

Rheinspange 553

Dialogforum

Dritte Sitzung, 20. November 2018

Protokoll



Tagesordnung

Uhrzeit	Programmpunkt
17.30 Uhr	Begrüßung und Einführung
	Organisatorisches
	Aktueller Stand und nächste Planungsschritte Rüdiger Däumer, Straßen.NRW
	Ablauf und Inhalt der Objektplanung Dr. Manfred Heß, Kocks Ingenieure
	Rückfragen und Diskussion
	Ergebnisse des 1. UVS-Beteiligungstermins Daniela Wagner, Straßen.NRW
	Rückfragen und Diskussion
ca. 19.15 Uhr	Pause
	Aktuelle Vorhaben im Bereich Schiene Bianca Achilles, Nahverkehr Rheinland GmbH Dr. Christoph Groneck, Rhein-Sieg-Kreis
	Rückfragen und Diskussion
	Weiteres Vorgehen
20.45 Uhr	Ende der Veranstaltung



An der dritten Sitzung des Dialogforums zum Projekt Rheinspange 553 am 20. November 2018 nehmen zusätzlich zum Projektteam von Straßen.NRW, den Referenten und den Organisatoren von IFOK insgesamt 29 Mitglieder teil.

TOP 1: Begrüßung und Einführung

Die einleitende Begrüßung der Teilnehmenden erfolgt durch den Moderator Simon Trockel von der IFOK GmbH. Im Anschluss heißt Herr Willi Kolks, Abteilungsleiter Planung von Straßen.NRW, die Teilnehmenden willkommen. Herr Kolks stellt außerdem die Referentinnen und Referenten der Sitzung vor. Thematische Schwerpunkte der Sitzung sind die in den nächsten Monaten anstehende objektplanerische Vorplanung, die Ergebnisse des ersten Beteiligungstermins zur Umweltverträglichkeitsstudie sowie der aktuelle Stand der Schienenplanungen in der Region.

TOP 2: Organisatorisches

Organisatorische Fragen werden nicht gestellt.

TOP 3: Aktueller Stand und nächste Planungsschritte

Herr Rüdiger Däumer erläutert in der Folge den aktuellen Projektstand und die nächsten Planungsschritte. Im Rahmen der formellen Vorplanung hat am 30.10.2018 der erste sogenannte UVS-Beteiligungstermin mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) stattgefunden (siehe TOP 5).

Als Teil des informellen, kontinuierlichen Beteiligungsprozesses wurden im September zwei Touren mit dem Info-Mobil von Straßen.NRW in Porz und Godorf veranstaltet. Insgesamt kam der Landesbetrieb bei diesen beiden Terminen mit etwa 150 Personen ins Gespräch. Für Herrn Däumer war die Infotour daher erneut sehr erfolgreich.

Im Februar 2019 steht die 4. Sitzung des Dialogforums an (siehe TOP 7). Am 16. März 2019 wird dann die erste öffentliche Veranstaltung zum Projekt in Form einer Informationsmesse mit verschiedenen Themeninseln organisiert. Die Veranstaltung wird auf dem Schiff MS Loreley stattfinden, welches sowohl am linken Rheinufer in Wesseling als auch am rechten Rheinufer in Porz Halt machen wird. Weitere Informationen werden rechtzeitig bekannt gemacht.

TOP 4: Ablauf und Inhalt der Objektplanung

Im Anschluss erläutert Herr Dr. Heß vom Büro Kocks Ingenieure Methodik und Ablauf der straßenplanerischen Variantenuntersuchung für die Rheinspange. Das Büro Kocks führt als Hauptauftragnehmer in Zusammenarbeit mit den Büros Cochet, Lohmeyer und Dr. Spang die Objektplanung der Rheinspange 553 durch.

Ziel der Objektplanung ist es, die Aspekte Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit des Projektes bereits frühzeitig zu untersuchen. Er erläutert, wie diese Bewertungskriterien ausdifferenziert, bewertet und schließlich in einem funktionierenden Gesamtkonzept kombiniert werden.

Im Planungsprozess der Rheinspange ist mit einer Vielfalt an möglichen Varianten zu rechnen, weshalb ein zweistufiges Verfahren angewendet wird. In der ersten Stufe werden zunächst alle sich aufdrängenden Varianten ermittelt, wirtschaftlich und ökologisch eingeschätzt und diskutiert. Anschließend wird eine Vorauswahl sinnvoller Varianten getroffen. Diese sinnvollen Varianten werden anschließend unter Berücksichtigung eines Kataloges an Bewertungskriterien vertiefend untersucht, um eine Vorzugsvariante zu ermitteln und festzulegen. Herr Dr. Heß erläutert, dass bei der Erarbeitung der Varianten der Rheinspange 553 die Besonderheit besteht, dass auch die genauen Start- und Zielpunkte (Autobahnknoten) der zu planenden Autobahn variabel sind und somit ein großer Planungsraum zur Verfügung steht.

