

Rheinspange 553

Politischer Begleitkreis

Dritte Sitzung, 29. Oktober 2019

Protokoll



Tagesordnung

Uhrzeit	Programmpunkt
17.30 Uhr	Begrüßung und Einführung
	Aktueller Planungsstand Rüdiger Däumer, Straßen.NRW
	Raumwiderstände – Ergebnisse der vertiefenden Raumanalyse Daniela Wagner, Straßen.NRW
	Rückfragen und Diskussion
	Verkehrliche Wirkungen – Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Rüdiger Däumer, Straßen.NRW
	Rückfragen und Diskussion
ca. 18.50 Uhr	Pause
	Aktueller Stand der Linienfindung und Ergebnisse der Planungswerkstatt Dr. Manfred Heß, Kocks Consult GmbH
	Rückfragen und Diskussion
	Weiteres Vorgehen
20.30 Uhr	Ende der Veranstaltung



Politischer Begleitkreis, 29. Oktober 2019

TOP 1: Begrüßung und Einführung

An der dritten Sitzung des politischen Begleitkreises nehmen 40 Amts- und Mandatsträgerinnen und -träger aus der Region teil. Als Moderator heißt Herr Trockel von der IFOK GmbH die Teilnehmenden herzlich willkommen. Danach eröffnet Herr Ganz, bisher Leiter der Region 3 bei Straßen.NRW und seit dem 01. Oktober 2019 Direktor der Niederlassung Rheinland der Autobahn GmbH, die Sitzung mit einer Begrüßung der Teilnehmenden. Im Anschluss stellt Herr Kolks, Abteilungsleiter Planung von Straßen.NRW, die Tagesordnung sowie die Referentinnen und Referenten der Sitzung vor. Die thematischen Schwerpunkte der Sitzung sind der aktuelle Planungsstand, die Ergebnisse der vertiefenden Raumanalyse, die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sowie der aktuelle Stand der Linienfindung und die Ergebnisse der Planungswerkstatt am 12. Oktober 2019.

TOP 2: Aktueller Planungsstand

Herr Kolks führt aus, dass sich die Planungen der Rheinspange 553 nun an einem spannenden Punkt befinden: so konnten in der Planungswerkstatt die Teilnehmenden auf Basis der Ergebnisse der UVS sowie der verkehrlichen Untersuchungen damit beginnen, erste Linienideen zu entwickeln. Im Ergebnis der Planungswerkstatt zeichneten sich einige durch die Teilnehmenden präferierte Linienverläufe ab, die im weiteren Prozess eingehend geprüft werden sollen. Darüber hinaus betont Herr Kolks aber, dass sich die Prüfung in den kommenden Wochen und Monaten nicht nur auf die in der Planungswerkstatt herausgearbeiteten Linien beschränken wird, sondern darüber hinaus auch alle weiteren denkbaren Linienverläufe genauer betrachtet werden.

Zu Beginn der Sitzung erläutert dann Herr Däumer, Projektleiter der Rheinspange 553 bei Straßen.NRW, noch einmal ausführlich den aktuellen Stand des Projekts sowie die nächsten Planungsschritte. Die vertiefende Raumanalyse der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ist mittlerweile weitestgehend abgeschlossen. Auf der Grundlage kann im Anschluss die Auswirkungsprognose und der Variantenvergleich sowie die FFH-Verträglichkeitsprüfung (Flora-Fauna-Habitat) erfolgen. Die iterativ erfolgende Verkehrsuntersuchung bleibt weiterhin wichtiger Bestandteil im weiteren Planungsprozess der Rheinspange 553 und wird je nach Bedarf angepasst (siehe Folie 4 der Rahmenpräsentation). Der straßenplanerische Variantenentwurf befindet sich z. Z. im Übergangsbereich von Stufe 1 (Voruntersuchung) hin zu Stufe 2 (vertiefte Untersuchung).

TOP 3: Raumwiderstände – Ergebnisse der vertiefenden Raumanalyse

Anschließend stellt Frau Wagner von Straßen.NRW die zentralen Ergebnisse der vertiefenden Raumanalyse der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) dar. Die UVP-relevanten Schutzgüter gemäß § 2 UVPG wurden dabei untersucht und bewertet. Dazu zählen 1) Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, 2) Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, 3) Fläche, Boden, Wasser, Luft und Klima, 4) Landschaft und 5) kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter. Basierend darauf wurde der Raumwiderstand im Planungsraum ermittelt (siehe Folie 7 der Rahmenpräsentation).

