßnahmen ganz erhebliche Auswirkungen auf Ökologie, Umwelt und Natur haben werden.

Die Auswirkungsuntersuchungen und jeweiligen Ausgleichsmaßnahmen können nicht begrenzt werden auf die Einzelmaßnahme.

Eine Gesamtbetrachtung für die Auswirkungen auf die Schutzgüter muss zwingend unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption erfolgen.

Die AS Delrath wird durch den Vorhabenträger als zwingende Voraussetzung für die volle Entwicklung der Entwicklungsfläche „Silbersee“ gesehen.

Das bedeutet, dass eine AS Delrath „Auslösefaktor“ für einen massiven Eingriff in Umweltbelange und Schutzgüter ist.

Ein Planfeststellungsbeschluss kann nur noch im Rahmen einer sozioökonomischen Abwägung erreicht werden.

Für das Abwägungsverfahren ist es von ganz erheblicher Bedeutung, die Entwicklungsflächen in vollem Umfang in die Begutachtungen mit einzubeziehen.

Nur so ist gewährleistet, dass eine realistische Gewichtung der Umwelt- und Naturschutzbelange und deren Auswirkungen auf eine ganze Region überhaupt vorgenommen werden kann.

Wir fordern deshalb erneut dazu auf, die wesentlichen Gutachten entsprechend überarbeiten zu lassen. Ohne Berücksichtigung der Gesamtkonzeption erkennen wir ein Abwägungsdefizit.

Unzureichende Ausgangslage für die Gesamtbetrachtungen:

Nachfolgend werden Aussagen zusammengestellt, die für die Gesamtbetrachtungen mit in die Begutachtungen einbezogen werden müssen.

Nur auf Basis der aktuellen Untersuchungsergebnisse und unter Einbeziehung der Erkenntnisse Anderer ist eine umfassende Beurteilung nicht möglich:

Flächensteckbriefe Dormagen:

Flächensteckbriefe Dormagen:

Grün- und Waldflächen am Silbersee Anlage 3 zur Vorlage 01184



Kenndaten
Flächengröße: ca. 21 ha
Lage: südwestlich des Silbersees
Planungszweck:
FNP: Fläche für Wald und zum Teil Grünfläche
DEP: Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich in Überlagerung mit Freiraumfunktion Regionale Grünzug
Eigentümer:
Örtliche Verwaltungsgemeinschaft
Erschließung an das öffentliche Straßennetz:
nicht vorhanden
Nähe zu einer Autobahnanschlussstelle:
nicht vorhanden (nur bei Umsetzung der geplanten AS-Dehmit)
Anbindung an weitere Verkehrsmedien:
Inhaltsbahn ist vorhanden
Restriktionen:
Ausgleichsflächen, hohe Bedeutung für die Tier- und Pflanzenwelt, Schutzgebiet, Biotopverbund zu einem Hersteller industrieller Gase, Kalfutschneise

Kurzbeschreibung
Das Waldgebiet liegt südwestlich des Silbersees-Geländes und ist über die gesamte Anschlussstelle „Dehmit“ erschlossen worden. Eine hohe Immissionsbelastung ist durch das angrenzende Gewerbegebiet und die A 57 vorhanden. Ein Sicherheitsabstand muss evtl. zu einem, im Norden des angrenzenden Gewerbegebietes Neuenheim (SP 12b) angesiedelten Hersteller industrieller Gase berücksichtigt werden.
Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt den Bereich als „Fläche für Wald“, mit „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft“ und zum Teil als „Grünfläche“ dar. Ursprünglich wurde das Gebiet, im Bereich des Waldgebietes, bis zur 101. Änderung des Flächenutzungsplanes als G2 - Fläche dargestellt. Im Gebietsentwicklungsplan (GEP) ist die Fläche als „Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich“ in Überlagerung mit der Freiraumfunktion „Regionale Grünzug“ dargestellt.
Dem Gebiet wird aktuell eine klimatische Bedeutung als Kalfutschneise zugesprochen (was zu prüfen ist). Das Gebiet besitzt eine nicht unwesentliche Biotop- bzw. Strukturvielfalt und somit eine höhere Bedeutung für die Tier- und Pflanzenwelt. Besonders hervorzuheben sind die artenreichen Laubwälder und Grünlandbrachen. Es findet in unmittelbarer Nähe keine Wohnnutzung statt.



Stadt Dormagen, FNP - Neuaufstellung, Potenzielle Flächen für Gewerbe (2012), FA, Jutzak 10

Gewerbebrache Silbersee Anlage 3 zur Vorlage 01184



Kenndaten
Flächengröße: ca. 20 ha
Lage: südlich des Silbersees
Planungszweck:
FNP: G2 - Fläche
DEP: zum Teil Bereich gewerbliche und industrielle Nutzung (G2), zum Teil Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich in Überlagerung mit der Freiraumfunktion Regionale Grünzug
Eigentümer:
Örtliche Verwaltungsgemeinschaft
Erschließung an das öffentliche Straßennetz:
ist vorhanden über die B5
Nähe zu einer Autobahnanschlussstelle:
nicht vorhanden (nur bei Umsetzung der geplanten AS-Dehmit)
Anbindung an weitere Verkehrsmedien:
Industriebrache ist zum Teil vorhanden, Nutzung der Binnenschiffe ist möglich
Restriktionen:
Altlasten, Uferbereiche mit hoher Bedeutung für Tier- und Pflanzenwelt (Biotopschutz), Baumbestand

Kurzbeschreibung
Das Gewerbegebiet liegt südlich des Silbersees gelegen und befindet sich im Außenbereich gemäß § 20 BauZG. Eine überörtliche Erschließung kann über die B5 zum nächsten Autobahnzubringer oder erst durch die geplante Anschlussstelle „Dehmit“ erfolgen. Im Gebietsentwicklungsplan (GEP) ist die Fläche als „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen“ dargestellt und zum Teil als „Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich“ in Überlagerung mit der Freiraumfunktion „Regionale Grünzug“.
Die Fläche ist planungswirtschaftlich gesichert und aktuell als ein Flächenpotenzial für Gewerbebauend zu bewerten, liegt jedoch auf Grund vorhandener Konzentrationen des Bodens und des Grundwassers durch Schwermetalle brach. Eine Nutzung des Geländes kann nur mit einer besonderen Verriegelung der Oberfläche gewährleistet werden, was mit einem sehr hohen Investitionsaufwand verbunden ist.
Von sehr hoher Bedeutung für die Tier- und Pflanzenwelt sind die Uferbereiche des Silbersees (sehr hohe Strukturvielfalt, geringe Wilderntebarkeit aufgrund des Alters der Gehölze). Die Uferpartie des Silbersees ist besonders hoch strukturiert und das Vorkommen planungswirtschaftlicher Arten ist sehr reichhaltig. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf ungetriggerte Wohnnutzungen, da in unmittelbarer Nähe keine Wohnnutzung vorzufinden ist. Aktuell wird ein archaisches Gutachten für das Gelände angefertigt.



Stadt Dormagen, FNP - Neuaufstellung, Potenzielle Flächen für Gewerbe (2012), FA, Jutzak 9

Landwirtschaftsgebiet am Stützerhof

Anlage 3 zur Vorlage Nr. 104



Rechnungen

Flächengröße: ca. 20 ha
Lage: nord westlich des Südersee
Planungswert:
FNP: Fläche für Landwirtschaft
GEP: Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich in Überlagerung mit der Freizeitfunktion Regionaler Grünzug
Eigentümer:
privat (-) Eigentümer
Erschließung an das örtliche Straßennetz:
nicht vorhanden
Nähe zu einer Autobahnanschlussstelle:
nicht vorhanden (nur bei Umwidmung der geplanten AG-Darstellung)
Anbindung an weitere Verkehrsnetze:
Industriem ist vorhanden
Restriktionen:
Kulturtechnische Sicherheitsabstand zu einem Hersteller industrieller Gase

Kurzbeschreibung

Das Gebiet ist nordwestlich des Südersee gelegen und könnte zukünftig ebenfalls nur über die geplante Anschlussstelle „Detrah“ erschlossen werden. Ansonsten gibt es keine Erschließung zum örtlichen und überörtlichen Straßennetz. Eine Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes mit der Stadt Neuss könnte hier eine Option sein.

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt den Bereich als „Fläche für Landwirtschaft“ dar. Ursprünglich wurde das Gebiet bis zur 101. Änderung des Flächennutzungsplans als G - Fläche dargestellt. Im Gebietsentwicklungsplan (GEP) ist die Fläche als „Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich“ in Überlagerung mit der Freizeitfunktion „Regionaler Grünzug“ dargestellt.


Dem Gebiet wird genauso wie dem angrenzenden Waldgebiet eine Bedeutung als Kulturtechnische zugeprochen. Vorbereitungen bestehen insbesondere durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung und die angrenzende A-St. Es muss hier evtl. ebenfalls mit einem Sicherheitsabstand zu dem Hersteller industrieller Gase im Gewerbegebiet „Nevenheim“ gerechnet werden (ggf. muss die geplante Anschlussstelle „Detrah“ versetzt werden). Durch die großflächige, ackerbauliche Nutzung kommt dem Gebiet eine geringe Bedeutung für Tier- und Pflanzenwelt zu. Es werden keine Wohnbaugelände durch die Fläche tangiert, da in unmittelbarer Nähe keine Wohnnutzung stattfindet.



Regionalplan Düsseldorf – Umweltprüfung – Silbersee:

Hier ist der Hafen Silbersee Neuss berücksichtigt.
Die Fläche „Stüttger Hof“ wurde nicht untersucht.
46 ha Entwicklungsfläche „Wahler Berg“ an der B9 ist nicht berücksichtigt.

