

Beurteilung und Bewertung des

Verkehrsuntersuchung zur 61. Änderung des Flächennutzungsplans

Erstellt: Jürgen Mülders

Die Verkehrsuntersuchung ist geprüft und bewertet worden. Einige fehlende Unterlagen, die mit diesen Daten möglich waren, sind von mir erstellt worden.

1. In der Verkehrsuntersuchung fehlen alle Angaben zu den Schadstoffen, die im Verkehr aufkommen.
 - a. CO₂
 - b. NO_x
 - c. PM₁₀ und PN 2.5
 - d. Reifenabrieb.

Genau wie die aufgeführten Werte PKW und LKW zu den einzelnen Straßen in den Anlagen S-2, S-4, S-6 und S-8, hätten auch die entsprechenden Schadstoffberechnungen aufgeführt werden müssen.

Ein Verlagern dieser Daten auf den B-Plan ist unzulässig, da die Daten hier einfach schon zu berechnen wären, siehe nachstehende Tabellen.

Damit ist die Verkehrsuntersuchung mangelhaft.

Beispiel der Berechnungen. Die weiteren Daten sind entsprechend berechnet worden.

3.3 Bereich Grenzübergang bis A73													
Prognose Planfall mit GIB AS neu (Netzfall 1)													
Schadstoffermittlung der PKWs pro Tag													
Schadstoff	Einheit	Einheit	Menge	PKW Anzahl aus Anlage S-7 A52.1	PKW Anzahl aus Anlage S-7 D.1	Summe A52.1 + 1.1	leer	Anzahl Kilometer pauschal	Summe d * g * h	Einheit	Summe in kg	Einheit	Schadstoff
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n
CO ₂ eq	g	je Personenkilometer	125,000	25.300	1.950	27.250		5	17.031.250	g	17.031,3	kg	CO ₂ eq
NO _x -Emissionen	g	je Personenkilometer	0,350	25.300	1.950	27.250		5	47.688	g	47,7	kg	NO _x -Emissionen
PM ₁₀ -Emissionen	g	je Personenkilometer	0,006	25.300	1.950	27.250		5	818	g	0,8	kg	PM ₁₀ -Emissionen
Reifenabrieb	g	120 g je 1.000 km	0,120	25.300	1.950	27.250		5	16.350	g	16,4	kg	Reifenabrieb
Schadstoffermittlung der LKWs pro Tag 40 to Gesamtgewicht, 13 to Leergewicht, 27 to, Zuladung, Pauschal 13 + 13,5 = 26,5 to (halbe Beladung)													
Schadstoff	Einheit	Einheit	Menge	LKW Anzahl aus Anlage S-7 A52.1	LKW Anzahl aus Anlage S-7 D.1	Summe A52.1 + 1.1	to pro Fahrzeug	Anzahl Kilometer pauschal	Summe d * g * h * i	Einheit	Summe in kg	Einheit	Schadstoff
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n
CO ₂ eq	g	je Tonnenkilometer	87,500	4.080	340	4.420	26,5	5	51.244.375	g	51.244,4	kg	CO ₂ eq
NO _x -Emissionen	g	je Tonnenkilometer	0,160	4.080	340	4.420	26,5	5	93.704	g	93,7	kg	NO _x -Emissionen
PM ₁₀ -Emissionen	g	je Tonnenkilometer	0,003	4.080	340	4.420	26,5	5	1.757	g	1,8	kg	PM ₁₀ -Emissionen
Reifenabrieb	g	1,2 g je Kilometer	1,200	4.080	340	4.420	26,5	5	702.780	g	702,8	kg	Reifenabrieb