Eine besondere planerische Herausforderung stellen die im Untersuchungsraum gelegenen und potenziell betroffenen beiden Teilflächen des FFH-Gebiets „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“ dar (siehe Folien 10 und 12 der Rahmenpräsentation). Bauliche Eingriffe unterliegen dort besonders hohen Anforderungen an die Verträglichkeit. Sie müssen mit den Erhaltungszielen der FFH-Gebiete vereinbar sein. Erhebliche Belastungen dieses Gebiets haben gemäß EU-Gesetzgebung eine Ausnahmeprüfung zur Folge. In dieser müsste u.a. geprüft werden, ob es „zumutbare Alternativen“ zu dem Planungsvorhaben gibt.

Exemplarisch stellt Frau Wagner Überlegungen zu den Schutzgütern „Boden“, „Wasser“ und „Landschaftsraum“ vor. Bezüglich des Schutzguts Boden betont Frau Wagner, dass eine hohe Bodengüte zu einer hohen Bodenwertigkeit im Rahmen der UVS-Prüfung führt. Zum Schutzgut Wasser führt sie aus, dass insbesondere der Retentionsraum im Langelier Bogen von hoher umweltfachlicher Bedeutung sei. Beim Teilschutzgut Landschaftsraum wurde u.a. betrachtet, inwiefern unzerschnittene verkehrssarme Räume im Untersuchungsraum vorliegen. Nachdem für die einzelnen Schutzgüter die Raumwiderstände ermittelt wurden, konnten sie im Rahmen einer aggregierten Karte (Raumwiderstandskarte) zusammengeführt werden. Frau Wagner betont, dass es sich beim Planungsraum aus umweltfachlicher Sicht insgesamt um einen hochempfindlichen Raum handelt, was sicherlich eine Herausforderung für den Planungsprozess der Rheinspange 553 darstellt. Bereiche mit einem „sehr hohen“ Raumwiderstand sind neben dem FFH-Gebiet vor allem geschlossene Siedlungsflächen und Naturschutzgebiete, eine größere Anzahl von Kiesgruben und das Rheidter Werth sowie der Bieselwald sind zudem Flächen mit hoher Bedeutung als siedlungsnaher Frei- und Erholungsraum.



Abschließend gibt Frau Wagner einen Ausblick: Für unterschiedliche Varianten sollen demnächst die Auswirkungen des jeweiligen Vorhabens auf die UVP-relevanten Schutzgüter erfasst, bewertet und im Anschluss verglichen werden (siehe Folie 18 der Rahmenpräsentation). Sie führt aus, dass in diesem Zusammenhang auch geprüft wird, welche Auswirkungen einzelne Varianten hinsichtlich der Lärm- oder Luftschadstoffemissionen für angrenzende Siedlungsgebiete haben. Es werden sowohl die Auswirkungen durch den Bau als auch durch die Anlage und den Betrieb erfasst. Ergebnis des Vergleichs wird eine schutzgutübergreifende Präferenzvariante sein. Diese umweltfachliche Bewertung wird in eine Abwägung mit anderen Kriterien wie verkehrlicher Wirkung oder Wirtschaftlichkeit eingehen.

Auf Nachfrage erläutert Frau Wagner, dass Eingriffe in FFH-Gebiete im Rahmen von Planungsprozessen im Prinzip möglich sind und weist in diesem Zusammenhang auf die A20 hin, die mehrere FFH-Gebiete tangiert. Bei der Bewertung von Eingriffen in FFH-Gebiete sei allerdings ausschlaggebend, inwiefern innerhalb des Gebiets befindliche „Lebensraumtypen“ belastet werden. Gemäß Fachkonventionen, deren Zulässigkeit vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt wurde, sei maximal eine Inanspruchnahme von 1 Prozent der Fläche der jeweiligen Lebensraumtypen zulässig. Eine weitere Nachfrage an Frau Wagner erfragt, ob auch alle Vorkommen von Vögeln, insbesondere Zugvögel, im Untersuchungsraum erfasst sind. Frau Wagner stellt heraus, dass flächendeckende avifaunistische Daten aus eigenen Kartierungen sowie aus Kartierungen von Dritten vorliegen.