Umweltbericht Flächennutzungsplan Neuss:

Dor_027_HAFEN (2301-43.10-B), Neu_001_HAFEN (2307-26), Dor_19_Gib (2301-43.10)					
1. Allgemeine Informationen					
I.01	Kreis	Rhein-Kreis-Neuss			
I.02	Kommune	Dormagen, Neuss			
I.03	Größe / Länge	ca. 61,4 ha			
I.04	Reg. Plan-Darstellung	Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche, Regionale Grünzüge, BSL/E, Oberflächengewässer, GfB			
I.05	Reg. Plan-Darstellung	GfB für zweckgebundene Nutzungen, GfB, Oberflächengewässer, Überschwemmungsbereiche			
I.06	Bestandsbeschreibung (Realnutzung)	Grünlandflächen, Feldgehölze, Wald, straßen- und gewässerbegleitende Gehölzstrukturen, Uferbereiche des Rheins und des Silbersees			
I.07	Vorbelastungen	B 3 verläuft zwischen den Teilflächen, Gewässerflächen im südöstlichen Plangebiet			
2. Ermittlung Bestand und Bewertung der Umweltauswirkungen					
Schutzgut	Bestand, Beschreibung derzeitiger Umweltzustand	Betroffenheit		Voraussichtliche erhebliche Umweltauswirkungen	
		Plan gebiet	Umfeld		
2.01	Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit	Kurorte / gebiete- und Erholungsorte / gebiete	im Plangebiet nicht vorhanden	nein	nein
2.02	Erholen (sinnvolle Räume)		im Plangebiet nicht vorhanden	nein	nein
2.03	Wohnen		weder im Plangebiet noch im Umfeld vorhanden	nein	nein
2.04	Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	FFH / Vogelschutzgebiet	weder im Plangebiet noch im Umfeld vorhanden	nein	nein
2.05	Naturschutzgebiet	- NSG D-009: NSG Himmelstegler Rheinbogen	nein	ja	ja - keine Flächenanspruchnahme eines NSG, aber Vorkommen eines NSG im Umfeld
2. Ermittlung Bestand und Bewertung der Umweltauswirkungen					
Schutzgut	Bestand, Beschreibung derzeitiger Umweltzustand	Betroffenheit		Voraussichtliche erhebliche Umweltauswirkungen	
		Plan gebiet	Umfeld		
2.06	planungsrelevante Arten (Tiere, Pflanzen)	- Sturmhöhle (Plangebiet) - Flussregenerler (Umfeld) - Zaunesbüsche (Plangebiet)	ja	ja	nein - keine verfahrenskritischen Vorkommen einer planungsrelevanten Art innerhalb des Plangebietes und des Umfelds
2.07	§ 30 BNatSchG- bzw. § 62 LG-NV-Biotop		im Plangebiet nicht vorhanden	nein	nein
2.08	Schutzwürdige Biotop	- BK-4806-008: Silbersee (NSG-würdig, regionale Bedeutung)	ja	---	ja - Flächenanspruchnahme eines schutzwürdigen Biotops, welches NSG-würdig oder mindestens regional bedeutsam ist
2.09	Biotopeverbundfläche	- VB-D-4806-019: Sandabgrabungen bei Stürzberg, zwischen Hornen und Ströberg und bei Hardebornsch (besondere Bedeutung) - VB-D-4806-022: Rheindeich zwischen Uedersheim und Stürzberg (besondere Bedeutung)	ja	---	nein - keine Flächenanspruchnahme einer Biotopeverbundfläche mit herausragender Bedeutung
2.10	Böden	Schutzwürdig Böden		ja	ja - Flächenanspruchnahme von schutzwürdigen Böden
2. Ermittlung Bestand und Bewertung der Umweltauswirkungen					
Schutzgut	Bestand, Beschreibung derzeitiger Umweltzustand	Betroffenheit		Voraussichtliche erhebliche Umweltauswirkungen	
		Plan gebiet	Umfeld		
2.18	Geschützter Landschaftsbestandteil	- LB SAE62	ja	---	ja - Flächenanspruchnahme eines geschützten Landschaftsbestandteils
2.19	Kultur- und sonstige Sachgüter	bedeutende Kulturlandschaften	im Plangebiet nicht vorhanden	nein	nein
2.20	Kulturerkmäler / Bodendenkmäler		im Plangebiet nicht vorhanden	nein	nein
3. Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltprüfung					
3.01	Nullvariante (Entwicklung bei Nichtumsetzung der Planung)	gemäß GEP 99: - Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche - Regionale Grünzüge - BSL/E - Oberflächengewässer - GfB			
3.02	Gründe für die Wahl des geprüften Bereichs, Alternativen	Die Auswahl dieses Standortes beruht auf einer planerischen Gesamtkonzeption. Zur Erläuterung der konzeptionellen Grundlagen und tragenden Entscheidungsgründe zur Darstellung von Hilfen wird auf die Ausführungen in der Begründung zur zeichnerischen Darstellung verwiesen (Kapitel 7 der Begründung). Mit Blick auf die besondere Berücksichtigung der Belange der Umwelt wurden Raumwidstandskarten mit relevanten Umweltinformationen erarbeitet und flächendeckend in die planerische Entscheidung einbezogen, um möglichst verlässliche Standorte zu identifizieren. Die Vorgehensweise ist im Umweltbericht unter Kapitel 7 näher beschrieben.			
3.03	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen	vgl. hierzu Kap. 9 des Umweltberichts			
3.04	Hinweise für eine weitergehende Umweltprüfung auf nachfolgenden Planungsebenen	Die Beschreibung und Bewertung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gemäß § 9 Abs. 1 ROG ist auf den nachgeordneten Planungs- und Zulassungsebenen weiter zu konkretisieren (insbesondere im Rahmen der UVP und Eingriffsregelung). Es sind insbesondere die Auswirkungen auf die folgenden schutzgutbezogenen Kriterien zu berücksichtigen: - Naturschutzgebiet - planungsrelevante Arten - schutzwürdige Biotop - Biotopeverbundfläche - schutzwürdige Böden - Überschwemmungsgebiet - klimatische und lufthygienische Ausgleichsräume			
3. Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltprüfung					
		- Landschaftsschutzgebiet - unerschlossene verkehrsmässige Räume - geschützter Landschaftsbestandteil			
4. Zusammenfassende Einschätzung der Erheblichkeit der Umweltauswirkungen					
Hinsichtlich der schutzgutbezogenen Beurteilung sind voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen bei sechs Kriterien (Naturschutzgebiet, schutzwürdige Biotop, schutzwürdige Böden, Überschwemmungsgebiet, unerschlossene verkehrsmässige Räume, geschützter Landschaftsbestandteil) zu erwarten, so dass die Umweltauswirkungen schutzgutübergreifend als erheblich eingeschätzt werden.					

BUND NRW e.V.
Landesgeschäftsstelle:
Merowingerstraße 88
40225 Düsseldorf

bund.nrw@bund.net
<http://www.bund-nrw.de>

Telefo
(0211)
0
Telefa
(0211)
26

erkannter
nach § 63
ersetzt. Spenden sind
erbschaften und
en BUND sind von der
freit. Wir informieren Sie

S. 133: „Ein Konfliktbereich ist die geplante gewerblich/industrielle Entwicklung im Bereich „Silbersee“ und „Koblenzer Straße“. Wenngleich das Umfeld hier bereits deutlich anthropogen geprägt ist, zeigen die Flächen selbst ein in Neuss vergleichsweise seltenes Biotopgefüge und damit ein vergleichbares seltenes Landschaftsbild. Ein Verlust vor allem der Fläche am Silbersee im Zusammenhang mit der angrenzenden Halboffenlandschaft auf Dormagener Gebiet ist daher auch statt gebietsweit nachteilig einzuschätzen.“

Anhörungsverfahren 2014, Neuaufstellung FNP Neuss: Stellungnahme des Vorhabenträgers Rhein-Kreis Neuss:

Grund	Neuaufstellung Flächennutzungsplan Stadt Neuss
I. Frühzeitige Beteiligung der Behörden u. sonst. Träger öffentlicher Belange gem. § 16.06.2014 – Beteiligungsfrist bis 01.08.2014, Verlängerung gewährt bis 01.09.2014)	
Stichwort	Inhalt der Stellungnahme
	<p>Es handelt sich um eine 11,68 ha große Fläche an der Stadtgrenze zu Dormagen, die im geltenden Regionalplan als Allgemeiner Freiraum, Regionaler Grünzug und BSLE dargestellt ist. Der Regionalplanentwurf weist hier GIB-Z (komb. Güterverkehr) aus. Im FNP soll GI dargestellt werden.</p> <p>Diese Fläche liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes, ist jedoch Bestandteil einer potenziellen Verbundachse der Biotopverbundkarte der Stadt Neuss. Zudem hat der Bereich Funktionen eines Grünzuges.</p> <p>Im FIS „@LINFOS“ des LANUV NRW wird das schützenswerte Biotop Silbersee als NSG-würdig eingestuft, der See habe regionalen Schutzwert als tatsächlicher und potenzieller Lebensraum und gemeinsam mit weiteren Abgrabungsgewässern habe er Bedeutung im Verbund von ökologisch wertvollen Sekundärbiotopen.</p> <p>Der Silbersee hat demnach hohe ökologische Bedeutung, da er für nahrungssuchende, durchziehende und wahrscheinlich auch brütende Wasservögel wegen des Nahrungsangebots, der Nähe zum Rhein und der geringen Störungen von großer Attraktivität ist. Der Kiesstreifen kommt dabei als potentieller Limikolen-Brutplatz in Frage. Daneben ist das Gebiet als Lebensraum u.a. für Waldvögel, Gebüsch- und Heckenbrüter, blütenbesuchende Insekten, Amphibien, Fische, Mollusken, Libellen und Pflanzen der Gewässerufer und Röhrichte von Bedeutung. Im Anhang findet sich ein Kartenauszug aus @LINFOS.</p> <p>Im Bereich des Sees und seiner Ufer, sowie auf den angrenzenden Flächen ist mit dem Vorkommen streng und besonders geschützter Arten zu rechnen. Eine vertiefende Prüfung der ökologischen und Artenschutzbelange ist daher im Zuge einer verbindlichen Planung erforderlich. Die im Flächensteckbrief im Umweltbericht zum neuen FNP gegebenen Planungshinweise sind zu beachten.</p> <p>Der Silbersee und seine Uferbereiche sollten als Fläche zum Schutz von Natur und Landschaft (§ 5 Abs. 2 Nr. 10 BauGB) sowie naturnahe Entwicklung dargestellt werden, um schon auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung das Schutzbedürfnis für das hochwertige Biotop generell und hinsichtlich möglicher Entwicklungsvorhaben im geplanten GI auszudrücken.</p>

Anlage APS 73-2017-5 Bericht über die Beteiligung: Stellungnahmen der Behörden und st

Grund	Neuaufstellung Flächennutzungsplan Stadt Neuss
I. Frühzeitige Beteiligung der Behörden u. sonst. Träger öffentlicher Belange gem. § 16.06.2014 – Beteiligungsfrist bis 01.08.2014, Verlängerung gewährt bis 01.09.2014)	
Stichwort	Inhalt der Stellungnahme
	<p>Landschaftspflege Biotopverbund</p> <p>Die Stadt Neuss hat eine Biotopverbundkarte erstellt und betreibt eine damit verbundene Planung, die sich auch in den Ausweisungen des Flächennutzungsplanentwurfes widerspiegelt. Betrachtet wird im Zuge dieser Stellungnahme zunächst einmal nur der Bereich zwischen Rosellen, Allerheiligen, Norf im Südwesten und Grimlinghausen, Uedesheim im Nordosten sowie dem Silbersee im Südosten, da in diesem Bereich im vorliegenden Entwurf die größten Flächenausweisungen im Außenbereich geplant sind.</p> <p>In einer Gesamtsicht zu betrachten sind die Flächen N 1 A, Ro 1 A, Gr 1 A, U 2 A und U 3 A und die geprüfte, aber nicht in den FNP-Entwurf übernommene Gewerbefläche Ro 2 A (Flächen nach Umweltbericht).</p> <p>Ich rege an, im Zuge der geplanten Flächenausweisungen in diesem Bereich eine Biotopverbundplanung umzusetzen, die vernetzend und kompensatorisch wirkt. Landschaftsplanerisches Ziel sollte ein Verbund wertvoller Trittsteinbiotope innerhalb einer ansonsten strukturalarmen Industrie- und Ackerlandschaft sein. Freiräume können mehrfach qualifiziert werden, sowohl in ökologischer, klimatischer als auch erholungsbezogener Hinsicht. So ließe sich auch ein räumlicher und fachlicher Zusammenhang mit der Ausweisung von Regionalen Grünzügen durch die Regionalplanung herstellen.</p> <p>hier: Bereits im FNP-Entwurf verzeichnet sind verstreut zahlreiche Maßnahmenflächen für Natur und Landschaft und naturnahe Entwicklung: Südlich Allerheiligen und Rosellen, eingestreut im Gewerbe- und Industriebereich, z.B. entlang der A 46 und A 57, am Bahnhof Allerheiligen; diese Flächen sind Teil potenzieller Entwicklungsachsen im Biotopverbund. Zu bewältigen</p>