Tabelle 1

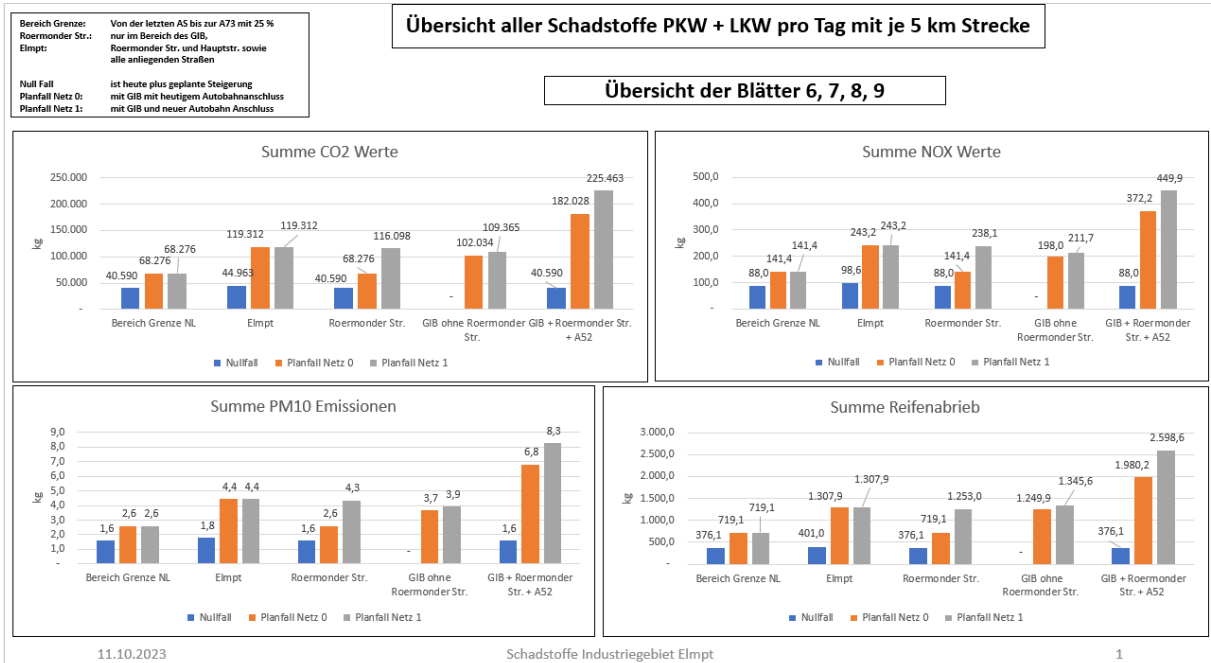


Tabelle 2

- Die festgelegte Verkehrsaufteilung zwischen Ost und West mit 75% und 25% ist durch nichts hinterlegt und damit auch nicht nachvollziehbar. Im gesamten Plangebiet ist nun ein GIB zugelassen im Gegensatz zum vorhergehenden Plan. Es können sich stark emittierende Gewerbe bzw. Industrien auf dem gesamten Gelände ansiedeln, die in weitem Umkreis kein anderes entsprechendes Gelände finden. Es wird also aus diesem Industriebereich eine große Nachfrage kommen, ggf. auch aus den NL. Dadurch sind die Aussagen der Fa. Verdion, die ja nur der erste Eigentümer / Mieter sind, stark anzuzweifeln, es liegen gem. den Unterlagen auch keine weiteren Aussagen vor. Damit muss auch mit anderen Verkehrsaufteilungen gerechnet werden z.B. 50 / 50 oder 25 / 75 als Alternativen. Siehe Tabelle 3.

