

## Vermerk

**Datum:** 13. November 2020

**Von:** Prof. Dr. Michael Uechtritz; Dr. Daniel Couzinet

**Betreff:** **Zusammenfassende Darstellung der Vorgehensweise und Gründe für die Auswahl der Vorzugsvariante 1.1 im Rahmen des Neubaus der Anschlussstelle Dormagen-Delrath an der A57**

---

1. Im Rahmen der „Verkehrsuntersuchung zur AS-Delrath, Schlussbericht, Juni 2018“ (Unterlage 22.1a) (im Folgenden „**Verkehrsuntersuchung**“) wurden 6 Varianten (Varianten 1, 1a und 2-5) und die Nullvariante sowohl ohne als auch mit Ausbau der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur (insbesondere der B9) miteinander verglichen. Die Untersuchung erfolgte im Hinblick auf die Planungsziele der
  - Entlastung der B9 südlich der AS Neuss-Uedesheim,
  - Verbesserung der Anbindung der vorhandenen und zukünftigen Gewerbeflächen und
  - Entlastung der L380 im Bereich von Nievenheim.

Die Untersuchungstiefe der einzelnen Varianten wurde dabei so gewählt, dass einerseits die signifikanten Unterschiede zwischen den Varianten herausgearbeitet und andererseits eine Beurteilung hinsichtlich der mit der Maßnahme beabsichtigten Ziele vorgenommen werden konnte. Die Kosten wurden entsprechend der Planungstiefe überschlägig geschätzt.

2. Die ursprüngliche Vorzugsvariante 1 wurde – wie dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1a, Seite 24) und dem „Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan“ (Unterlage 9.0a, Seite 19) zu entnehmen ist – aus artenschutzrechtlichen Gründen im laufenden Planungsprozess durch die nunmehrige Vorzugsvariante 1.1 ersetzt, bei der die Trasse der K33n zum Schutz der Brutreviere der auf den Feldern westlich der A57 vorkommenden Feldvogelarten näher Richtung A57 auf einem vorhandenen Wirtschaftsweg verschoben wurde. Eine verkehrliche Untersuchung der Variante 1.1 (einschließlich des mit der Verschiebung des westlichen Teils der K33n verbundenen Wechsels der Bau- und Betriebsform des südlichen Knotenpunkts der AS Delrath von einer Einmündung mit Lichtsignalanlage zu einem Kreisverkehr) erfolgte in der „Aktualisierten ergänzenden Verkehrsuntersuchung zu der AS Delrath, Variante 1.1, April 2019“ (Unterlage 22.3a). Da es sich bei dieser Untersuchung lediglich um eine Detaillierung der ursprünglichen Vorzugsvariante 1 handelt, entsprechen sich die Varianten 1 und 1.1 im Hinblick auf die Variantenauswahl und die dieser zugrundeliegenden Planungstiefe. Die Aussagen zur Bewertung der Vorzugsvariante 1 in der Verkehrsuntersuchung können deshalb uneingeschränkt auf die Variante 1.1 übertragen werden.

3. Bezüglich der Bewertung der untersuchten Varianten im Hinblick auf die genannten Planungsziele gelangt die Verkehrsuntersuchung im Einzelnen zu folgenden Ergebnissen:

a) Nullvariante ohne Ausbau der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde der Prognosenullfall im Jahr 2030 betrachtet. Hierzu wurden die berechneten Prognosematrizen auf das bis auf die A57 nicht weiter veränderte Straßennetz umgelegt. Für den Prognosenullfall gelangt die Verkehrsuntersuchung (Seite 33 f.) zu dem Ergebnis, dass die Knotenpunkte R2 bis R5 entlang der B9 nicht mehr leistungsfähig sind und sich am Knotenpunkt Saint-Andre-Straße/Neusser Straße/Bismarckstraße (D13) in Nievenheim eine mangelhafte Verkehrsqualität einstellt. Hieraus folgt, dass bei einer Nichtrealisierung des Vorhabens bei gleichzeitigem Verzicht auf einen Ausbau der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur die Planungsziele der Entlastung der B9 südlich der Anschlussstelle Neuss-Uedesheim (A46) und der Entlastung der L380 im Bereich von Nievenheim nicht erreicht werden.

b) Nullvariante mit Ausbau der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur (insbesondere der B9)

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde auch der Prognosenullfall mit gleichzeitigem Ausbau der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur untersucht. Hierbei gelangte die Verkehrsuntersuchung zu folgenden Ergebnissen (Seite 33 f.):

- Zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte R2 bis R5 ist die B9 voraussichtlich auf ca. 600 Metern 4-streifig und auf ca. 2.000 Metern dreistreifig auszubauen. Zusätzlich sind umfangreiche Ausbaumaßnahmen an den Knotenpunkten erforderlich. Es ist davon auszugehen, dass hierzu umfangreicher Grunderwerb vorzunehmen ist. Es ist (ohne Kosten für Grunderwerb) mit Baukosten in Höhe von ca. EUR 2,3 Mio. zu rechnen. Bei Realisierung dieser Maßnahmen wird zwar die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte entlang der B9 erhalten. Wie einem Vergleich der Tabellen auf Seite 26 (Analysefall 2016) und Seite 33 (Prognose-Nullfall 2030) der Verkehrsuntersuchung zu entnehmen ist, ist mit diesen Maßnahmen im Vergleich zum Analysefall 2016 jedoch nur eine geringfügige Verbesserung der Verkehrsqualität an diesen Knotenpunkten verbunden. Hieraus folgt, dass mit einem Ausbau der B9 zwar eine Verschlechterung der Verkehrssituation im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte R2 bis R5 verhindert, das Planungsziel der Entlastung der B9 südlich der AS Neuss-Uedesheim jedoch nicht erreicht werden kann.
- Keine Auswirkungen hätte ein Ausbau der B9 auf die im Prognosenullfall zu erwartende mangelhafte Verkehrssituation am Knotenpunkt Saint-Andre-Straße/Neusser Straße/Bismarckstraße (D13) in Nievenheim. Zur Vermeidung dieser mangelhaften Verkehrssituation bedürfte es vielmehr zusätzlich eines Ausbaus dieses Knotenpunktes. Da ein solcher Ausbau aufgrund der dichten Bebauung im Umfeld des Knotenpunktes jedoch nicht ohne Eingriffe in das bauliche Umfeld nicht möglich ist (Seite 34 der Verkehrsuntersuchung), erscheint ein Ausbau dieses Knotenpunktes

unrealistisch. Dies bedeutet, dass das Planungsziel der Entlastung der L380 im Bereich von Nievenheim bei einem Verzicht auf die AS Delrath nicht erreicht werden kann (und zwar auch nicht durch einen Ausbau der B9).

- Ebenfalls ohne Auswirkungen wäre ein Ausbau der B9 für den Knotenpunkt Provinzialstraße/Franz-Gerstner-Straße/L380 (D21). Soll die dort im Prognosenullfall zu erwartende mangelhafte Verkehrssituation vermieden werden, bedarf es zusätzlich zum Ausbau der B9 eines Ausbaus dieses Knotenpunktes, der von der Verkehrsuntersuchung kostenmäßig mit EUR 200.000,00 veranschlagt wird.

Hieraus folgt, dass die mit dem Bau der AS Delrath verfolgten Planungsziele mit einem Ausbau der B9 anstelle der Realisierung des Vorhabens nicht erreicht werden können. Des Weiteren ergibt sich aus der Verkehrsuntersuchung, dass die Nullvariante mit Ausbau der B9 auch im Hinblick auf die Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe ungünstiger ist als die Variante 1 und die dieser Variante entsprechende Vorzugsvariante 1.1.

c) Bewertung der Varianten 1, 1a und 5

Die Varianten 1, 1a und 5 sehen eine AS Delrath vor. Die Verkehrsuntersuchung hat ergeben, dass die mit der Anschlussstelle verfolgten Planungsziele mit diesen Varianten vollumfänglich erreicht werden können, wobei die Varianten 1, 1a und 5 im Hinblick auf die Erfüllung der Planungsziele praktisch gleichwertig sind. Ferner ist mit sämtlichen dieser Varianten eine deutliche Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation gegenüber dem Prognosenullfall verbunden.

d) Bewertung der Varianten 2 bis 4

Die Varianten 2 (AS Norf-Süd), 3 (AS Allerheiligen) und 4 (AS Allerheiligen mit einer Anbindung an den Zinkhüttenweg) sehen die Herstellung einer zusätzlichen Anschlussstelle in Form eines vierten Knotenpunktarms am bestehenden, jedoch nur dreiarmligen Autobahnkreuz Neuss-Süd vor. Bezüglich dieser Varianten gelangt die Verkehrsuntersuchung zu dem Ergebnis, dass die Planungsziele der Entlastung der B9 südlich der AS Uedesheim und der L380 in Nievenheim in deutlich geringerem Umfang erreicht werden als in den Varianten 1, 1a und 5.