Stellungnahme Stadt Düsseldorf:

Natur-schutz	3. Naturschutzbelange: <ul style="list-style-type: none"> Der Biotopverbund und wichtige Schutzgebietsausweisungen treffen am Rhein von Seiten der Stadt Düsseldorf und Neuss aneinander. Ein direkter funktionaler Zusammenhang innerhalb dieses Verbundes entlang des Rheins, aber auch über diesen hinaus in die Feldfluren oder Bachtäler ist für den Naturraum von großer Bedeutung. Daher werden insbesondere die Eingriffe der Wohnbaufläche Gr 1 A, des Industriegebietes U 2 A und des Gewerbegebietes U 3 A kritisch hinterfragt.
Grund	Neuaufstellung Flächennutzungsplan Stadt Neuss
I. Frühzeitige Beteiligung der Behörden u. sonst. Träger öffentlicher Belange gem. § 16.06.2014 – Beteiligungsfrist bis 01.08.2014, Verlängerung gewährt bis 01.09.2014	
Stichwort	Inhalt der Stellungnahme
	<ul style="list-style-type: none"> Sie beziehen sich im Umweltbericht auf die Biotopverbundkarte 2010, in welcher Vorrangräume aus Artenschutzsicht festgelegt sind. Durch die Ausweisung von neuen Wohnbau-, Industrie- und Gewerbeflächen wird in diese Vorrangräume direkt oder indirekt eingegriffen. In der Bewertung des Schutzgutes Tiere/Pflanzen wird richtiger Weise zusammengefasst, dass wichtige Lebensräume auf den Flächen in Anspruch genommen werden und sich dadurch erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen mit gesamtstädtischer Wirkung vor allem im Hinblick auf Biotopverbundfunktionen oder Störung größerer / bedeutender Biotopkomplexe ergeben (vgl. Umweltbericht, S. 113, Kap. 7.8.2.2). Die Inanspruchnahme dieser Strukturen steht in Widerspruch zum Erhalt der Vorrangräume aus Artenschutzsicht gemäß der Biotopverbundkarte 2010. Die Flächen, auf welchen die Wohnbaufläche GR 1 A, das Industriegebiet U 2 A und das Gewerbegebiet U 3 A dargestellt sind, sind wichtige Träbeine des Biotopverbundes in West-Ost-Richtung. Es bestehen Wechselbeziehungen zwischen den Freiflächen im Geltungsbereich ihres Flächennutzungsplans und den Schutzgebietsausweisungen auf Düsseldorfer Stadtgebiet, die als Wanderkorridor genutzt werden. Eine Realisierung hätte einen großen Eingriff in das Biotopverbundsystem zur Folge. Eine artenschutzrechtliche Untersuchung wurde mittels Stufe I (Vorprüfung gemäß LANUV NRW) erarbeitet. Aus den vorliegenden Daten und der Auswertung der Messschlüßler wurden Handlungsempfehlungen für mögliche artenschutzrechtliche Konflikte abgeleitet. Meines Erachtens muss bereits auf Ebene der Flächennutzungsplanung der Artenschutz soweit abgehandelt sein, dass sichergestellt werden kann, dass sich auf Ebene der Bebauungsplanung die aufgewiesenen Konflikte grundsätzlich lösen lassen. Auch wenn die "Handlungsempfehlung Artenschutz" dies anders beurteilt, so ist aus meiner Sicht der Flächennutzungsplan nicht umsetzbar, wenn artenschutzrechtliche Hindernisse bestehen. So könnte das Vorkommen beispielsweise der verfahrenskritischen Art des Feldhamsters (wie von Ihnen auf Seite 58 des Umweltberichts ausgeführt) der Realisierung der Wohnbaufläche GR 1 A entgegenstehen. Bezüglich der Ausweisung des Industriegebietes U 2 A bitte ich um Prüfung, ob das Naturschutzgebiet „Himmelgeister Rheinbogen“ auf Düsseldorfer Stadtgebiet nachteilig betroffen wird. Es ist sicherzustellen, dass dort lebende Arten und Pflanzen und damit die Entwicklung und der Erhalt des Naturschutzgebietes nicht negativ beeinträchtigt werden. Insbesondere ist bei der Prüfung des Biotopverbund zu berücksichtigen. Gemäß Ihren Ausführungen auf Seite 170 des Umweltberichtes liegen bereits konkrete Hinweise auf das Vorkommen planungsrelevanter Arten vor. Wenn diese Arten bereits auf Ebene des Flächennutzungsplanes die Ausweisung eines Industriegebietes behindern, so stellt sich die Frage nach der Durchführbarkeit auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung. Ferner sind die Auswirkungen der Immissionen des Industriegebietes auf das Naturschutzgebiet zu untersuchen, (siehe auch Anmerkungen unter 4.2)

Weiträumigere Berücksichtigung für die Ausgangslage:

Im Zusammenhang mit der Entwicklungsfläche „Silbersee“ sind weitere Flächen in der Region in direkter Nähe zu einer AS Delrath zu beachten, die bereits regionalplanerisch für die Gesamtkonzeptionen der Entwicklung einer Industriezone an der Rheinschiene bei Dormagen / Neuss dargestellt sind.

Diese Flächen stehen für die geplante Nutzung ebenfalls in engem Zusammenhang mit einer AS Delrath. Deshalb müssen auch diese Flächen und deren Ausgleichsflächen mit in die Gesamtbetrachtung einbezogen werden.

Es handelt sich um folgende Flächen auf Neusser Stadtgebiet, die entsprechend für die geplante Nutzung im Regionalplan vorgemerkt sind:

- Gewerbegebietserweiterung Derikum
- Kuckhof – Ost (Genehmigungsfähigkeit nicht gegeben)
- Alternativ Erweiterungsfläche ALU Norf
-

STN des Wasser- und Schifffahrtsamtes des Bundes und Antwort Verwaltung, FNP Neuss:

Grund	Neuaufstellung Flächennutzungsplan Stadt Neuss	
I. Frühzeitige Beteiligung der Behörden u. sonst. Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB (zur Stellungnahme aufgefordert mit Schreiben vom 16.06.2014 – Beteiligungsfrist bis 01.08.2014, Verlängerung gewährt bis 01.09.2014)		
Stichwort	Inhalt der Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme
Hafenkonzept NRW	<p>sowie zur „Bedarfsdeckung“ (3.4.3.) ist aus unserer Sicht sinnvoll, aufgrund seiner landesweiten Bedeutung ausdrücklich auf den Hafenstandort Neuss ausdrücklich einzugehen und Erweiterungsflächen in jede Hinsicht zu ermitteln und zu bewerten.</p> <p>1. Im Einklang mit dem „Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept Nordrhein-Westfalen“, Fortschreibung Februar 2008, ist herauszustellen, dass ein wichtiger Kristallisationspunkt der Logistikbranche im Bereich der Landeshauptstadt Düsseldorf, der Stadt Krefeld und der Stadt Neuss entstanden ist - und auch weiter entwickelt werden soll. Diese Region ist nicht nur von öffentlicher Verwaltung und Dienstleistungsunternehmen geprägt, sondern beheimatet unter anderem Betriebe der Chemieindustrie, des Maschinenbaus, des Schienenfahrzeugbaus und der Nahrungsmittelindustrie. Die Region bildet das größte japanische Zentrum in Europa mit einer Vielzahl von namhaften japanischen Konzernen. Sie ist darüber hinaus ein wichtiger Standort für amerikanische Technologieunternehmen und Innovationsmotor für viele Branchen. Im Hafenkonzept heißt es weiter wörtlich wie folgt: „Die Häfen der Region bilden als trimodale Zentren für die angesiedelten Unternehmen attraktive Voraussetzungen und sind maßgebliche Wachstumsmotoren. Der Hafen Neuss-Düsseldorf ist der drittgrößte Hafen in Nordrhein-Westfalen und hat sich vor allem mit seinem Containerumschlag sowie als Standort der Nahrungsmittelindustrie profiliert.“ Es wird erwartet, dass sich die Seecontainerverkehre von und nach Nordrhein-Westfalen bis 2015 verdoppeln und die Binnenhäfen, insbesondere die Häfen am Rhein, ihre Leistungsfähigkeit steigern müssen, um ihren Verkehrsmarktanteil im Seehafen-Hinterlandverkehr zu halten bzw. möglichst weiter auszubauen. Um weiterhin eine umweltfreundliche Verkehrsabwicklung mit dem Binnenschiff und die Nutzung wirtschaftlicher Chancen in der Logistik zu ermöglichen, sind hiernach weitere Verbesserungen der Flächennutzung und Erweiterungsflächen im Umfang von mindestens 325 ha bis 2025 notwendig. Das Hafenkonzept erachtet für den Standort</p>	<p>Zu II. 1. Eine Erweiterung der Hafennutzung im Umfeld des Neusser Hafens ist aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeiten nicht möglich. Bei einem Bedarf an wassernahen Flächen sind Möglichkeiten der Umsiedlung von im Hafen befindlichen Unternehmen, die keinen unmittelbaren Anschluss an Wasser benötigen, auf alternative Gewerbeflächen zu prüfen. Die frei werdenden Flächen stünden so hafenauffinen Nutzungen zur Verfügung. Im Süden des Neusser Stadtgebietes an der Grenze zu Dormagen wird im Rahmen des interkommunalen Gewerbegebietes zukünftig ein Sondergebiet Hafen dargestellt. Hier bietet sich die Möglichkeit hafenauffines Gewerbe anzusiedeln. Weitere „trockene“ Gewerbeflächen werden im neuen FNP dargestellt. Dies sind vor allem die Gewerbegebiete GE 02 am Kreitzweg in Holzheim, GE 03 Erweiterung Krupp-/ Mainstraße in Nort/Derikum sowie das Gewerbegebiet Kuckhofer Straße – Ost in Allerheiligen.</p>

Anlage APS 73-2017-5 Bericht über die Beteiligung: Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange Seite 82 von 100

Die beabsichtigte Nutzung der genannten Flächen auch im Kontext mit der Entwicklung „Silbersee“ werden demnach durch die Stadt Neuss bestätigt.