Die Ergebnisse der UVS werden auf der Website der Rheinspange 553 zur Verfügung gestellt, sobald letzte Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingegangen sind. Auf der Website soll in Zukunft auch eine Betrachtung der Raumwiderstände im Planungsraum mittels eines neu entwickelten Kartenmoduls ermöglicht werden.

TOP 4: Verkehrliche Wirkungen – Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

In seiner Präsentation der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung stellt Herr Däumer von Straßen.NRW die verkehrlichen Wirkungen möglicher Trassenverläufe der Rheinspange 553 vor (siehe Folien 22-30 der Rahmenpräsentation). Exemplarisch stellt er dazu einen nördlichen Prognose-Planfall (Nordspange) und einen südlichen Prognose-Planfall (Südspange) sowie deren prognostizierte Auswirkungen auf die Verkehrsströme in der Region vor. Es wird deutlich, dass unterschiedliche Verläufe der Rheinquerung zu unterschiedlichen verkehrlichen Wirkungen führen. So würde der nördliche Planfall voraussichtlich zu einer Entlastung der Rodenkirchener Brücke um 19.000 Kraftfahrzeuge und zu einer Entlastung der Friedrich-Ebert-Brücke um 9.000 Kraftfahrzeuge pro Tag im Jahr 2030 führen. Verkehrliche Entlastungen in der Region würden in diesem Planfall insbesondere linksrheinisch nördlich von Bonn sowie rechtsrheinisch im Osten von Köln (siehe Folie 24 der Rahmenpräsentation) erfolgen. Zu verkehrlichen Mehrbelastungen würde es in diesem Planfall insbesondere im Bereich nördlich von Godorf sowie im Bereich zwischen Lind, Spich und St. Augustin kommen. Die kontinuierlichen verkehrlichen Untersuchungen von Straßen.NRW stellen jedoch sicher, dass im Falle von Mehrbelastungen untersucht wird, ob weitere planerische Maßnahmen notwendig sind.

Ein südlicher Planfall würde die Rodenkirchener Brücke voraussichtlich um 13.000 Kraftfahrzeuge pro Tag und die Friedrich-Ebert-Brücke um 14.000 Kraftfahrzeuge im Jahr 2030 entlasten. Verkehrliche Entlastungen in der Region würden in diesem Planfall insbesondere rechtsrheinisch im Norden von Bonn sowie im Osten von Köln erfolgen (siehe Folie 27 der Rahmenpräsentation). Zu verkehrlichen Mehrbelastungen würde es in diesem Planfall insbesondere im Bereich zwischen Godorf und Wesseling sowie im Bereich Spich kommen. Auf Nachfrage eines Teilnehmenden erklärt Herr Däumer, dass im Falle einer „Südspange“ im Raum Wesseling voraussichtlich die Planung einer Ersatz-Anschlussstelle an der A555 notwendig wäre, da die bestehende Anschlussstelle zu einem Autobahn-Knotenpunkt umgewandelt werden müsste.

Beide vorgestellten Planfälle haben eine Verringerung der Fahrtzeiten – ausgehend von einem fiktiven Punkt im Bereich der Ortslage Ranzel hin zu Zielen im linksrheinischen Bereich – zur Folge. Herr Däumer hebt auf Nachfrage hervor, dass über eine nördliche Variante voraussichtlich 64.000 bzw. 54.000 Kraftfahrzeuge täglich den Rhein queren, über eine südliche Variante voraussichtlich 48.000 bzw. 55.000 Kraftfahrzeuge am Tag. Es ist davon auszugehen, dass ca. 50 Prozent davon regionale Verkehre und 50 Prozent Durchgangsverkehre sind. Den Anteil von LKW an dem Gesamtverkehr auf einer neuen Rheinquerung schätzt Herr Däumer auf ca. 10 Prozent. Insgesamt sei auch voraussichtlich bis zum Jahr 2050 in NRW nicht mit einer höheren Kapazität der Straßen durch automatisierten Verkehr (autonomes Fahren) zu rechnen.