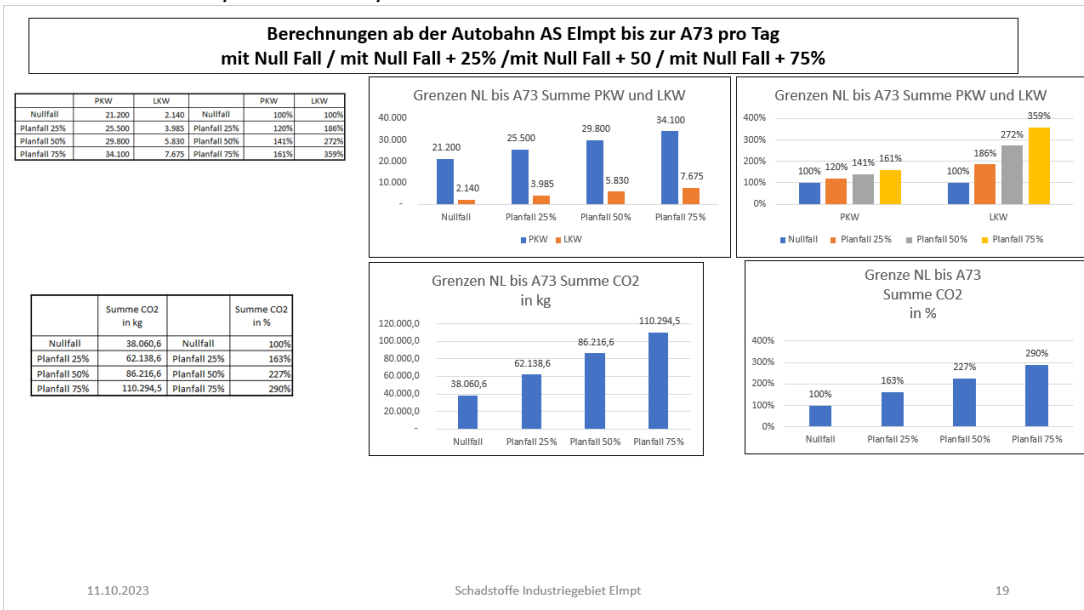
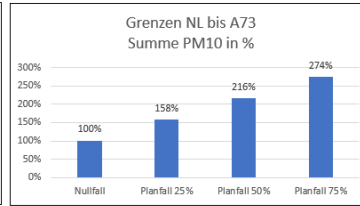
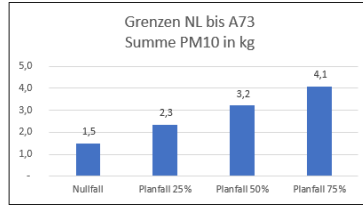


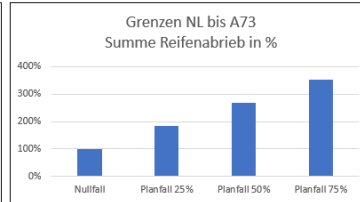
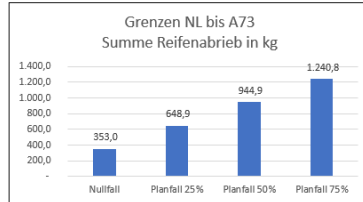
Tabelle 3

**Berechnungen ab der Autobahn AS Elmpt bis zur A73 pro Tag
mit Null Fall / mit Null Fall + 25% / mit Null Fall + 50 / mit Null Fall + 75%**

	Summe PM10 in kg		Summe PM10 in %
Nullfall	1,5	Nullfall	100%
Planfall 25%	2,3	Planfall 25%	158%
Planfall 50%	3,2	Planfall 50%	216%
Planfall 75%	4,1	Planfall 75%	274%



	Summe Reifenabrieb in kg		Summe Reifenabrieb in %
Nullfall	353,0	Nullfall	100%
Planfall 25%	648,9	Planfall 25%	184%
Planfall 50%	944,9	Planfall 50%	268%
Planfall 75%	1.240,8	Planfall 75%	352%



11.10.2023

Schadstoffe Industriegebiet Elmpt

20

Tabelle 4

Damit verändern sich die Fahrzeugmengen pro Jahr auf:

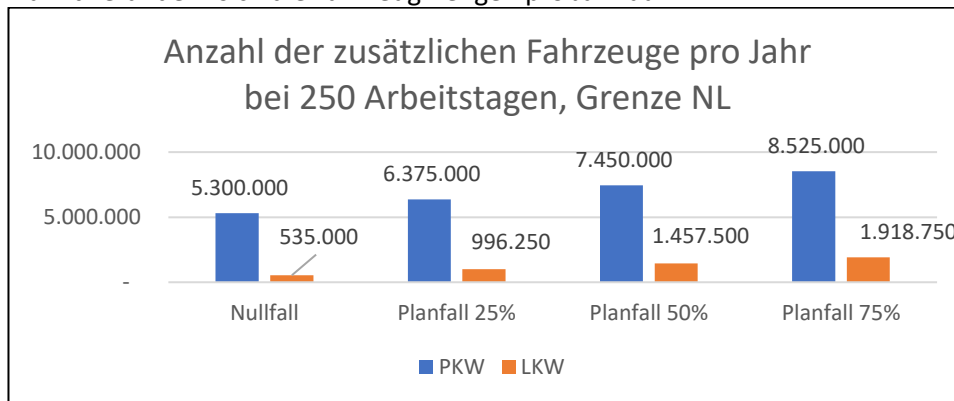


Tabelle 5

Hier eine schematische Verteilung der Mehrbelastungen durch Schadstoffe (ohne Wind) im Bereich der alten und neuen Anschlussstelle, die je nach Windrichtung sich erheblich verändern kann:

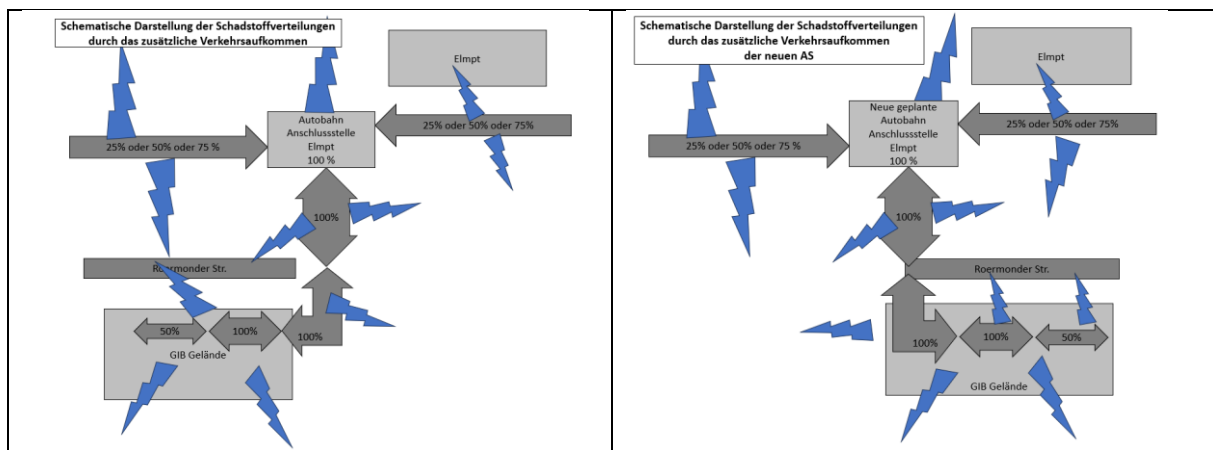


Bild 1

Fehlerhafte und fehlende Unterlagen.

3. Die Planung für den neuen Autobahnanschluss ist nicht berechnet worden. Was bedeutet es: „die vorhandenen Anschlussstellen müssen erweitert werden“. Hier fehlen konkrete Beschreibungen und Pläne wie dieses aussehen soll. Warum können die heutigen nicht erweitert werden und warum müssen diese überhaupt erweitert werden? An vielen Beispielen z.B. A52 Erweiterungen Bereich Kreuz Neersen, A57 Erweiterung Krefeld bis Köln, sind solche Erweiterungen problemlos bei laufendem Verkehr durchgeführt worden ohne Sperrungen. Weiterhin wird auch die neue Brücke der AS ohne Sperrungen der A52 gebaut werden können. Eine eingeschränkte Erreichbarkeit der Anlieger entlang der Roermonder Straße sowie des Plangebiets ist nicht zu erwarten. Die Begründung ist falsch. Der Straßenbau kann mit solchen Maßnahmen umgehen, da es zum Standard gehört.