Zu erwähnen ist weiterhin die Fläche Neuss Allerheiligen Süd-Ost. Diese Fläche wurde als geeignet identifiziert für eine Gewerbeentwicklung, sobald eine AS Delrath realisiert ist. (*Flächengutachten der Stadt Neuss, Stadt und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH Köln, Oktober 2018*).

Für diese Fläche wurde auf der Ebene der Regionalplanentwicklung bereits der regionale Grünzug nahezu vollständig zurückgenommen. Ebenso für die Sondierungsfläche Stüttger Hof.

Schon nur für die Entwicklungsfläche Silbersee sind nach Feststellung der Bezirksregierung Düsseldorf hinsichtlich der Schutzgüterbeurteilung erhebliche Umweltauswirkungen bei vielen Kriterien zu erwarten, so dass die Umweltauswirkungen schutzübergreifend als erheblich eingeschätzt werden.

Betroffen sind:

Naturschutzgebiete, schutzwürdige Biotop, schutzwürdige Böden, Überschwemmungsgebiet, unzerschnittene verkehrsarme Räume, geschützte Landschaftsteile, planungsrelevante Arten, Biotopverbundfläche, klimatische und lufthygienische Ausgleichsräume. Siehe auch Seite 19 der heutigen Stellungnahme mit der konkreten Auflistung von betroffenen Schutzgebieten und -zonen.

Da alle genannten Flächen innerhalb eines geringen Radius westlich und östlich der A 57 mit einer AS Delrath entwickelt werden sollen, sind neben dem Bereich Silbersee auch die anderen Flächen im Gesamtkontext mit ihren Auswirkungen auf alle Schutzgüter mit in die Untersuchungen einzubeziehen.

Gesamtkonzeption und deren Flächenverbrauch:

Für die Gesamtkonzeption einer industriellen Entwicklungszone an der Rheinschiene in der Region Neuss-Süd und Dormagen Nord könnten mittel- bis langfristig Flächen mit einem Umfang von ca. 200 ha als Fläche für die Landwirtschaft entfallen.

Beachtlich ist dabei, dass die AS Delrath als Bedingung genannt wird, um eine **Industriebrache aus Gründen des Umweltschutzes reaktivieren** zu können. Damit soll vermieden werden, dass weitere Flächen versiegelt werden, so die Begründung im Erläuterungsbericht. Allerdings wird nicht berücksichtigt, dass sich auf dieser Industriebrache ein wertvolles Biotop entwickelt hat und geschützte Arten nachgewiesen sind.

Außerdem ist beachtlich, dass sich die Entwicklung einer Industrieregion an der Rheinschiene nicht nur auf das Gebiet „Silbersee mit Hafen Silbersee“ beschränken soll. Weitere Flächen wurden, wie bereits erwähnt, regionalplanerisch für die Gesamtkonzeption bewusst mit ausgewählt und dargestellt.

Somit sollen zeitlich absehbar in der Region in unmittelbarer Nähe der AS Delrath ca. 150 ha Gewerbefläche östlich der A 57 entwickelt werden und optional ca. 150 ha westlich der A 57. Das bedeutet eine zusätzliche und erhebliche neue Flächenversiegelung. Die Entwicklung aller Flächen steht in einem engen Zusammenhang mit der Realisierung einer AS Delrath.

Die Gesamtkonzeption bedeutet einen erheblichen Struktureingriff in der Region. Die Auswirkungen auf Ökologie, Umwelt, Natur und Klima müssen schon jetzt im Planfeststellungsverfahren zu einer AS Delrath als wesentlicher Bestandteil mit im Abwägungsverfahren berücksichtigt werden. Erheblich ist, dass die AS Delrath Auslösefaktor für die Eingriffe in diese Schutzgüter ist. Deshalb müssen die Belange des Umwelt- und Naturschutzes im Abwägungsverfahren deutlich hoch gewichtet werden.

Deckblattverfahren unzulässig:

Die Realisierung einer AS Delrath sollte ursprünglich im Zusammenhang mit einem städtebaulichen Konzept für die Ausweisung von neuen Wohnbauflächen für 6.000 Einwohner in Neuss Allerheiligen erfolgen. Das Konzept sah die Verknüpfung der AS Delrath mit einem neuen S-Bahn Haltepunkt vor.

Pendler aus der Region des Rhein-Kreises Neuss sollten für den Umstieg auf den ÖPNV in die Ballungsräume Neuss und Düsseldorf gewonnen werden.

Die AS Delrath wird heute in der Hauptsache als Ansiedlungsvorteil für die Attraktivität des Gewerbestandortes „Silbersee“ begründet und als maßgeblicher Standortvorteil beworben.



Außerdem macht DHL als potentieller Nutzer einer Fläche im Gewerbeentwicklungsgebiet Silbersee die Ansiedlung mit einem Distribution- und Logistikcenter abhängig von einer direkten Anbindung an die Autobahn. Diese Ansiedlungsabsicht ist bereits bekräftigt durch einen „Letter of Intent“.

Zitat Wirtschaftsnachrichten Dormagen vom 28.3.2018:

„.....gemeinsame Absichtserklärung mit RWE Power, der Deutschen Post DHL Group (DHL), dem Rhein-Kreis Neuss und NRW.INVEST über die Ansiedlung eines „grünen“ Logistikprojektes von DHL am Delrather Silbersee unterzeichnet. Eigentümer des rund 50 Hektar großen Areals ist RWE Power. In dem „Letter of Intent“ (Grundsatzvereinbarung) bekundet DHL Interesse daran, auf einer Fläche von 140.000 Quadratmetern ein neues Mega-Paketzentrum mit rund 600 tarifgebundenen Arbeitsplätzen zu errichten. Der Betrieb soll 2022 starten. L. betont, dass die Realisierung des Projekts unmittelbar von der Realisierung des direkten Anschlusses an die A57 abhängt: „Das DHL-Paketzentrum am Silbersee steht und fällt mit einer Anschlussstelle Dormagen-Delrath.“

Diese Intention wird bestätigt durch Beantwortung von Fragen der Fraktion FDB Dormagen in der Planungsausschusssitzung vom 17.4.2018 durch die Verwaltung der Stadt Dormagen.

Zitat:

„DHL ist ein wichtiger strategischer Partner zur Realisierung des Autobahnanschlusses und damit des gesamten Entwicklungsgebietes Silbersee. Ohne die Zusammenarbeit mit DHL und der Landeswirtschaftsförderung NRW. Invest hätte der Planungsprozess für den Autobahnanschluss wohl nicht so schnell Fahrt aufgenommen.“

Die AS dient somit vorrangig der Attraktivität dieses Gewerbestandortes und als Bedingung für die konkrete Ansiedlung von DHL.

Gleichzeitig wird derzeit im Landtag NRW ein Antrag diskutiert, die AS Delrath als vordringliche Maßnahme des Rheinischen Reviers in einen Sonderverkehrswegeplan aufzunehmen.

(Drucksache 17/4292, Landtag NRW, 20.11.2018, Antrag der SPD Fraktion).

Der Planungsanlass und Planungsgrund hat sich also vollständig geändert. Es handelt sich um eine neue Planung.

Bedeutsam ist auch, dass die Planungsunterlagen nahezu vollständig ausgetauscht werden mussten, da es sich auch fachlich um eine neue Planung in Art, Umfang und für den Straßenverlauf handelt.

Außerdem lässt sich nicht nachvollziehen, auf welcher Basis überhaupt eine Weiterführung des Verfahrens als Deckblattverfahren zustande gekommen ist.

Mit Schreiben vom 13.8.2014 teilt die Bezirksregierung Düsseldorf dem Vorhabenträger folgendes mit:

„Hinsichtlich der „angemessenen Abstände“ sind bekanntlich gutachterliche Abstände von 800 m 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.“

Mit dieser Aussage war die vorgelegte Planung obsolet. Weiter wird (im Zusammenhang mit dem durch den Vorhabenträger geforderten Abwägungsverfahren) ausgeführt:

*„Diesem Umstand- der 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.“*

Da eine Entscheidung ausschließlich nur noch im Rahmen einer Abwägung erfolgen kann, wurde Ende 2018 eine neue Planung vorgelegt mit:

- Neuer Zielsetzung und Begründung
- Erstmals untersuchte Abstandsproblematik zu einem Störfallbetrieb
- Vollständig neue Bauplanung

Mit Schreiben vom 13.8.2014 hatte sich die Bezirksregierung Düsseldorf offengehalten, ob nach Vorlage der Unterlagen ein Deckblattverfahren ausreicht oder ein neues Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden muss.

Unter Berücksichtigung dieser Ausführungen und des beachtlichen Zeitablaufs seit Wiederaufnahme“ des Verfahrens durch den Vorhabenträger, ist ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Zustimmung Bundesverkehrsministerium fehlt:

Die Zustimmung zu einer AS Delrath wurde erstmals im Jahr 2001 unter Mitwirkung des damaligen Bundesverkehrsministers Bodewig erteilt.

Aufgrund der deutlichen Änderungen der Fachplanungen und des Zeitablaufs hat die Genehmigungsbehörde eine erneute Zustimmung des Bundesverkehrsministers bei dem Vorhabenträger angefordert. Diese liegt bis heute nicht vor. Die Planfeststellungsunterlagen sind demnach unvollständig.

Wir regen an, die Offenlegung der Unterlagen auszusetzen, bis die Genehmigung des Bundesverkehrsministeriums vorliegt.

Formale Auslegung der Planfeststellungsunterlagen unzulässig:

Da die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums nicht vorliegt, ist die seit dem 9.5.2019 durchgeführte Offenlage der Unterlagen unzulässig.

Hierdurch werden enge Ausschlussfristen ausgelöst. Sollte die Zustimmung nicht erteilt werden, ist die Planung obsolet.

Aufgrund der besonderen Rechtslage in dem konkreten Verfahren kann die Äußerung von Beteiligten des Verfahrens und der Öffentlichkeit häufig nur mit Hilfe eines Rechtsbeistands erfolgen.

Mit der vorzeitigen Auslegung der Unterlagen nimmt die Genehmigungsbehörde billigend in Kauf, dass hierdurch den Beteiligten und Bürgern im Anhörungsverfahren unnötig Kosten entstehen, sollte die Planung obsolet werden. Das könnte Schadenersatzansprüche auslösen.

Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der A 57 Neuss-Dormagen fehlt:

Das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der A 57 ist ein eigenständiges Verfahren neben dem Planfeststellungsverfahren zur AS Delrath.

Die AS Delrath ist ausschließlich ein Vorhaben des Rhein-Kreis Neuss ohne Bedarfsfestlegung des Bundes oder Landes.

Beide Maßnahmen müssen eng koordiniert baulich abgestimmt werden. Mit dem Bau einer AS Delrath kann erst begonnen werden, wenn ein Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der A 57 vorliegt.

Für das Verfahren Ausbau A 57 wurde bereits 2018 ein Erörterungstermin durchgeführt.

Derzeit wird ein 3. Deckblattverfahren durchgeführt.