Derzeit laufen die Voruntersuchungen. Um den Zeitplan einzuhalten, werden hier auch bereits Informationen aus den parallel laufenden Verkehrs- bzw. umweltfachlichen Untersuchungen eingearbeitet. Mitte 2020 sollen die vertiefte Variantenuntersuchung und die Umweltverträglichkeitsstudie abgeschlossen werden, sodass technische und umweltfachliche Aspekte zusammengeführt werden können. Unter Berücksichtigung aller Belange wird dann eine Vorzugsvariante ermittelt. Erhöhter Dialogbedarf wird jeweils bei der Auswahl vertiefend zu untersuchender Varianten und bei dem detaillierten Variantenvergleich bestehen.

Diskutiert wird im Anschluss an den Vortrag zunächst die Möglichkeit eines begründeten Abweichens von den vorgestellten Richtlinien und Normen der Objektplanung. Herr Dr. Heß versichert, dass jede etwaige Abweichung detailliert begründet und gemeinsam mit dem BMVI abgewogen werden muss. Auf die Nachfrage nach der Berücksichtigung von DIN-Normen und europäischen Regelwerken für die Bemessung im Bauwesen im Planungsprozess stellt Herr Dr. Heß heraus, dass diese sogenannten Eurocodes im Rahmen der späteren Bauausführungsplanung bindend sind, die Variantenuntersuchung zur Linienfindung jedoch nicht betreffen.

Weiterhin eröffnet sich die Frage nach der Notwendigkeit, die Autobahn in der Entwurfsklasse EKA 1A zu planen. Herr Dr. Heß erläutert, dass diese Entwurfsklasse für Autobahnen die komfortabelste Streckenabwicklung ermöglicht und daher im Rahmen der Planung angestrebt ist.

TOP 5: Ergebnisse des 1. UVS-Beteiligungstermins

Frau Wagner von Straßen.NRW berichtet in der Folge vom 1. Beteiligungstermin zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), der am 30. Oktober 2018 stattfand. An diesem haben etwa 50 Vertreterinnen und Vertreter von Trägern öffentlicher Belange (TÖB) mit Verbindung zum Thema Umwelt teilgenommen. Auf der Grundlage der Erkenntnisse der abgeschlossenen Planungsraumanalyse wurden ein vorläufiger Untersuchungsraum und der Untersuchungsrahmen für die vertiefende Raumanalyse festgelegt. Diese wurden im Beteiligungstermin vorgestellt und diskutiert.

Frau Wagner fasst den Teilnehmenden des Dialogforums die wesentlichen Diskussionspunkte aus dem UVS-Termin zusammen. Insbesondere kam dort die Forderung nach einem großräumigeren Betrachtungsansatz zwischen der A4 und der A565 auf. Frau Wagner erläutert, dass man außerhalb des vorgestellten Untersuchungsraumes keine Möglichkeiten für Planungsvarianten sehe. Sie stellt aber auch klar, dass der Untersuchungsraum jederzeit erweitert werden wird, sollte widererwartend doch eine Variante außerhalb gefunden werden. Das erfolgt auch, wenn die Bewertung eines einzelnen Schutzgutes aus der UVS eine großräumigere Betrachtung notwendig macht.

Auch der großräumige Einbezug von Siedlungsflächen in den Untersuchungsraum wurde im UVS-Termin gefordert. Außerhalb der bereits einbezogenen Siedlungsbereiche sieht Straßen.NRW jedoch keine technische Möglichkeit, solche zu queren. Bezugnehmend auf eine weitere Forderung der TÖB führt Frau Wagner aus, dass Wechselwirkungen zu außerhalb liegenden FFH-Gebieten auch im vorhandenen Rahmen erfasst werden können, da der Untersuchungsraum für die FFH-Verträglichkeitsprüfung deutlich großräumiger ist als für die UVS ist. Die faunistische Betrachtung erfolgte zu diesem Zeitpunkt eher grob, jede spätere Variante wird jedoch mit einer intensiven faunistischen Kartierung überprüft werden. Es wurde deutlich, dass in späteren Phasen der Planung Umweltaspekte noch einmal vertiefender betrachtet werden.

Straßen.NRW wartet derzeit noch schriftliche Stellungnahmen zum Termin ab. Erst danach wird der Untersuchungsraum endgültig abgegrenzt, wobei diese Abgrenzung laufend auf Anpassungsbedarf hin geprüft wird. Auf dieser Basis startet dann die vertiefende Planungsraumanalyse. Zum 2. UVS-Beteiligungstermin im Sommer 2019 werden dann die Raumwiderstände im Detail vorgestellt.