Hier fehlen die prüfbaren Unterlagen, die Begründungen sind falsch.

4. Es werden keine weiteren Alternativen für die AS in dieser Verkehrsuntersuchung vorgelegt und keine Wirtschaftlichkeitsrechnungen. Gem. meinen Berechnungen gibt es zwei weitere Lösungen für AS an der heutigen Stelle, die wahrscheinlich wesentlich wirtschaftlicher sind als der komplette Neubau,



Bild 2

der mit einer neuen Vernichtung von Waldbeständen und Mutterboden verbunden ist und die Kompensation nicht nachgewiesen sind, entsprechend den Regeln der „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Bauleitplanung in NRW“.

[LANUV\(nrw.de\)](http://LANUV(nrw.de))

Wenn keine Kompensationsflächen zum FNP vorgelegt werden, kann auch keine Entscheidung getroffen werden, da die Kompensation Bestandteil dieser Entscheidung ist. Ein entsprechender detaillierter Kosten- Nutzenvergleich, eine Vergleichsberechnung der Leistungsfähigkeit, Übersicht der Vor- und Nachteile incl. der Daten aus dem Umweltbericht zur Gegenüberstellung der Daten, siehe oben Lanuv.(nrw.de), liegt nicht vor.

Gem. der Abwägungstabelle (T17) muss die Gemeinde Elmpt, den Rückbau der heutigen AS und den kompletten Neubau der AS bezahlen. Weiterhin muss die Gemeinde gewährleisten, dass es zu keinem Rückstau auf der Autobahn kommen wird, egal welche AS genutzt werden wird. Dazu liegen keine Daten vor, ein Vergleich oder eine Abwägung ist nicht möglich. Eine Entscheidung auf den B-Plan zu verschieben ist hier falsch, da heute schon alle Daten im Verkehrsgutachten vorliegen und die Entscheidung mit diesen FNP getroffen wird.

Worin bestehen die Vorteile bzw. die Verbesserungen durch den Neubau der AS, wenn die Verkehrsmengen bei beiden Lösungen gleich sind.

Wird die Gemeinde Elmpt diese Kosten und die Vertragserfüllung auch leisten können?

Damit ist eine Entscheidung mit den vorliegenden Daten willkürlich und zum Nachteil der Steuerzahlenden Menschen.

Gem. der Begründung zum FNP unter 1.7

„Für die Gesamtentwicklung wird die Verlagerung der Anschlussstelle Elmpt an der BAB 52 erforderlich. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür werden in nachfolgenden Planverfahren geschaffen.“

Es werden jetzt die Voraussetzungen geschaffen, obwohl keine prüfbar und nachvollziehbaren Unterlagen vorliegen, weiterhin fehlt die Finanzierung und die Kompensation. Diese Entscheidung ist willkürlich und nicht nachvollziehbar auch bezüglich der entstehenden Kosten.

5. Weiterhin fehlen bei der Verlagerung der AS, die Berechnungen der Schadstoffe, die die Menschen z.B. an der Roermonder Str. durch den Neuverkehr belasten werden, incl. der Schadstoffe der Autobahn und des Verkehrs im GIB. Klar ist schon jetzt, dass die Mehrbelastungen im Bereich der Roermonder Str. erheblich sind. Die CO2 Belastungen steigen von 40 t pro Tag auf 225 t pro Tag, bei der Verlagerung der AS. Die Anzahl der Fahrzeuge erhöht sich von heute 1.590 auf 6.450 (S-7 Wert 1.1) nur durch die Verlagerung der AS, das ist nicht zumutbar.