Die Gutachten - insbesondere das Verkehrsgutachten zur AS Delrath- müssen für den Ausbau der A 57 in ihren Auswirkungen mit Berücksichtigung finden.

Diese Gutachten zur AS Delrath lagen bei Auslegung der Planfeststellungsunterlagen zur A 57 nicht vor.

Das Verkehrsgutachten zur AS Delrath zeigt auf, dass mit einer AS Delrath eine erhebliche Zunahme des Verkehrs auf der A 57 in Richtung Norden zu erwarten ist.

Gleichzeitig wird eine sehr deutliche Zunahme des Verkehrs im Autobahndreieck Neuss-Süd mit Übergang zur A 46 erwartet. Der hohe Anteil an Schwerlastverkehr ist zu beachten.

Es ergibt sich deshalb nach dem bereits durchgeführten Erörterungstermin für die in diesem Bereich vorhandenen Wohngebiete und deren Einwohner eine **neue Betroffenheit**.

Insbesondere die Bürger von Delrath, Neuss-Elvekum und Allerheiligen sind betroffen durch eine weitere Zunahme der Lärm- und Luftschadstoffsituation.

Wir regen an, dass Planfeststellungsverfahren zur AS Delrath auszusetzen, bis das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der A 57 abgeschlossen ist.

Fehlende Planrechtfertigung:

Die AS Delrath ist weder in einen Bedarfsplan des Bundes noch des Landes NRW aufgenommen worden.

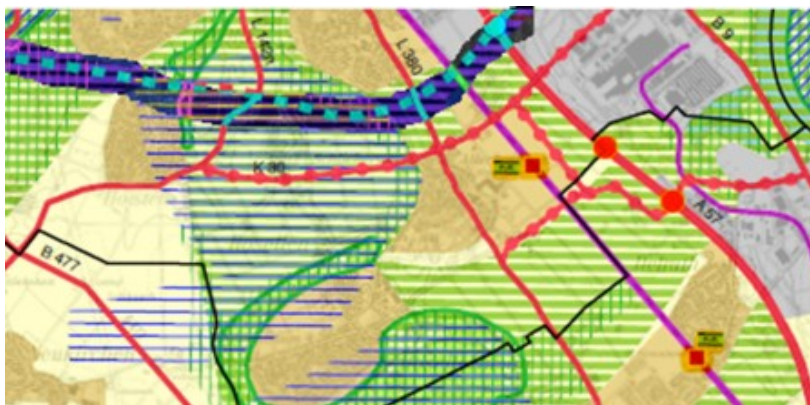
Das Vorhaben wird ausschließlich durch den Rhein-Kreis Neuss betrieben.

Die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums wurde 2001 mit der Auflage erteilt, dass die Kosten für das Vorhaben einschließlich der Baulastkosten durch den Rhein-Kreis Neuss übernommen werden.

Das ist ein Indiz dafür, dass die Planungen nicht gemäß § 1 Abs. 1, S.1 FStrG dem Netzzusammenhang dienen oder verkehrsbedeutsam für den weiträumigen Verkehr sind. Die Fernverkehrsbedeutung ist nicht nachgewiesen.

Somit fehlt es an der erforderlichen Rechtfertigung.

Die Planung ist auch nicht vernünftiger Weise geboten, wenn diese in Verbindung gebracht wird mit dem Ausbau der A 57. Die AS Delrath ist nicht ausgerichtet auf die Zielsetzung des Bundesfernstraßengesetzes. Sie dient in der Hauptsache der Erschließung eines interkommunalen Gewerbegebietes mit überwiegendem Ziel- und Quellverkehr. Das Bundesverkehrsministerium hat keinen Bedarf gesehen, in der Region die vor Jahren angedachte Verlängerung der A 46 mit Ausbau des AD Neuss-Süd zu einem AB-Kreuz Neuss-Süd weiter zu verfolgen (s. Kartenauszug GEP 99).



Diese Trasse wurde nicht mehr in den aktuellen Regionalplan übernommen.

Das ist ein weiteres Indiz dafür, dass auch kein Bedarf für eine AS Delrath in unmittelbarer Nähe zu der entfallenen Autobahntrasse bestehen kann, um einen weiteren Netzzusammenhang herzustellen oder den Verkehrsfluss positiv zu beeinflussen.

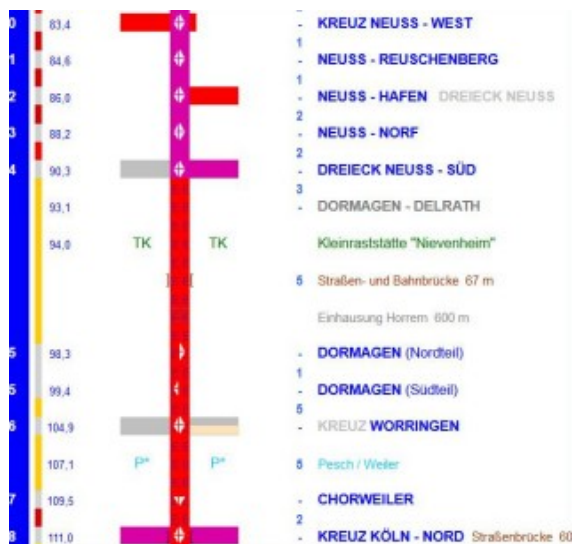
Außerdem sind in unmittelbarer Nähe in engem Abstand ausreichend Anschlussstellen vorhanden. Es fehlt der Nachweis, dass die vorhandenen Anschlussstellen den Verkehr -auch unter Berücksichtigung des Ausbaus der A 57 in diesem Bereich- nicht mehr aufnehmen können.

Dieser Nachweis war in der Vergangenheit auch eine Forderung der Bezirksregierung Düsseldorf.

Zitat aus dem Ergebnisvermerk Fachgespräche am 13.11.2014, Vorhabenträger mit Bezirksregierung Düsseldorf:

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

Mit der bestehenden Anschlussdichte ist eine hinreichende regionale Anbindung gewährleistet.



Abstände zwischen den AS:

Ca. 8 Km zwischen AS Dormagen und AD Neuss Süd

Ca. 10 Km zwischen AS Dormagen und AS Norf

Direkte Anbindung an die A 46 über B9 AS Üdesheim.

Direkte Anbindung an die A 57 über B9 und Bonner Straße zur AS Norf

Wir regen an, das Planfeststellungsverfahren ruhend zu stellen bis der Nachweis erbracht ist, dass die ortsnahe vorhandenen Anschlussstellen den Verkehr auch unter Berücksichtigung des Ausbaus der A 57 tatsächlich nicht mehr aufnehmen können.

Verkehrsauswirkungen:

Die Genehmigungsbehörde stellt höhere Anforderungen an das Verkehrsgutachten als in einem normalen Planfeststellungsverfahren.

Auszug aus dem Ergebnisvermerk Fachgespräch am 13.11.2014:

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-

Wesentliche Forderungen der Bezirksregierung Düsseldorf für den Nachweis einer Alternativlosigkeit der AS Delrath fehlen (s. Ergebnisvermerk Fachgespräch am 13.11.2014):

- Es fehlt eine Aussage, inwieweit der 6-spurige Ausbau der A 57 Entlastungen für das nachgeordnete Straßennetz schaffen kann.
- Es fehlt eine Aussage, ob die Anschlussstellen Neuss Üdesheim, Neuss Norf, Dormagen

BUND NRW e.V.
Landesgeschäftsstelle:
Merowingerstraße 88
40225 Düsseldorf

Telefon
(0211) 30 200 50 -
0
Telefax
(0211) 30 200 5 -
26

Geschäftskonto:
Bank für Sozialwirtschaft
GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Konto 8 204 600

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft
GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Konto 8 204 700

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftsteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.

bund.nrw@bund.net
<http://www.bund-nrw.de>

den Verkehr noch aufnehmen können

Wir halten es aufgrund der nachfolgenden Ausführungen für erforderlich, dass die Verkehrsuntersuchung zur AS Delrath **erneut** Ihrer zuständigen Straßenbaubehörde zur Prüfung der Schlüssigkeit und Alternativlosigkeit vorgelegt wird.

Für die Rechtfertigung einer AS Delrath, insbesondere aufgrund der besonderen Abwägungssituation, ist ein Entlastungsnachweis nur für die B 9 und die L 380 zu wenig.

Außerdem vermissen wir eine nachvollziehbare und rechnerisch nachweisbare Gegenüberstellung zu den mit einer AS Delrath ausgelösten Belastungen.

Für das Abwägungsverfahren und den Nachweis der Alternativlosigkeit ist ein Nachweis der Ausgewogenheit für das Verhältnis Entlastungen zu Belastungen beizubringen.

Keine Entlastung für den überörtlichen Verkehr nachgewiesen:

Eine Anschlussstelle an der Autobahn dient nicht der Entlastung des örtlichen, sondern des überörtlichen Verkehrs.

Dazu werden in den Gutachten zur AS Delrath keine Aussagen getroffen.

Die Verkehrsgutachten zur AS Delrath befassen sich ausschließlich mit der Prüfung, ob durch eine AS Delrath der **nachgeordnete** örtliche Verkehr entlastet werden kann. Hierbei wurden nur die B9 (Neuss-Üdesheim bis Dormagen), die A 57 zwischen Neuss und Dormagen und die L 380 zwischen Neuss-Norf und Dormagen Nievenheim betrachtet.

Örtliche Entlastungen und Belastungen:

Entlastungen im örtlichen Bereich konnten nachgewiesen werden. Diese Entlastungen entsprechen jedoch im gleichen Verhältnis neuen Belastungen. Diese ergeben sich mit einer AS Delrath durch Verlagerungen und geänderte Verkehrsführung.

Der Verkehr aus den Industriegebieten wird innerhalb eines geringen Radius in die Wohngebiete westlich der A 57 verlagert.

Der Verkehr erhöht sich laut Verkehrsprognose in diesem Bereich zwischen 30% und 50%.

Fehlende Gesamtbetrachtung unter Berücksichtigung zukünftiger Planungen:

Für die Verkehrsprognosen wurden in einem gewissen Umfang auch geplante Neuausweisungen von Gewerbegebieten und Wohngebieten in unmittelbarer Nähe zu der geplanten AS Delrath berücksichtigt.

Die Prognose wurde nur bis zum Jahr 2030 erstellt. Bereits bekannte Nutzungen sind dabei nicht in vollem Umfang berücksichtigt worden.

Die Städte Neuss und Dormagen wollen ein interkommunales Gewerbegebiet entwickeln. Dieses soll in der Hauptsache einer Nutzung für Logistik und Güterschwerlastverkehr zugeführt werden.

Die Berechnungen hierfür gehen von gemischtem Gewerbe aus, obwohl die geplante Nutzung (Güterverkehr und Sondergebiet Hafen) bereits im RPD verankert ist. Insoweit geht die Verkehrsprognose von unvollständigen Bemessungsgrundlagen aus.

