

# Rheinspange 553

Politischer Begleitkreis

Zweite Sitzung, 21. November 2018

*Protokoll*



## Tagesordnung

Uhrzeit	Programmpunkt
17.30 Uhr	<b>Begrüßung und Einführung</b>
	<b>Aktueller Stand und nächste Planungsschritte</b> Rüdiger Däumer, Straßen.NRW
	<b>Ablauf und Inhalt der Objektplanung</b> Dr. Manfred Heß, Kocks Ingenieure
	Rückfragen und Diskussion
	<b>Ergebnisse des 1. UVS-Beteiligungstermins</b> Daniela Wagner, Straßen.NRW
	Rückfragen und Diskussion
ca. 19.00 Uhr	Pause
	<b>Aktuelle Vorhaben im Bereich Schiene</b> Bianca Achilles, Nahverkehr Rheinland GmbH Dr. Christoph Groneck, Rhein-Sieg-Kreis
	Rückfragen und Diskussion
	Ausblick
20.30 Uhr	<b>Ende der Veranstaltung</b>



## Politischer Begleitkreis, 21. November 2018

An der zweiten Sitzung des politischen Begleitkreises nehmen über 40 Amts- und Mandatsträger aus der Region teil. Simon Trockel von der IFOK GmbH heißt die Teilnehmenden in seiner Funktion als Moderator herzlich willkommen. Anschließend begrüßt Herr Willi Kolks, Abteilungsleiter Planung von Straßen.NRW, die Teilnehmenden und stellt die Tagesordnung sowie 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.

### Aktueller Stand und nächste Planungsschritte

Herr Rüdiger Däumer, Projektleiter der Rheinspange 553 bei Straßen.NRW, 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. 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. Im Februar 2019 steht die 4. Sitzung des Dialogforums an. 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.

### Ablauf und Inhalt der Objektplanung

Im Anschluss erläutert Herr Dr. Heß vom Büro Kocks Ingenieure Methodik und Ablauf der straßenplanerischen Variantenuntersuchung für die Rheinspange. Ziel der Objektplanung ist es, die Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit des Projektes zu gewährleisten. 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 dem detaillierten Variantenvergleich bestehen.

### 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. Auf entsprechende Nachfrage stellt sie 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. Die faunistische Betrachtung erfolgte zu diesem Zeitpunkt eher grob, jede spätere Variante wird jedoch mit einer intensiven faunistischen Kartierung überprüft 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.

### 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 Bianca Achilles von der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) und Herr Dr. Christoph 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.

Herr Dr. Groneck vom Rhein-Sieg-Kreis stellt abschließend den aktuellen Stand der geplanten Verbindung Bonn – Niederkassel – Köln vor. Der Rhein-Sieg-Kreis plant derzeit eine entsprechende Stadtbahnverbindung Bonn-Niederkassel-Köln. 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 erste Variante. 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 Lülldorf zur rechtsrheinischen DB-Strecke.

Eine Bündelung der Stadtbahn mit der Rheinspange 553 ist unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zwingend nötig. Die Varianten der Stadtbahn werden unabhängig von möglichen Bündelungsoptionen geprüft. Die Vorzugsvariante (Rheinquerung in Höhe Lülldorf-Godorf) weist mit 1,5 einen hohen Nutzen-Kosten-Indikator auf. Eine Rheinquerung der Stadtbahn in einem anderen Korridor wäre zwar grundsätzlich möglich, aber wirtschaftlich nur machbar, wenn die Baukosten der Stadtbahn durch eine Bündelung mit der Rheinspange deutlich reduziert werden können.

Zur Frage, wer die Trasse bezahlt, betreibt und besitzt, erläutert Herr Dr. Groneck, dass alle Projektbeteiligten derzeit in einem Arbeitskreis organisiert sind. Wie die bauliche Realisierung vorangetrieben wird, muss festgelegt werden, nachdem grundsätzliche Fragen zur Projektgestaltung geklärt sind. Für die Infrastruktur gibt es mit der HGK, der SSB und der RSVG drei Partner, die nun in einem sinnvollen Konstrukt zu verknüpfen sind.

Herr Kolks fasst aus Sicht von Straßen.NRW zusammen, dass für das Projekt Rheinspange derzeit keine Bündelungsmöglichkeit mit dem Schienengüterfernverkehr besteht, da in diesem Bereich bis auf Weiteres kein Projekt geplant ist. Eine Bündelung mit dem regionalen Güterverkehr ist für den Fall möglich, dass sich ein Projektpartner findet. Da hier für die Trassenwahl größere Freiheiten bestehen, ergäbe sich mehr Raum für mögliche Synergien.

Für die Planung von Autobahn und Stadtbahn gelten in vielen Bereichen unterschiedliche Rahmenbedingungen: 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.

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.

#### Ausblick und Ende der Veranstaltung

Die kommende Sitzung des politischen Begleitkreises wird voraussichtlich im Sommer 2019 stattfinden. Der endgültige Termin wird sich wie bisher an der Planung orientieren. Zuletzt wird noch einmal auf den öffentlichen Infomarkt am 16. März 2019 auf der MS Loreley hingewiesen.