Fehlende Nachweise

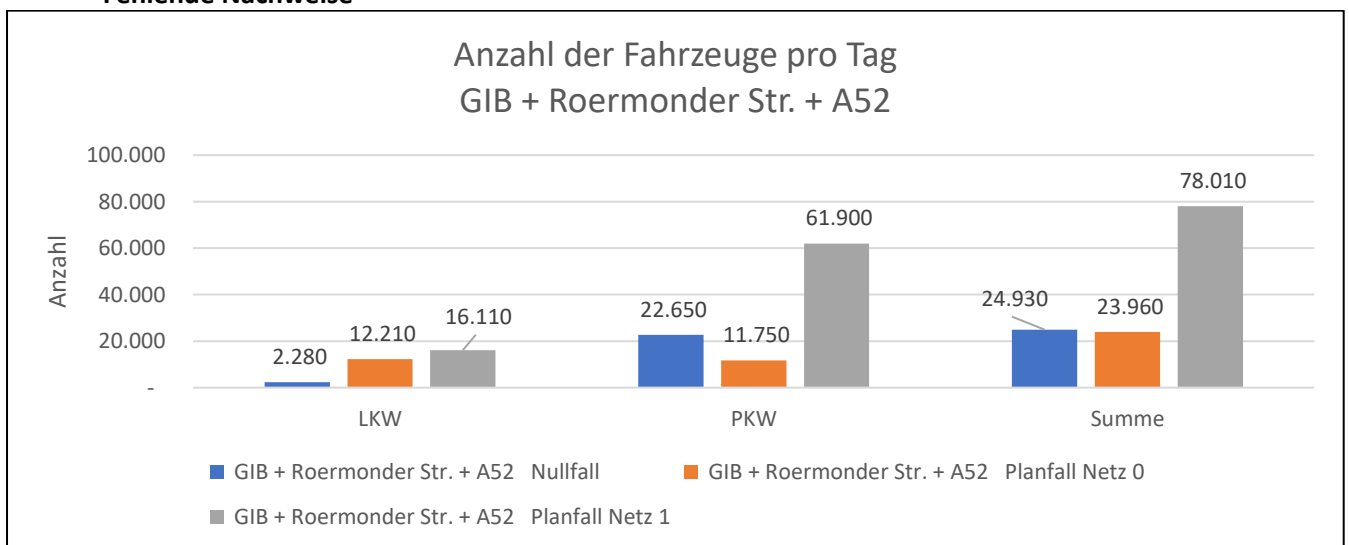


Tabelle 6

6. Es fehlen alle Daten zum Fußverkehr und zum Radverkehr, als auch zum ÖPNV. Diese Daten sind ein wichtiger und immer wichtiger werdender Anteil für einen umweltfreundlichen Verkehr. Auch wenn Details zur Planung des GIB noch nicht vorliegen, so müssen diese Verkehre detailliert berechnet werden. Dazu sind entsprechende Vorgaben im GIB und im weiteren Umkreis aufzustellen, entsprechend den Planungen zur Abwasserbeseitigung. Wenn es keine Lösungen für eine Fuß-, Rad- und ÖPNV Verkehr gibt, so darf dieses Vorhaben heute nicht mehr genehmigt werden, da es den Ansprüchen an unsere Umwelt und den Klimazielen nicht mehr entspricht.

Fehlende Berechnungen zum Fuß- Rad- und ÖPNV Nutzung

7. Es fehlen Berechnungen und Beschreibungen zum Schienenverkehr. Die vorhandene Beschreibung stellt eine Nutzung der alten Strecke in Aussicht, obwohl klar ist, dass dieses nicht

mehr möglich ist, da Teile der Strecke schon entwidmet sind und weiterhin die Ortschaften Wegberg und Rheindahlen erheblich unter der neuen Belastung zu leiden hätten, und damit auch Widerspruch einlegen würden und eine Nutzung auf sehr lange Zeit verhindern können. Vor allem,

1. wenn hier täglich über 24 Stunden Güterzüge fahren und
2. alle Gleisübergänge ebenerdig sind, und damit zusätzlichen erhebliche Gefahrenquellen aufkommen und
3. den Linienverkehr der RB34 einschränken wird.