Herr Däumer ergänzt, dass in beiden Planfällen von einer achtspurigen Rodenkirchener Brücke sowie einer sechsspurigen Friedrich-Ebert-Brücke im Jahr 2030 ausgegangen wurde und dies in den prognostizierten Verkehrsströmen auch berücksichtigt wurde. Herr Trockel fügt hinzu, dass bei der Prognose alle Bedarfsplanmaßnahmen, die für den Zeitraum bis 2030 vorgesehen sind, auch als realisiert betrachtet und somit berücksichtigt wurden. Auf Nachfrage eines Teilnehmenden bestätigt Herr Däumer, dass bis zum Jahr 2030 voraussichtlich die Notwendigkeit eines achtspurigen Ausbaus der A59 im Bereich Troisdorf überprüft werden muss.



Im Prognose-Bezugsfall würde es zu einer zusätzlichen Belastung der bestehenden Brücken in der Region kommen. Das heißt, ohne neue Rheinquerung wären sowohl die Rodenkirchener Brücke als auch die Friedrich-Ebert-Brücke im Jahr 2030 noch stärker belastet. Über die Rodenkirchener Brücke würden dann voraussichtlich 159.000 Kfz täglich den Rhein queren (Analysefall 2018: 135.000 Kfz/24h), über die Friedrich-Ebert-Brücke voraussichtlich 119.000 Kfz (2018: 105.300 Kfz/24h). Auf Nachfrage eines Teilnehmenden wird vereinbart, die Darstellung im Protokoll nachzuliefern (siehe Abbildung 1). Weiterhin wurde zugesichert, die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zeitnah auch auf der Website zur Verfügung zu stellen.