In der anschließenden Diskussion wird auf eine Stellungnahme des Landesbüros der Naturschutzverbände hingewiesen, die Ende November 2018 eingereicht werden soll und die auf aus Sicht des Landesbüros vorhandene Defizite beim vorgesehenen Untersuchungsprogramm der UVS und des Planungsverfahrens hinweisen will. Zentrale Kritikpunkte seien dabei die aus ihrer Sicht nicht ausreichende Größe des Untersuchungsraums sowie die mangelnde Berücksichtigung alternativer Verkehrskonzepte. Auch müssen aus ihrer Sicht Biotopverbundflächen und deren Zerschneidung stärker einbezogen werden, ebenso die Frage, wo einmal die erforderlichen Ausgleichsflächen vorgesehen werden können.



Frau Wagner stellt heraus, dass die Kritik an der Größe des Untersuchungsraums zur Kenntnis genommen worden ist und eine Planung für Ausgleichsflächen erst in der Entwurfsphase erstellt wird, sobald es eine Vorzugsvariante gibt. Während das Ausgleichskonzept erst zu einem späteren Zeitpunkt erstellt werden wird, werden im jetzigen Stadium jedoch bereits „nicht-ausgleichbare“ Flächen erfasst und berücksichtigt. Ebenfalls werden im jetzigen Planungsstadium auch abiotische Faktoren, z.B. durch die Betrachtung der Schutzgüter Fläche, Klima, oder Boden, sowie der Ausgleich von Retentionsraum und Erholungsbereichen berücksichtigt.

TOP 6: Aktuelle Vorhaben im Bereich Schiene

Die Bündelung des Straßenprojekts Rheinspange 553 mit möglichen Schienenvorhaben ist für zahlreiche Akteure in der Region ein wichtiges Thema und erfordert die sorgfältige Abstimmung von Straßen.NRW mit den Vorhabenträgern der Schiene. Vor diesem Hintergrund berichten Frau Achilles von der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) und Herr Dr. Groneck vom Rhein-Sieg-Kreis zu den aktuellen Vorhaben in ihren jeweiligen Aufgabenbereichen.

Zunächst schildert Frau Achilles, dass im Bundesverkehrswegeplan 2030 für die Schiene insgesamt 14 Maßnahmen des sogenannten Knoten Köln in den vordringlichen Bedarf Anfang November 2018 aufgerückt sind. Eine neue Rheinquerung für den Schienengüterfernverkehr ist in diesen Maßnahmen jedoch nicht enthalten.

Im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus im Knoten Köln erwägt der NVR derzeit eine rheinquerende S-Bahn (S 16) über die Kölner Südbrücke. Hierzu läuft derzeit eine Machbarkeitsstudie zusammen mit der Stadt Köln, deren Ergebnisse Anfang 2019 erwartet werden. Auf Nachfrage bestätigt Frau Achilles, dass die S-Bahn im Rahmen der Maßnahmen eigene Gleise erhalten müsste, sofern die Machbarkeitsstudie positiv ausfällt.

Da für den Schienengüterfernverkehr bis auf Weiteres kein Projekt geplant ist, wird deutlich, dass für das Projekt Rheinspange in der Hinsicht keine Bündelungsmöglichkeit besteht. Für den Fall, dass sich ein Projektpartner findet, ist jedoch eine Bündelung mit dem regionalen Schienengüterverkehr nicht ausgeschlossen, da hier für die Trassenwahl größere Freiheiten bestehen und sich ein größerer Raum für mögliche Synergien ergibt.

Da das Thema „Güterverkehr“ für alle anliegenden Kommunen und Akteure eine große Rolle spielt und hier Klarheit gewünscht wird, wird in der anschließenden Diskussion die Idee eines Faktenpapiers zum Thema „Schienengüterverkehr und Rheinquerung im Bereich Köln“ angeregt. Der Vorschlag von Herrn Renner, eine Presseerklärung zu veröffentlichen, sobald das Faktenpapier vorliegt, findet positiven Anklang bei den Teilnehmenden und wird zum gegebenen Zeitpunkt noch einmal gemeinsam mit den zuständigen Vorhabenträgern der Schiene konkretisiert.

Herr Dr. Groneck vom Rhein-Sieg-Kreis stellt abschließend den aktuellen Stand der geplanten Stadtbahnverbindung Bonn – Niederkassel – Köln vor. Der Rhein-Sieg-Kreis plant derzeit eine entsprechende Stadtbahntrasse. Die existierende Eisenbahnstrecke von Troisdorf durch Niederkassel verläuft durch Siedlungsgebiet und wäre somit für den Personenverkehr prädestiniert. Jedoch existiert derzeit keine Anbindung dieser Trasse nach Bonn oder Köln. Für die Anbindung an Köln gibt es zwei Optionen: Ein Verbleiben auf der rechten Rheinseite mit einem Anschluss über Köln-Zündorf oder ein Anschluss an die linksrheinische Rheinuferbahn über Köln-Godorf, wo für die Rheinquerung eine Bündelung mit der Rheinspange 553 in Betracht gezogen werden könnte. Nur die zweite Variante hätte den Vorteil, dass sie in das Hochflursystem Köln-Bonn integrierbar wäre, das in beiden Städten einheitlich ist und somit einen durchgehenden Stadtbahnverkehr ermöglichen würde. Außerdem würde sie die Fahrzeiten deutlicher reduzieren als die Verbindung über Zündorf.