Damit ist diese Nutzung ausgeschlossen und sollte auch nicht mehr als Alibi herhalten.

Fehlende Berechnung und Beurteilung zum Schienenverkehr.

8. Es liegen keine Daten vor, wie der Bodenaushub und die Auffüllung des Geländes von ca. 150 ha erfolgen soll. Berechnet man hier einen Aushub von 1,7 Millionen cbm (gem. Hydrogeologische Stellungnahme Teil 3), (ca.1,20 m Höhe) so sind dafür ca. 70.000 LKWs je 40t erforderlich. Zusätzlich kommt die Auffüllung mit erneut 70.000 Fahrzeugen und zusätzlich die entsprechenden Leerfahrten, insgesamt ca. 140.000. Diese Werte sind in Tabelle 7 zusammengestellt, geplant sind dafür mehrere Monate.

Alternativen müssen berechnet werden, um diese Umweltbelastung zu verhindern.

Fehlende Nachweise

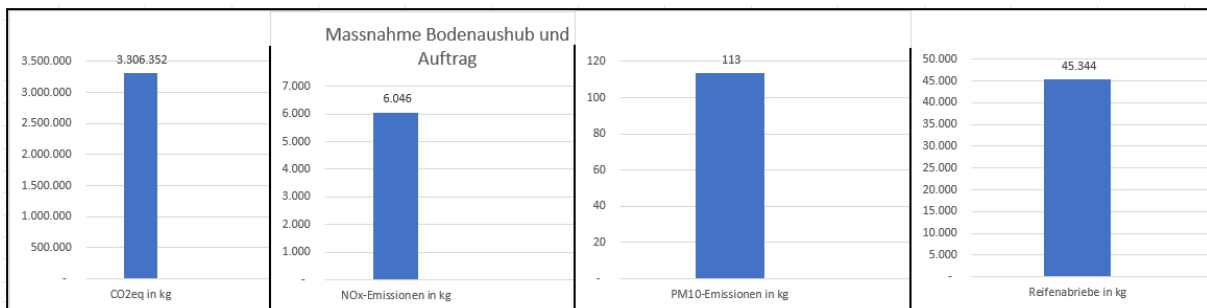


Tabelle 7

Fehlende Berechnungen

Fazit:

In dieser Verkehrsuntersuchung fehlen viele entscheidende Berechnungen und Alternativen, die im FNP vorgelegt werden müssen und nicht erst im B-Plan Verfahren, da mit dem FNP die Weichen für die zukünftige Nutzung des gesamten Geländes entschieden werden.

Das B-Planverfahren setzt in Detail nur das um, was im FNP festgelegt worden ist.

Mit diesen Begründungen werden die Verantwortungen so verschoben, das verantwortungsvolle Prüfungen verhindert werden.

Risiken für eine Genehmigung:

- a) wenn die Schadstoff Belastungen zu groß sind,
- b) wenn die neue AS zu teuer ist,
- c) wenn diese AS nicht genehmigt wird,
- d) wenn es keine Lösungen oder Konzepte für den Fuß-, ÖPNV und Radverkehr gibt,
- e) wenn es keine Flächen für die Kompensation gibt für, Bäume, Tiere und den Bodenschutz.

Das Risiko, dass dieser Plan nicht genehmigt werden kann, ist erheblich und es müssen Alternative Nutzungen vorgestellt werden. Die Berufung auf den Regionalplan ist nicht ausreichend, da dieser nicht unter dem Eindruck einer drohenden Klimakatastrophe erstellt worden ist und die Gültigkeit in Frage gestellt werden muss.