Mit Realisierung einer AS Delrath sollen weitere Straßenbauvorhaben in der Region umgesetzt werden. Hierzu liegen Verkehrsgutachten bereits vor oder sind beauftragt. Diese werden von dem Büro Brilon, Bonzio und Weiser erstellt.

Die spätere Umsetzung dieser neuen Straßenbauvorhaben ermöglichen die weitere Ausweisung von Gewerbegebieten in direkter Nähe zu der AS Delrath.

Der daraus resultierende Verkehr ist bei den Berechnungen zur AS Delrath nicht oder nicht in vollem Umfang berücksichtigt.

Somit liegen keine Aussagen vor, welche Auswirkungen mit weiteren Gewerbegebieten im Umfeld der AS Derath langfristig für den Verkehrsfluss der A 57 und den nachgeordneten Verkehr zu erwarten sind.

Die Nachhaltigkeit für eine Entlastung des örtlichen Verkehrs wurde nicht berücksichtigt.

Neue Straßen im Umfeld der AS Delrath:

Nach Realisierung der AS Delrath sollen die dargestellten neuen Straßenbauprojekte realisiert werden, die weitere Gewerbeflächen erschließen können.

Umgehungsstraße Nievenheim Nord, Diskrepanzen:

In diesem Zusammenhang möchten wir auf die Fortschreibung des VEP Dormagen Nord von Mai 2018, erstellt von Brilon, Bontzio und Weiser, hinweisen.

Hier wird u.a. eine Ortsumgehung Nievenheim Nord in der Variante 4 untersucht.

Diese Variante 4 entspricht der Variante 5 aus dem Gutachten zur AS Delrath. Die Variante wurde aufgrund der Kosten als Alternative für eine Anbindung an die AS Delrath verworfen.

Mit einer realisierten AS Delrath wird diese Variante zur Umsetzung durch die Stadt Dormagen empfohlen.

Die Umsetzung soll ausdrücklich erst erfolgen, sobald eine AS Delrath genehmigt ist.

Zitat Seite 56 des Gutachtens Fortschreibung VEP Dormagen Nord:

„Eine nördliche Ortsumgehung ist, insbesondere auf Grund der zu kreuzenden Bahnstrecke, mit deutlich höheren Kosten als eine südliche Ortsumgehung verbunden. Der hohe Flächenverbrauch sowie Ausgleichs- und Lärmschutzfragen stellen zusätzliche planerische **Probleme dar, die auch das weitere Genehmigungsverfahren zur AS Delrath verzögern könnten.**

Es wird daher empfohlen, Planfall 4 erst nach erfolgter Realisierung der AS Delrath weiterzuverfolgen.“

Wesentliche Sachverhalte werden für die Prüfung durch die Genehmigungsbehörde im Planfeststellungsverfahren AS Delrath vorenthalten. Eine mögliche Variante 5 wird für eine AS Delrath verworfen. Die Variante 1.1 zur AS Delrath wird durch den Vorhabenträger als alternativlos dargestellt, obwohl nach Realisierung der AS Delrath die Variante 5 aus dem Gutachten zur AS Delrath nunmehr als Variante 4 Ortsumgehung Nievenheim Nord nachträglich durch die Stadt Dormagen als Vorhabenträger umgesetzt werden soll.

Mit einer AS Delrath und der nachträglich umgesetzten Ortsumgehung Nievenheim Nord wird die Erschließung der nahezu restriktionsfreien Gewerbefläche Allerheiligen Süd-Ost (ca. 60 ha) ermöglicht. Diese wurde in dem Flächengutachten der Stadt Neuss mit einer AS Delrath zur Umsetzung für Gewerbe empfohlen.

Der daraus resultierende Verkehr ist nicht berücksichtigt bei den Berechnungen für die AS Delrath.

Wir regen an, die Genehmigung zu verweigern, da u.a. die bevorzugte Variante 1.1 für die AS Delrath nicht alternativlos ist. Es ist ganz offensichtlich, dass durchaus auch eine Variante 5 für eine Anbindung an die AS Delrath möglich ist und sogar realisiert werden soll.

Außerdem werden wesentliche Gesamtbetrachtungen von Schutzgütern (Lärmschutz- und Ausgleichsmaßnahmen) **bewusst** im Prüfverfahren zur AS Delrath vorenthalten, um das Planfeststellungsverfahren nicht zu verzögern. Das ist rechtlich nicht haltbar.

Erschließungsstraße Gewerbegebietserweiterung Derikum:

Hierzu wird derzeit ein Verkehrsgutachten durch Brilon, Bontzio, Weiser im Auftrag der Stadt Neuss erstellt.

Die Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen. Aktuell wurde ein Zwischenbericht an den Planungsausschuss der Stadt Neuss gegeben. Die dort genannten Verkehrszahlen sind nicht in vollem Umfang bei der Verkehrsuntersuchung zur AS Delrath berücksichtigt.

Auszug aus Mitteilung der Verwaltung, APS 42-2019:

BUND NRW e.V.
Landesgeschäftsstelle:
Merowingerstraße 88
40225 Düsseldorf

bund.nrw@bund.net
<http://www.bund-nrw.de>

Telefon
(0211) 30 200 50 -
0
Telefax
(0211) 30 200 5 -
26

Geschäftskonto:
Bank für Sozialwirtschaft
GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Konto 8 204 600

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft
GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Konto 8 204 700

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftsteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.
Seite 36 von 46

1. Verkehrserzeugung

Eine Gewerbegebietserweiterung von circa 24,6 ha mit angenommenen 900 zusätzlichen Arbeitsplätzen bildet die Eingangsgröße. Daraus wurden Neuverkehre in einer Größenordnung von circa 2450 Fahrten pro Tag errechnet. Diese teilen sich auf in

- 1250 Fahrten beschäftigten Verkehr
- 300 Fahrten Besucherverkehr
- 900 Fahrten Güterverkehr (=LKW – Bewegungen)

Hierbei wurden Annahmen für ein Standard-Gewerbegebiet (hauptsächlich Montage und Produktion; allenfalls untergeordnet Büronutzung und Logistik) getroffen, da auf Ebene des

Das hat Auswirkungen auf die bauliche Ausstattung des Verkehrskreisels Elvekum, Knotenpunkt D 4. Bisher sind keine baulichen Maßnahmen vorgesehen, um den durch die AS Delrath dort erzeugten deutlichen Zusatzverkehr bewältigen zu können. Der Kreisell soll lediglich durch Markierungen für eine Nutzung als Doppelkreisell ausgeführt werden. Ob diese Maßnahmen ausreichen, ist unter Einbeziehung einer Erschließungsstraße Derikum noch nicht nachgewiesen. Der Standort Derikum zählt zu den ausgewählten Standorten für die Gesamtkonzeption „Industriegebiet an der Rheinschiene“.

Das Gutachten muss abgewartet werden und im Planfeststellungsverfahren für die Verkehrsuntersuchung mit einbezogen werden.

Es ist zu erwarten, dass bei Berücksichtigung dieses Gutachtens andere Aussagen zu der Lärm- und Luftschadstoffsituation getroffen werden müssen.

Außerdem ergibt sich eine neue Bewertungsgrundlage (Lärm) für die Betroffenheit von Anwohnern dieses Bereiches, wenn der Verkehrskreisell D4 Elvekum unter Berücksichtigung der Erschließungsstraße ggf. nur noch durch bauliche Maßnahmen angepasst werden kann.

Abweichungen Verkehrszahlen:

Im Vergleich mit bereits erstellten Verkehrsgutachten zu Bauvorhaben in der Region fällt auf, dass die ermittelten Werte der Verkehrszahlen in dem Gutachten zur AS Delrath teilweise deutlich abweichen.

Es wird Bezug genommen auf folgende Gutachten:

Gutachten zu Entwicklung Allerheiligen

Diese Gutachten müssen im Planfeststellungsverfahren für eine Schlüssigkeitsprüfung mit

BUND NRW e.V.
Landesgeschäftsstelle:
Merowingerstraße 88
40225 Düsseldorf

Telefon
(0211) 30 200 50 -
0
Telefax
(0211) 30 200 5 -
26

Geschäftskonto:
Bank für Sozialwirtschaft
GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Konto 8 204 600

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft
GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Konto 8 204 700

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftsteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.

hinzugezogen werden.

Mangelnde Berücksichtigung für die Ausgangssituation:

Außerdem wurden bekannte Ausgangssituationen für die Verkehrszählungen nicht berücksichtigt:

- Die B9 ist Ausweichstrecke der A 57. Zum Zeitpunkt der Zählung wurde die B 9 stark zusätzlich frequentiert aufgrund der Bauarbeiten nach dem Brückenbrand auf der A 57 bei Dormagen.
- Aufgrund der Sperrung der A 1 bei Leverkusen für LKW`s wird die B 9 als Ausweichstrecke von LKW`s genutzt.

Alternativlosigkeit:

Weitere Umstände, die für das Abwägungsverfahren zu berücksichtigen sind:

B9 und Fleher Brücke:

Die Fleher Brücke auf der A 46 wird seit Jahren saniert. Dafür werden Fahrstreifen gesperrt. Der Rückstau auf die B 9 steht in engem Zusammenhang damit. Die Fleher Brücke soll aktuell umfangreich ertüchtigt werden.

Es fehlt eine Aussage in dem Verkehrsgutachten, wie sich die Situation auf der B9 für den Prognose-Null- Fall und den Prognose-Plan-Fall darstellt nach Fertigstellung der Brückenbauarbeiten und vollumfänglicher Nutzbarkeit aller Fahrspuren.

Die Arbeiten sollen bis Mitte 2020 fertig gestellt sein, die Verkehrsprognose bezieht sich auf das Jahr 2030.

Außerdem wurde nicht untersucht, inwieweit eine zweite Ortsausfahrt für Üdesheim geschaffen werden kann. Üdesheim soll in der Hauptsache entlastet werden, weil die einzige Ortsausfahrt Rheinfährstraße auf die B9 durch den Rückstau von der Fleher Brücke stark behindert ist. Die B9 führt zwar dicht an der Ortslage vorbei, ist aber keine direkte Ortsdurchfahrt von Üdesheim.

Es fehlt außerdem die Untersuchung, ob ein 4-spuriger (Teil-) Ausbau der B9 auf dem Abschnitt Zinkhüttenweg zur AS Üdesheim möglich ist.

Es wurden auch keine Aussagen dazu abgegeben, inwieweit bauliche Maßnahmen an den Anschlussstellen Üdesheim und Norf Entlastungen herbeiführen können.

Unabhängig davon fehlt eine grundsätzliche Aussage dazu, ob diese Anschlussstellen den Verkehr weiterhin aufnehmen können oder nicht.

Für den geforderten Nachweis einer Alternativlosigkeit zu der AS Delrath fehlt demnach eine plausible Null-Varianten Untersuchung.

L 380 Ortsdurchfahrt Allerheiligen:

Die L 380 Ortsdurchfahrt Allerheiligen wurde für den Nachweis von Entlastungen untersucht. Es wurde nicht berücksichtigt, dass es sich um eine gesperrte Straße handelt, die nur für Anlieger frei gegeben ist.