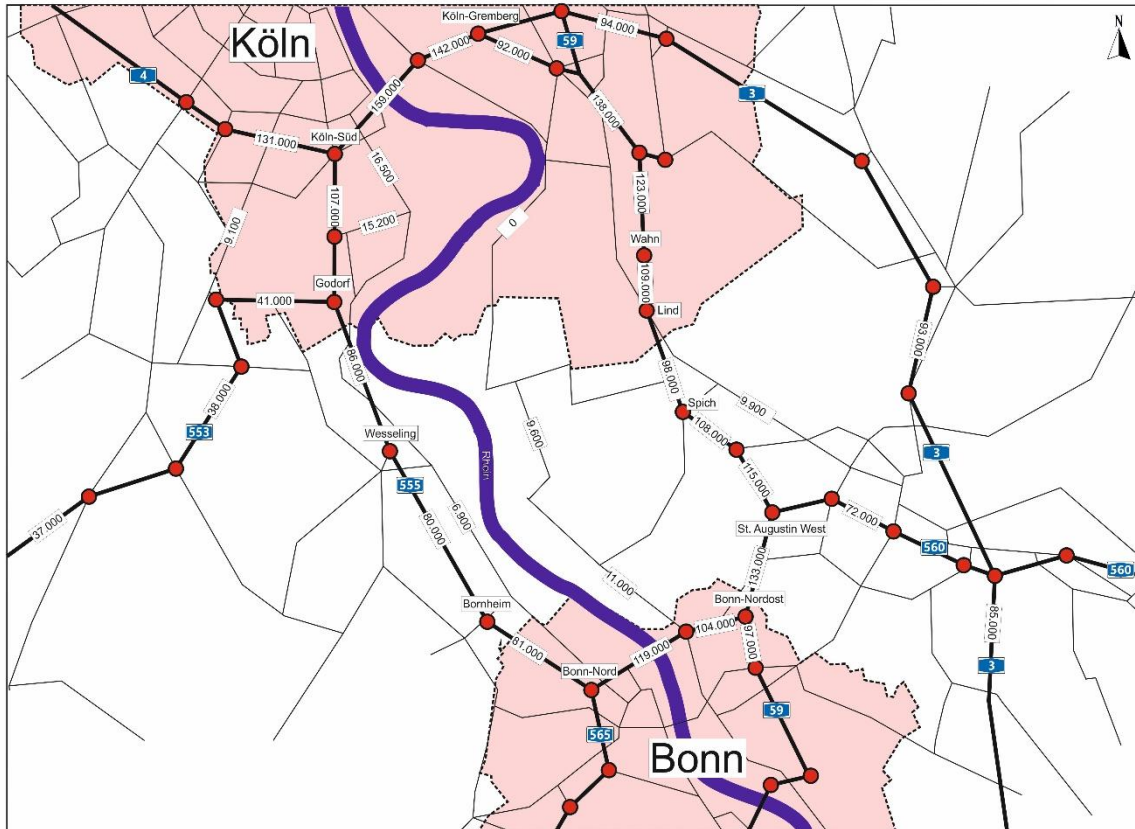


Abbildung 1: Prognose-Bezugsfall für das Jahr 2030 ohne neue Rheinspange 553

TOP 5: Aktueller Stand der Linienfindung und Ergebnisse der Planungswerkstatt

Nach einer kurzen Pause präsentiert Herr Dr. Heß vom Planungsbüro Kocks Consult den aktuellen Stand der Objektplanung sowie die Ergebnisse der Planungswerkstatt am 12. Oktober 2019. Er zeigt auf, dass ausgehend von möglichen Autobahnkreuzen Richtlinien-konforme Trassen erarbeitet werden müssen (siehe Folie 34 der Rahmenpräsentation). Nachdem alle denkbaren Linienverläufe unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit, der Leistungsfähigkeit, der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit diskutiert worden sind, werden sinnvolle Varianten für die vertiefende Prüfung ausgewählt.

Anschließend macht Herr Dr. Heß die bisherigen planerischen Vorüberlegungen transparent. Zunächst stellt er die derzeit sinnvoll erscheinenden Verknüpfungspunkte mit der A59 und der A555 einzeln vor (siehe Folie 35 der Rahmenpräsentation) und erörtert die jeweiligen Vorzüge, aber auch die planerischen Herausforderungen. Dabei ist u.a. die Frage nach anliegenden Anschlussstellen oder nach möglicherweise erforderlichen Ersatzmaßnahmen zu berücksichtigen. Darüber hinaus erklärt er, welche Faktoren und Maßgaben bei der Planung von Brücken oder Tunneln aus objektplanerischer Perspektive zu berücksichtigen sind. Ein Teilnehmer fragt nach, ob es nicht möglich sei, in Godorf sowohl eine Anschlussstelle als auch ein Autobahnkreuz zu planen. Herr Dr. Heß stellt heraus, dass es durchaus möglich sei, an Stelle der Anschlussstelle in Godorf ein Autobahnkreuz zu planen, diese müsse aber ggf. durch eine Ersatz-Anschlussstelle ergänzt werden. Herr Kolks betont noch einmal, dass der Trassenverlauf zur Rheinspange 553 zurzeit noch völlig offen sei und auch die Beispieltrasse aus dem Bundesverkehrswegeplan lediglich die Funktion hatte, grundsätzliche Kostenabwägungen anstellen zu können.



Herr Dr. Heß geht im Anschluss auf die Ergebnisse der Planungswerkstatt am 12.10.2019 ein und hebt hervor, dass sich die Teilnehmenden in beeindruckender Art und Weise den Herausforderungen und Restriktionen der Planungen angenommen haben. Dabei haben sie umweltfachliche, verkehrliche und wirtschaftliche „Spielregeln“ unter Anleitung von Expertinnen und Experten berücksichtigen und anwenden können. So äußerten die Teilnehmenden innerhalb der Kleingruppen auf Basis qualifizierter Abwägungsprozesse Präferenzen bezüglich der verschiedenen Anknüpfungspunkte. So war für viele Teilnehmende der Anknüpfungspunkt O1 nicht präferiert, da sich z.B. in dessen Osten ein empfindliches Naturschutzgebiet befindet. Ein Teilnehmer des politischen Begleitkreises stellt in Frage, ob in der Planungswerkstatt keine Varianten zum Verknüpfungspunkte O1 diskutiert wurden. Herr Dr. Heß erläutert die Ergebnisdarstellung der Planungswerkstatt (Folie 42). Die Aufgabe der fünf Arbeitsgruppen der Planungswerkstatt bestand darin zum Ende der Planungswerkstatt zwei Varianten zu definieren, die die „Spielregeln“ nach ihrem Dafürhalten am besten einhalten und diese Varianten waren von den Arbeitsgruppen im Plenum zu erläutern und zu begründen. Die Frage eines Teilnehmenden des Politischen Begleitkreises, ob nicht auch eine Rheinquerung möglich wäre, die linksrheinisch als Brücke startet und rechtsrheinisch in einen Tunnel überginge, kann Herr Dr. Heß zum jetzigen Zeitpunkt der Planung nicht beantworten.