Der Regionalplan ist zu alt und entspricht nicht mehr den heutigen Verhältnissen in Bezug auf die Umwelt und die Umweltziele zur Rettung und zum Lebenserhalt der Menschheit und widerspricht dem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes.

Nach den Berechnungen der Schadstoffe durch die neuen Verkehrsmengen, ist dieses GIB für das Klima im großen Umfeld eine Katastrophe und wird das Klima in einem großen Bereich nachhaltig negativ beeinflussen.

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für diese GIB ist nicht vorhanden.

Die Bewertungen der Schadstoffe, der Klimabeeinflussungen, der Naturschäden mit der Wirtschaftlichen Leistung und Nutzung der Betriebe und durch Arbeitsplätze, und Steuereinnahmen usw. ist nicht vorhanden. Eine solche Berechnung kann und muss heute die Basis für die Genehmigung dieses FNP sein um die Klimaziele einhalten zu können.

Diese Entscheidungen fallen jetzt mit dem FNP und nicht mit dem B-Plan.

Das zusätzliche riesige Verkehrsaufkommen ist ein massiver Verstoß gegen die Klimaziele des Kreises Viersen, des Landes NRW, Deutschlands und Europa und verstößt damit auch gegen das:

**Bahnbrechendes Klima-Urteil des Bundesverfassungsgerichts
29. April 2021 | Klimawandel, BUND, Kohle, Energiewende**

Das BVerfG erklärt die 1,5-Grad-Grenze des Pariser Klima-Abkommens mit seinem Urteil letztlich für verfassungsrechtlich verbindlich.

Dieser Nachweis muss ebenfalls Bestandteil dieses FNP sein.

Hier die Werte aus dem Umweltbericht, bzw. die fehlenden wirtschaftlichen Werte der Verluste durch Vernichtung der Naturflächen:

	Neue Überbaute Flächen		qm
a	für Kleingewerbebereich im Osten		300.296
b	für Industrie EG		760.077
c	Summe der neuen Flächen	a+b	1.060.373
d	geplante Flächen im FNP		1.541.489
e			
f	Differenz	d-c	481.116
g	abzügl. Verkehr und sonstiges ca. 10 %		- 48.112
h			
i	Summe Grünflächen im Bestand	f-g	433.004
j			
k	Flächenbedarf eines Baumes 15 * 15 m = qm		225
l			
m	Summe Grünflächen / Fläche eines Baumes = Anzahl der Bäume im FNP	i/k	1.924

	Anzahl Bäume	Durchschnittl. Baumalter	Wert eines 100 Jahre alten Baumes	Jahre	Gesamtwert a*b*c/d	Anzahl Ersatzbäume je 100 Jahre alter Baum	Gesamtanzahl der Ersatzbäume a*b*f/d	qm je Ersatzbaum	Kompensationsfläche qm ha
	a	b	c	d	e	f	g	h	i
Summe Grünflächen / Fläche eines Baumes = Anzahl der Bäume im FNP	1.924	171	150.000	100	493.625.016,00 €	2.000	6.581.667	15	98.725.003
								Hektar:	9.873

Der Wert der ca. 1.924 Bäume beläuft sich auf:

ca. 500 Millionen EUR.

ca. 6,5 Millionen Ersatzbäume müssen gepflanzt werden auf einer Fläche von ca. 10.000 ha Kompensationsfläche.

Es fehlen Berechnungen:

- **der Kompensationsflächen,**
- **die Lage der entsprechenden Flächen und**
- **der Pflege der Kompensationsflächen für die nächsten 100 Jahre**
- **der Finanzierung und die Finanzierung der Pflege**

Eine Berechnung des Wertes Mutterbodens und der entsprechenden Kompensation fehlen ebenfalls.

Insgesamt ist diese Verkehrsuntersuchung für eine Beurteilung nicht zu gebrauchen.