Für die Entlastung dieses Bereiches wurde im Zusammenhang mit der Wohngebietsentwicklung Allerheiligen die Umgehungsstraße Allerheiligen gebaut. Die Ortsdurchfahrt Allerheiligen wird bei vergleichen der Zahlen stärker belastet, als die Umgehungsstraße.

Für das Abwägungsverfahren kann der Nachweis einer Entlastung dieses Bereichs nicht als Argument gelten. Zunächst müssen die Ursachen für die „unzulässige Nutzung“ der Ortsdurchfahrt festgestellt werden.

Die Einhaltung von Verboten müssen überprüft und ggf. sanktioniert werden. Sinnvolle Verkehrsführungsmaßnahmen müssen auf kommunaler Ebene ermittelt werden.

Der Nachweis einer Alternativlosigkeit für die AS Delrath ist mit der Begründung einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Allerheiligen nicht erbracht.

L 380 Ortsdurchfahrt Nievenheim:

Für Nievenheim wurden Ortsumgehungen Süd und Nord untersucht.

(VEP Dormagen Nord von Mai 2018, erstellt von Brilon, Bontzio und Weiser)

Die Ortsumgehungen sollen die Ortsdurchfahrt Nievenheim entlasten. Diese Ortsumgehungen werden durch den Gutachter als sinnvolle zusätzliche Maßnahmen zu einer Entlastung durch die AS Delrath genannt.

Eine Entlastung für die Ortsdurchfahrt von Nievenheim wurde bereits mit einer AS Delrath nachgewiesen. Es stellt sich für das Abwägungsverfahren die Frage, ob die Entlastungswirkung nicht genauso mit den Ortsumgehungen Nievenheim Nord und Süd auch ohne eine AS Delrath erreicht werden kann.

Sollte das nicht möglich sein, dann ist eine Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt Nievenheim durch die AS Delrath nicht nachvollziehbar nachgewiesen worden. Wenn zusätzlich zwei Ortsumgehungen benötigt werden, dann wird mit einer AS Delrath offensichtlich erheblicher zusätzlicher Verkehr neu ausgelöst.

In diesem Fall ist die Verhältnismäßigkeit für Entlastungen und Belastungen nachvollziehbar darzustellen.

Unzureichende Verkehrsentwicklungspläne, Variante - Null Fall Prüfung:

BUND NRW e.V.
Landesgeschäftsstelle:
Merowingerstraße 88
40225 Düsseldorf

Telefon
(0211) 30 200 50 -
0
Telefax
(0211) 30 200 5 -
26

Geschäftskonto:
Bank für Sozialwirtschaft
GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Konto 8 204 600

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft
GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Konto 8 204 700

Der BUND ist ein anerkannter
Naturschutzverband nach § 63
Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind
steuerabzugsfähig. Erbschaften und
Vermächtnisse an den BUND sind von der
Erbschaftsteuer befreit. Wir informieren Sie
gerne.

Es fällt auf, dass der VEP für Dormagen aktuell fortgeschrieben wurde, wobei für die Begutachtung zur AS Delrath auf den VEP aus 2009 zurückgegriffen wurde.

Für Neuss wurde der VEP nicht fortgeschrieben. Der aktuelle VEP für Neuss datiert aus dem Jahre 2003 und wurde 2013 noch mal bewertet (*beide Gutachten von Büro Spieckermann consulting ingenieurs*).

Im Ergebnis wurde folgendes festgestellt (Auszug aus Stellungnahme Spieckermann 2013):

Aus der vorliegenden Untersuchung ist ein über die untersuchten Maßnahmen hinausgehender Handlungsbedarf im Verkehrsnetz nicht ableitbar. Um umfassende Aussagen zur Verkehrsentwicklung im gesamten Stadtgebiet treffen zu können, wird empfohlen, beginnend mit einer umfassenden Aktualisierung der Datengrundlage eine Aktualisierung des gesamten Verkehrsmodells, bestehend aus dem Nachfrage- und den Netzmodellen sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch den öffentlichen Personennahverkehr durchzuführen.

Diese Empfehlung wurde bis heute nicht aufgegriffen. Stattdessen wurde am 26.6.2018 der Beschluss gefasst, ein Gesamtverkehrskonzept für den Neusser Süden zu entwickeln: Auszug aus dem Konzept der Beschlussempfehlung:

- Die Verwaltung wird *darüber hinaus* gebeten, ein Gesamtverkehrskonzept für ~~Neuss und Derikum~~ den Neusser Süden zu entwickeln, um die seit vielen Jahren angespannte Verkehrssituation zu verbessern. In diesem Konzept sollen insbesondere die folgenden Punkte berücksichtigt werden:
 - Reduzierung des gewerblichen Durchgangsverkehrs aus den Wohngebieten
 - verkehrsverträgliche Anbindung des geplanten Gewerbegebietes Derikum
 - Machbarkeitsstudie Dieselstraße/Ruhrstraße.

Das Verkehrskonzept für den Neusser Süden wurde bis heute nicht erstellt.

Die Stadt Neuss möchte die bestehenden Verkehrsprobleme mit einer AS Delrath lösen.

Für das Abwägungsverfahren halten wir es für erheblich, dass zunächst das empfohlene Verkehrskonzept für den Bereich Neuss Süd erstellt wird. Dabei können die bestehenden Probleme in der Ortsdurchfahrt Allerheiligen ggf. mit untersucht werden.

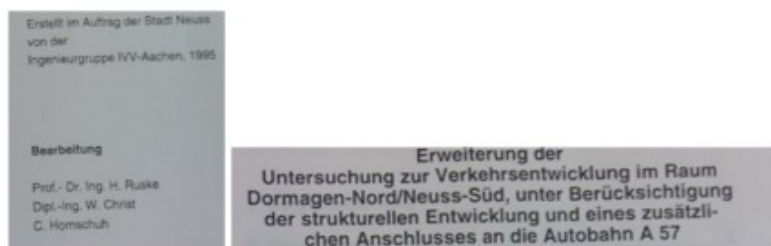
Die Rechtfertigung einer AS Delrath kann nicht aus ungelösten Verkehrsproblemen einer Kommune hergeleitet werden.

Zuerst ist die Variante-Null Fall Untersuchung durchzuführen mittels einer aktuellen Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Neuss unter Einbeziehung der Situation Neuss-Süd.

Es fehlt der Nachweis, dass auf kommunaler Ebene keine andere Lösung des Verkehrsproblems gefunden werden kann.

Noch weiter gehend halten wir sogar die Erstellung einer gemeinsamen Verkehrsuntersuchung für den Bereich Dormagen Nord / Neuss Süd unter Berücksichtigung der strukturellen Entwicklung mit und ohne eine AS Delrath für erforderlich.

Eine solche Untersuchung wurde bereits sinnvoller Weise für die Ursprungskonzeption einer Wohnbauentwicklung Allerheiligen mit Anbindung einer AS Delrath an einen neuen S-Bahn Haltepunkt durchgeführt.



In dieser Untersuchung finden sich teilweise die jetzt als Einzelmaßnahmen außerhalb des Vorhabens AS Delrath betrachteten diversen Umgehungsstraßen wieder.

Wir können nicht nachvollziehen, aus welchem Grund jetzt keine übergreifende Verkehrsuntersuchung für die betroffene Region durchgeführt wird.

Die aktuell angestrebte großräumige Entwicklungsmaßnahme für eine gewerblich-industrielle Nutzung innerhalb eines engen Radius` der betroffenen Region macht eine übergreifende Verkehrsuntersuchung erforderlich. Dabei sind alle Möglichkeiten und baulichen Maßnahmen zu berücksichtigen, die als Lösungsmöglichkeiten im Rahmen einer Variante-Null Fall Untersuchung in Frage kommen.

Das vorliegende Verkehrsgutachten zur AS Delrath beschränkt sich nur auf den Nachweis von Entlastungen für einzelne Straßenabschnitte mit einer AS Delrath.

Es werden keine Lösungsmöglichkeiten untersucht, die auch ohne eine AS Delrath eine Entlastung des Verkehrs in der Region herbeiführen können.

Möglichkeiten von Ausbaumaßnahmen und lokalen Straßenbauvorhaben werden bewusst durch den Vorhabenträger nicht mit in die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren einbezogen.

Umgehungsstraßen werden bewusst aus der Gesamtkonzeption herausgenommen.

Einen Nachweis der Alternativlosigkeit stellen wir in Frage. Das fehlende Gesamtverkehrskonzept für die Region ist ein Abwägungsdefizit.

Weitere Argumente für die Berücksichtigung bei der Ausgangssituation:

BUND NRW e.V.
Landesgeschäftsstelle:
Merowingerstraße 88
40225 Düsseldorf

bund.nrw@bund.net
<http://www.bund-nrw.de>

Telefon
(0211) 30 200 50 -
0
Telefax
(0211) 30 200 5 -
26

Geschäftskonto:
Bank für Sozialwirtschaft
GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Konto 8 204 600

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft
GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Konto 8 204 700

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftsteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.
Seite 41 von 46

Für die verkehrlichen Auswirkungen im Umfeld der AS Delrath muss auch schon auf der Ebene der Planfeststellung die beabsichtigte Nutzung der Entwicklungsflächen für Gewerbe berücksichtigt werden, die mit der AS Delrath erschlossen werden sollen. Die überwiegend zu erwartende Nutzung durch den Schwerlastverkehr ist zu berücksichtigen.

Schon jetzt besteht das Problem fehlender Stellplätze für LKW`s in der Region. Auf der A 57 steht nur die Rastanlage Nievenheim zur Verfügung. Diese wurde bereits erweitert und ist dennoch ausgelastet. Mit der Entwicklung weiterer Gewerbegebiete als Güterumschlagplatz wird sich dieses Problem deutlich verschärfen.

Das betrifft auch die Ein- und Ausfahrtbereiche der Rastanlage Nievenheim. Dort abgestellten LKW`s stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Gleiches gilt für das Umfeld der AS Delrath.

Die geplanten Gewerbeflächen befinden sich örtlich zwischen dem Rhein, der B9 und der A 57. Dort gibt es räumlich kaum Kapazitäten, das Stellplatzproblem sinnvoll zu lösen. Wir bezweifeln außerdem, dass es überhaupt möglich ist, auf den Firmengeländen ausreichend Stellplätze zur Verfügung zu stellen, ohne den Abfertigungsverkehr zu behindern. Diese Situation wird in den Gutachten zur AS Delrath nicht betrachtet und auch nicht untersucht.

Für das Abwägungsverfahren der verkehrlichen Gesamtsituation muss deshalb ein schlüssiges Konzept durch den Vorhabenträger vorgelegt werden, wo und wie Rastplätze und Wartebereiche für den Schwerlastverkehr im engen Umfeld der A 57 / AS Delrath und den neuen Gewerbeflächen für den Güterumschlag geschaffen werden.

Verkehrsprognosen:

Der Prognosezeitraum 2030 für die Verkehrsuntersuchung zur AS Delrath ist in Bezug auf die zuvor gemachten Ausführungen zu gering gewählt.