Eine technische Machbarkeitsstudie wurde bereits abgeschlossen. Sowohl aus technischer als auch aus wirtschaftlicher Sicht sprachen die Untersuchungsergebnisse sehr eindeutig für eine Vorzugsvariante, die den Rhein nördlich von Lülldorf auf direktem Weg nach Godorf quert, wobei die genaue Variante noch nicht festgelegt ist.

In der gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Bonn vom 13.11.2018 sowie der Sitzung des Rates der Stadt Niederkassel vom 15.11.2018 wurde jeweils ein Grundsatzbeschluss getroffen, dass die Stadtbahn mit der oben beschriebenen Rheinquerung weiterverfolgt



und konkretisiert werden soll, ebenso eine neue Güterbahn von Evonik in Lülsdorf zur rechtsrheinischen DB-Strecke.

Eine Bündelung der Stadtbahntrasse mit der Rheinspange 553 ist nicht zwingend, bietet sich jedoch an. Die Varianten der Stadtbahn werden zunächst unabhängig von möglichen Bündelungsoptionen geprüft. Die Vorzugsvariante im Korridor Nord weist auch so einen ausreichend hohen Nutzen-Kosten-Indikator auf. Eine Rheinquerung der Stadtbahn in einem anderen Korridor ist grundsätzlich noch möglich, aber wirtschaftlich nur machbar, wenn die Baukosten der Stadtbahn durch eine Bündelung mit der Rheinspange deutlich reduziert werden können.

Auf Nachfrage führt Herr Dr. Groneck noch einmal aus, dass eine mögliche Querung des Rheins bei Wesseling ebenfalls Teil der Machbarkeitsstudie war, jedoch diese Variante nicht wirtschaftlich wäre, da Lülsdorf nicht angeschlossen werden könne. Der Nutzen-Kosten-Indikator liege für diese Variante unter eins.

In der anschließenden Diskussion wird die Schwierigkeit des Betriebes von Mischverkehr auf der Stadtbahn-Trasse Bonn-Niederkassel-Köln angesichts einer geplanten 10-minütigen Taktung des Nahverkehrs thematisiert. Herr Dr. Groneck stellt klar, dass die geplante Stadtbahn-Trasse mit der avisierten Trassenbreite nicht für Mischverkehr mit Personen- und Güterverkehr geeignet ist.

Bei der angeregten Bündelung der Planung von Autobahn und Stadtbahn sind die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der jeweiligen Planungen zu berücksichtigen: Eine Bahnstrecke orientiert sich an zentralen Siedlungslagen, während diese im Fall einer Autobahn möglichst gemieden werden sollen. Eine mögliche Bündelung von Stadtbahn und Autobahn kommt daher im Wesentlichen im Bereich der Rheinquerung selbst in Frage. Während für die Stadtbahn bereits politische Beschlüsse vorliegen, können für die Rheinspange erst Mitte nächsten Jahres erste Varianten diskutiert werden. Herr Heinze stellt vor dem Hintergrund noch einmal klar, dass die Planungen der Straße nicht automatisch den Planungen der Schiene folgen.

Neben der Stadtbahn plant der Rhein-Sieg-Kreis eine neue Anschlussbahn für den Schienengüterverkehr zwischen Lülsdorf und der rechtsrheinischen DB-Strecke für den Chemie-Standort Lülsdorf. Der Streckenverlauf liegt noch nicht fest. Eine Bündelung mit der A553 wird angestrebt.

Der Rhein-Sieg-Kreis und Straßen.NRW sind sich darüber einig, dass die weiteren Planungsschritte in enger Absprache erfolgen sollen. Die Zeitplanung für die Stadtbahn ist mit der Zeitplanung der Rheinspange kompatibel.

TOP 7: Weiteres Vorgehen

Die nächste Sitzung des Dialogforums wird für den 20. Februar 2019 geplant. Inhaltlich werden dann die Zwischenergebnisse des Verkehrsgutachtens vorgestellt und die lärmtechnischen und geologischen Untersuchungen thematisiert. Zuletzt wird noch einmal auf den öffentlichen Infomarkt am 16. März 2019 auf der MS Loreley hingewiesen.