Als Baukosten dieser Varianten wurden im Rahmen der Verkehrsuntersuchung überschlägig ca. EUR 14,5 Mio. (jeweils netto) für Variante 2, ca. EUR 13,9 Mio. für Variante 3 sowie ca. EUR 18,2 Mio. für Variante 4 berechnet. Auch insofern fällt die Bewertung gegenüber der Variante 1 ungünstiger aus, deren Gesamtbaukosten von der Verkehrsuntersuchung mit ca. EUR 11,5 Mio. angesetzt werden.

Schließlich spricht gegen eine Realisierung der Varianten 2 und 3, dass mit Variante 3 gegenüber dem Prognose-Nullfall allenfalls eine geringe Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation erreicht werden kann, während Variante 2 diesbezüglich sogar zu einer Verschlechterung führt.

4. Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung ergeben sich somit bei der Bewertung der Varianten insgesamt deutliche Vorteile für die Varianten 1,1a und 5, die eine neue Anschlussstelle in Delrath vorsehen. Mit sämtlichen dieser Varianten können die definierten Planungsziele bestmöglich erreicht werden.
5. Bezüglich der Vorzugswürdigkeit der Variante 1 (bzw. der dieser Variante entsprechenden nunmehrigen Vorzugsvariante 1.1) gegenüber den Varianten 1a und 5 ergibt sich aus der Verkehrsuntersuchung Folgendes:
  - a) Variante 1a unterscheidet sich von Variante 1 (bzw. der Vorzugsvariante 1.1) nur durch eine ergänzende verkehrsrechtliche Maßnahme (Sperrung einer innerstädtischen Straße), die nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, sondern im Ermessen der Stadt Dormagen liegt. Die Auswirkungen einer solchen Sperrung sind begrenzt, da damit keine nennenswerten Veränderungen der Verkehrssituation gegenüber Variante 1 (bzw. der Vorzugsvariante 1.1) verbunden sind.
  - b) Variante 5 baut auf Variante 1a auf und enthält zusätzlich eine direkte Verbindung der neuen Anschlussstelle an die L380 zwischen Allerheiligen und Nievenheim.

Bei Realisierung der Variante 5 werden laut Verkehrsuntersuchung über die mit dem Bau der Anschlussstelle verfolgten Planungsziele hinaus zusätzliche positive Effekte erreicht, die sich im Wesentlichen auf die Ortsdurchfahrten in Nievenheim (Bismarckstraße) und Delrath (Johannesstraße) konzentrieren. Gleichzeitig gehen jedoch die Entlastungswirkungen auf der Neusser Straße im gleichen Umfang zurück. Im Einzelnen wird in der Variante 5 die Bismarckstraße in Nievenheim um 2.000 Kfz/24h entlastet (gegenüber keiner Änderung in Variante 1 und einer Abnahme um 1.000 in Variante 1a). Dafür wird die Neusser Straße in Variante 5 nur um 3.000 Kfz/24h entlastet, während die Entlastung in Variante 1 5.000 Kfz/24h und in Variante 1a 4.500 Kfz/24h beträgt. Diesen zusätzlichen positiven Effekten stehen erhebliche Mehrkosten in Höhe von ca. EUR 4,3 Mio. (bei Gesamtkosten von ca. EUR 15,8 Mio.) für den Bau der zusätzlichen Verbindungsstraße gegenüber.

Vor dem Hintergrund, dass die mit dem Bau der Anschlussstelle verfolgten Planungsziele auch unabhängig von einer zusätzlichen Verbindungsstraße erreicht werden und den zusätzlich erreichten Entlastungswirkungen geringere Entlastungen an anderer Stelle gegenüberstehen, stellen die mit der Realisierung der Variante 5 verbundenen erheblichen Mehrkosten einen hinreichenden Grund für die Verwerfung dieser Variante dar.

Unabhängig hiervon spricht als weiterer Grund gegen diese Variante, dass der Bau der zusätzlichen Verbindungsstraße, die über bislang überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen geführt werden müsste, voraussichtlich nachteilige Umweltauswirkungen in erheblichem Umfang verbunden sind. Auch wenn diese Umweltauswirkungen nicht im Ein-

zelen ermittelt wurden, stellen die bei überschlägiger Betrachtung zu erwartenden Umweltauswirkungen für sich genommen ebenfalls einen hinreichenden Grund für die Verwerfung dieser Variante dar.

6. Insgesamt ergibt sich aus der Verkehrsuntersuchung und der „Aktualisierten ergänzenden Verkehrsuntersuchung zu der AS Delrath, Variante 1.1, April 2019“ (Unterlage 22.3a) somit nachvollziehbar die Vorzugswürdigkeit der Variante 1.1.

\*\*\*