Im Regionalplan Düsseldorf ist nur für den Bereich Neuss bis zum Jahr 2032 ein Bedarf für Gewerbeflächenentwicklungen von ca. 160 ha festgelegt worden.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist bisher (politisch) auch langfristig in der Stadt Neuss nicht beabsichtigt, größere Gewerbeflächen in einem anderen Bereich, als in der Region Neuss-Süd zu entwickeln. Dabei ist der Fokus auf die Realisierung einer AS Delrath gerichtet. Alternative und ebenfalls geeignete Flächen für Gewerbeentwicklungen in anderen Regionen von Neuss werden deshalb derzeit nicht weiterverfolgt.

Der überarbeitete Flächennutzungsplan der Stadt Neuss ist noch nicht verabschiedet. Die Stadt Neuss geht derzeit von einem Flächenbedarf mit ca. 130 ha für Gewerbe aus bis zum Jahre **2035**. Es ist davon auszugehen, dass der Bedarf mit einer AS Delrath in der Region Neuss Süd verwirklicht werden soll.

Der dadurch ausgelöste Verkehr ist für die Berechnungen einer AS Delrath nicht in vollem Umfang berücksichtigt. Das hat Auswirkungen auf den örtlichen und überörtlichen Verkehrsfluss und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der A 57.

Es ist erforderlich, eine aussagekräftige Verkehrsprognose mindestens für das Jahr 2035 erstellen zu lassen.

Nur so können nachhaltig die Entlastungsziele für den örtlichen Verkehr dokumentiert werden.

Gleichzeitig muss dabei nachgewiesen werden, dass die Ziele des Ausbaus der A 57 zur Entlastung des überörtlichen Verkehrs auf der A 57 nicht nachhaltig gefährdet werden.

Nachhaltigkeit Verkehr:

Eine Gesamtbetrachtung zum Nachweis der Nachhaltigkeit der dargestellten Entlastungen ist erforderlich. Dabei ist zu berücksichtigen, inwieweit Industriegebiete und Wohngebiete jeweils davon betroffen sind. Die Gewichtung für Belastungen in den Wohngebieten durch Verkehrsverlagerungen ist höher einzustellen, als die Gewichtung für Entlastungen in Industriegebieten.

Die Ausgangslage ist für die Untersuchungen anzupassen. Bereits bekannte Nutzungen sind in vollem Umfang zu berücksichtigen.

Der Nachweis von Entlastungen auf nur zwei untersuchten Straßen (B 9 und L 380) ist ein Hauptargument für das Abwägungsverfahren zur Genehmigung einer AS Delrath. In Anbetracht der deutlichen Abstandsunterschreitung zu einem Störfallbetrieb von fast 90% ist der Untersuchungsumfang der Verkehrssituation nicht ausreichend. Die Nachhaltigkeit ist nicht nachgewiesen. Wesentliche Sachverhalte werden durch den Vorhabenträger bewusst aus dem Verfahren ausgeklammert. Diese müssen berücksichtigt werden.

Der nicht ausreichend berücksichtigte Untersuchungsumfang hat Auswirkungen auf alle Schutzgüter. Unter anderem ist die Luftschadstoffsituation und die Lärmsituation vor Ort bereits jetzt grenzwertig.

Für das sozioökonomische Abwägungsverfahren ist der Punkt Nachhaltigkeit der Verkehrs-entlastungen ein wesentliches Kriterium. Ohne einen plausiblen Nachweis der Nachhaltigkeit der dargestellten Entlastungen sehen wir ein Abwägungsdefizit.

Verstoß gegen Leitlinie Landesentwicklungsplan NRW:

Im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) wird unter Ziffer 8.1-2 folgendes Ziel formuliert:

„Für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann.“

Eine Null-Varianten Untersuchung wurde nicht vorgenommen und von vorneherein durch den Vorhabenträger ausgeschlossen.

Verstoß gegen § 1 Abs. 6, Nr. 9 BauGB:

Mit einer AS Delrath wird in erheblichem Maße neuer Verkehr erstmals ausgelöst.

Das verstößt gegen § 1 Abs. 6, Nr. 9 BauGB:

„...Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung...“

Die durch den Vorhabenträger vorgebrachte Begründung für eine AS Delrath ist nicht hinreichend nachvollziehbar. Eine Entlastung der bereits bestehenden Gesamtverkehrssituation in der Region ist nicht zu erwarten.

Es wird im Gegenteil neuer nachgeordneter Verkehr mit einer AS Delrath ausgelöst.

S-Bahn Haltepunkt Allerheiligen und AS Delrath:

Der S-Bahn Haltepunkt wurde im Rahmen eines vom Land NRW geförderten Städtebauprogramms errichtet, womit für 6.000 Menschen Bauland geschaffen werden sollte. Das Städtebauprogramm konnte nicht in vollem Umfang umgesetzt werden. Der Satzungsbeschluss für das Baugebiet C wurde nach Klage durch Urteil für ungültig erklärt. Der Bedarf für das Baugebiet konnte nicht nachgewiesen werden.

Für den Haltepunkt sind 700 Stellplätze realisiert, die jedoch auch nach Vollendung der Wohngebiete kaum genutzt werden. Zu berücksichtigen ist ebenfalls der Wegfall von Baugebiet C.

Die Verknüpfung der AS Delrath mit dem S-Bahnhaltepunkt sollte dazu dienen, für die Pendlerströme der A 57 aus den südlichen Gemeinden des Rhein-Kreises Neuss in die Ballungszentren Neuss und Düsseldorf einen Umstieg zum ÖPNV zu ermöglichen.

Diese Begründung war damals ein ausschlaggebendes Argument für die Genehmigung des Bundesverkehrsministeriums.

Inwieweit jetzt eine deutliche Nutzungssteigerung dieser ÖPNV Stützpunktes mit einer AS Delrath erreicht werden soll, kann man nicht nachvollziehen. Die aktuellen Berechnungen basieren auf fiktiven Annahmen und sind nicht durch aktuelle Befragungen belegt.

(Schadstofftechnische Bewertung AS Delrath auf den Haltepunkt Neuss Allerheiligen, Brilon, Bontzio, Weiser, November 2018)

Außerdem berücksichtigen diese Annahmen nicht die Realität vor Ort.

Bis heute sind die schon 1994 in einem Gutachten zu dem S-Bahn Haltepunkt Allerheiligen aufgeführten Maßnahmen für eine optimale und attraktive Nutzung des ÖPNV Systems in der Region nicht realisiert worden.

(Untersuchung S-Bahn Haltepunkt Neuss-Allerheiligen, Spiekermann, Mai 1994)

Die Begründung für eine Verknüpfung des S-Bahn Haltepunktes mit der AS Delrath kann als Argument für eine AS Delrath derzeit nicht glaubwürdig in das Abwägungsverfahren eingebracht werden.

Zuerst muss ein schlüssiges Konzept für eine sinnvolle und effektive Verknüpfung mit anderen ÖPNV Mitteln durch den Vorhabenträger vorgelegt werden, welches sich real und zeitnah umsetzen lässt.

In Anbetracht des besonderen Sachverhaltes muss für das Konzept ein Terminplan für die Umsetzung der schon im Jahr 1994 für erforderlich gehaltenen Maßnahmen erstellt werden. Diese Unterlagen müssen auf Ebene des Planfeststellungsverfahrens Berücksichtigung finden.

Nur so kann glaubhaft dargestellt werden, dass die Verknüpfung mit dem S-Bahn Haltepunkt ein wesentliches Argument für die Realisierung der AS Delrath sein kann.

Ohne ein solches verbindliches Konzept kann die Verknüpfung der AS Delrath mit dem S-Bahn Haltepunkt nur nachrangig mit einer geringeren Gewichtung im Abwägungsverfahren berücksichtigt werden.

Bisher wird in der Hauptsache die Erschließung einer Gewerbefläche von 50 ha für einen Logistikbetrieb als Begründung für eine AS Delrath in den Vordergrund gestellt.

Bedenken Luftschadstoffsituation:

Auf Basis der fiktiv ermittelten Nutzerzahlen (Pendler) wurde eine Berechnung durchgeführt, in welchem Umfang Luftschadstoffe durch eine Anbindung des S-Bahnhaltepunktes an die AS Delrath eingespart werden können. (8)

Es wurden keine Vergleichsberechnung durchgeführt in welcher Größenordnung eine Steigerung der Luftschadstoffe nur dadurch erreicht wird, dass mit einer AS Delrath erstmals erheblicher neuer Verkehr durch neue Gewerbeflächen mit der Nutzung für Güterschwerlastverkehr ausgelöst wird. Zu bedenken ist hierbei auch die Nähe zu den Wohngebieten.

Eine Gegenüberstellung dieser Werte halten wir für angezeigt, um die Verhältnismäßigkeit ermitteln zu können.

Die Erzeugung des neuen Verkehrs mit einem hohen Anteil an Schwerlastverkehr wird mit einer deutlich höheren Wahrscheinlichkeit erreicht, als eine 80% Auslastung des S-Bahnhaltepunktes für den Umstieg auf den ÖPNV.

Das Argument „Einsparung Luftschadstoffe“ durch Nutzung des S-Bahnhaltepunktes kann kein Rechtfertigungsgrund für eine Zustimmung zu einer AS Delrath sein. Es wurde keine vergleichende Differenzberechnung unter Berücksichtigung des zunehmenden Verkehrs durchgeführt.

Auch in diesem Zusammenhang geben wir zu bedenken, dass die Parkfläche des S-Bahnhaltepunktes mit einer AS Delrath unberechtigt oder geplant als Rastplatz für den Schwerlastverkehr genutzt werden könnte. Das wäre eine völlig andere Ausgangssituation, die in ihren Auswirkungen gutachterlich neu untersucht werden müsste.

Wir regen an, eine aussagekräftige und ausgewogene Berechnung von Einsparpotentialen bei dem Vorhabenträger anzufordern und die Zustimmung ihres Hauses bis zur Vorlage zurückzustellen.

Bedenken Lärmsituation:

Schon heute ist durch die A 57 und den sonstigen Straßenverkehr die Lärmbelastung rund um Elvekum sehr hoch (siehe Abb. 16 auf Seite 19 Artenschutzgutachten). Die Karten zum Straßennetz und seinen Belastungs- und Entlastungsvermutungen durch die AS Delrath weisen Mehrbelastungen rund um Elvekum und Allerheiligen aus (siehe Karte auf Seite dieser Stellungnahme). Wir vermuten, dass sich dadurch die Wohnverhältnisse weiter durch Lärm verschlechtern werden. Welche Maßnahmen werden dagegen ergriffen, um die Gesundheit der Bewohner zu schützen?

Ich gehe davon aus, dass ich alle relevanten Punkte aufgeführt habe. Sollte ich etwas übersehen haben, werde ich Ihnen dies umgehend mitteilen.

Mit freundlichen Grüßen

(Ingeborg Arndt, Vorsitzende)