Ein zentraler Punkt, der wiederholt in der Planungswerkstatt angesprochen wurde, war der Wunsch nach einer Bündelung der Trassen von Schiene und Straße, der auch bereits im politischen Begleitkreis thematisiert wurde. Herr Dr. Heß betont, dass der Auftrag des Bundesverkehrswegeplans eine Autobahnplanung vorsieht. Daher steht Straßen.NRW auch in enger Abstimmung mit dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) sowie mit dem Rhein-Sieg-Kreis. Herr Dr. Sarikaya, Fachbereichsleiter Wirtschaftsförderung und strategische Kreisentwicklung des Rhein-Sieg-Kreises, erläutert in diesem Zusammenhang den möglichen Verlauf der geplanten Stadtbahn: Sie soll von Süden kommend durch Niederkassel verlaufen und an einer möglichst nördlichen Stelle den Rhein queren, da ein solcher Verlauf die verkehrlich günstigste Option für eine Verbindung des ÖPNV ist. Während die Möglichkeit einer Bündelung der Trassen besteht, betont Herr Dr. Sarikaya, dass es sich um zwei separate Planungsprozesse handelt und beide Planungen eng abgestimmt weiterverfolgt werden. Herr Trockel verweist darauf, dass weitere Informationen zu dem Thema „Bündelungsoptionen Schiene“ auf der Projektwebsite im gleichnamigen [Infopapier](#) zur Verfügung gestellt wurden. In der Planungswerkstatt wurde auch die Idee von Teilnehmenden vorgeschlagen, bei einer Rheinquerung ausgehend von Anknüpfungspunkt W2, die nördlich vorbei an Niederkassel führt, Schiene und Straße zu kombinieren. Bezüglich dieser Idee erklärt Herr Dr. Sarikaya, dass im rechtsrheinischen Raum eine Schienengüterverkehrsverbindung vom Werk in Lülsdorf in das rechtsrheinische Eisenbahnnetz geplant werde. Nicht diskutiert in der Planungswerkstatt wurde eine Anbindung an den Schienengüterfernverkehr. Auf Nachfrage eines Mitglieds des Politischen Begleitkreises erläutert Herr Dr. Heß zudem, dass entgegen des Namens, der sich aus der Bezeichnung des Bundesverkehrswegeplans ergibt, keine Verbindung mit der A553 in Brühl vorgesehen ist, sondern es um eine Verknüpfung von A555 und A59 geht.

Herr Kolks stellt abschließend heraus, dass die Planungswerkstatt am 12.10.2019 mit dem Ziel durchgeführt wurde, die Ortskenntnisse und Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger aus der Region in den Planungsprozess einfließen zu lassen. Die Ergebnisse und Linienideen der Planungswerkstatt – sowie alle weiteren denkbaren Linienverläufe – werden im nächsten Schritt Berücksichtigung finden. Ein Teilnehmer kritisiert, dass die Mitglieder des Politischen Begleitkreises zu spät über die Ergebnisse der Planungswerkstatt informiert wurden und diese zunächst nur aus der Presse entnehmen konnten. Herr Trockel stellt in Aussicht, dass künftig bei ähnlichen Gelegenheiten eine unmittelbarere Information der Amts- und Mandatsträger erfolgt. Die Sitzungen des Dialogforums und des politischen Begleitkreises würden in Zukunft – wie bisher auch – möglichst an aufeinanderfolgenden Tagen organisiert.

TOP 6: Weiteres Vorgehen

Abschließend stellt Herr Trockel das weitere Vorgehen im Planungsprozess der Rheinspange 553 vor. So wird Straßen.NRW in den nächsten Wochen und Monaten gemeinsam mit den Planungs- und Gutachterbüros alle Variantenoptionen eingehend prüfen. Im November steht ein erster Abstimmungstermin mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur an. Voraussichtlich im kommenden Frühjahr wird Straßen.NRW dann den beteiligten Gremien die konkrete Auswahl der in der Folge vertiefend zu prüfenden Varianten vorstellen. Außerdem wird es dann auch eine weitere Infotour zur Information der interessierten Öffentlichkeit geben.

