

Rheinspange 553

Dialogforum

Sechste Sitzung, 26. Oktober 2020

Protokoll



Tagesordnung

Uhrzeit	Programmpunkt
17.30 Uhr	Begrüßung und Einführung
	Organisatorisches
	Stand der Planung Rüdiger Däumer, Straßen.NRW
	Auswahl sinnvoller Varianten: Aufbau der Analyse Dr. Manfred Heß, KOCKS CONSULT
	Rückfragen
	Verkehrliche Bewertung Dr. Frank Weiser, Brilon Bondzio Weiser
	Verkehrliche Bewertung (Bauzustand) und wirtschaftliche Bewertung Dr. Manfred Heß, KOCKS CONSULT
	Umweltfachliche Bewertung Frank Bechtloff, COCHET CONSULT
	Rückfragen und Diskussion
	<i>Pause</i>
	Auswahl sinnvoller Varianten: Methodik der Abwägung Dr. Manfred Heß, KOCKS CONSULT
	Weiteres Vorgehen Rüdiger Däumer, Straßen.NRW
	Rückfragen und Diskussion
	Ausblick
ca. 21.00 Uhr	Ende der Veranstaltung



An der sechsten Sitzung des Dialogforums „Rheinspange 553“ am 26. Oktober 2020 nahmen 33 Mitglieder teil.

TOP 1: Begrüßung und Einführung

Simon Carmagnole (ehemals Trockel) von der ifok GmbH begrüßt die Mitglieder des Dialogforums zum Projekt „Rheinspange 553“ zur sechsten Sitzung und stellt neue Mitglieder im Forum vor: Sabine Gloeckner (Bürgerinitiative Langel), Martina Peters (Umwelt Consortium Rhein-Sieg), Ralf Stark (Bürgerinitiative Widdig – Rheinspange W3W4) und Andreas Erll (Stadt Bornheim). Die in der Zwischenzeit neugegründeten Bürgerinitiativen wurden nach Vorgesprächen ihrem Wunsch entsprechend in das Forum aufgenommen, um auch ihre Perspektive in den weiteren Prozess einzubringen. Die Stadt Bornheim war von Beginn an im politischen Begleitkreis vertreten. Da mittlerweile auch Bornheim direkt durch die Planung berührt ist, soll die Verwaltung nun konsequenterweise auch im Dialogforum vertreten sein.

Herr Willi Kolks, zukünftiger Leiter der Außenstelle Köln bei der neugegründeten Autobahn GmbH, heißt die Teilnehmenden willkommen. Die Autobahn GmbH übernimmt ab dem 1. Januar 2021 Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen in Deutschland. Auch das Projekt „Rheinspange 553“ wird ab diesem Zeitpunkt von der Autobahn GmbH übernommen werden. Herr Kolks kündigt an, dass die Auswahl der vertiefend zu prüfenden Varianten, welche dem Dialogforum in dieser Sitzung vorgestellt wird, ab dem 28. Oktober auf der [Online-Infomesse der Rheinspange 553](#) auch der Öffentlichkeit vorgestellt werden wird.

TOP 2: Stand der Planung

Rüdiger Däumer, Straßen.NRW

Herr Däumer erläutert dem Dialogforum den aktuellen Stand der Planungen im Projekt „Rheinspange 553“. Das Projekt befindet sich in der Vorplanung. Mit dem Abschluss der Grobvariantenuntersuchung wurde nun ein wichtiger Meilenstein erreicht und die vertieft zu untersuchenden Varianten, aus denen im nächsten Schritt die Vorzugsvariante ermittelt wird, wurden identifiziert. Anschließend geht Herr Däumer auf die bislang erstellten Gutachten ein und erläutert die weiteren Schritte bei der vertiefenden Untersuchung der ausgewählten Varianten. Weitere Informationen zum aktuellen Planungsstand können auf der Online-Infomesse der Rheinspange 553 im Video „[Einführung zur Online-Infomesse](#)“ eingesehen werden.

TOP 3: Auswahl sinnvoller Varianten: Aufbau der Analyse

Dr. Manfred Heß, KOCKS CONSULT

Im Anschluss stellt Herr Dr. Heß vor, wie unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Belangen eine Auswahl von Varianten für die vertiefende Untersuchung getroffen wurde. Zuerst wurden alle möglichen Verknüpfungspunkte mit den bestehenden Autobahnen und anschließenden Trassenkorridoren inklusive möglicher Rheinquerungen erfasst. Es ergaben sich insgesamt vier Verknüpfungspunkte mit der A555 und fünf Rheinquerungen sowie fünf mögliche Autobahnknoten an der A 59. Aus den damit 25 denkbaren Varianten wurden 17 sich aufdrängende, richtlinienkonforme Trassen ermittelt. Dabei wurden etwa Varianten mit zu starker Raumzerschneidung und zu großen Umwegen frühzeitig ausgeschlossen. Die 17 Varianten wurden anschließend alle systematisch bewertet. Im Ergebnis wurden neun sinnvolle Varianten ausgewählt, die in der nächsten Stufe vertiefend untersucht werden. Alle [ausgewählten](#) und [ausgeschlossenen](#) Varianten sind auf der Seite der Online-Infomesse zu finden und nachzuvollziehen.

In der Folge geht Herr Dr. Heß genauer auf die Bewertungsmethodik ein und stellt die drei Zielfelder „Verkehrliche Wirkung“, „Wirtschaftlichkeit“ und „Umwelt“ vor. Jedes Zielfeld wird durch weitere Teilziele und Kriterien definiert. Für jedes Zielkriterium wird pro Variante ein Kennwert ermittelt, der angibt, ob die Variante das Ziel gut oder schlecht erfüllt. Die Kennwerte können quantitativer Art (Mengenangaben) oder qualitativer Art (Benotung) sein. Aus den Kennwerten werden jeweils die Zielerreichungsgrade berechnet, anhand derer die Variante bewertet wird. Beispielsweise besteht für das Zielfeld „Verkehrliche Wirkung“ u.a. das Ziel „Schnelle Realisierung des Gesamtvorhabens“. Dies wird anhand der Kriteriums Bauzeit in Jahren gemessen. Je höher der Zielerreichungsgrad einer Variante ist, umso besser erfüllt die Variante die Ziele.



Der gesamte Vortrag von Herrn Dr. Heß ist auf der [Online-Messe](#) der Rheinspange 553 verfügbar und gibt weiterführende Informationen zur Bewertungsmethodik der vertiefend zu untersuchenden Varianten der Rheinspange 553.

Es wurden alle Varianten nach der Bewertungsmatrix der drei Zielfelder bewertet. Eine von der CDU Wesseling vorgeschlagene Variante mit einer Rheinquerung als Brücke bei Godorf und einer Untertunnelung des Langelers Retentionsbeckens wurde ebenfalls betrachtet. Dafür wurden eigens Skizzen für diese Variante angefertigt. Unter anderem wurde diese Variante nicht weiter betrachtet, da das Tunnelportal einen sehr großen bauzeitlichen und dauerhaften Eingriff in den Retentionsraum bedeuten würde.

Die Teilnehmenden interessiert besonders die Gewichtung der Zielfelder, wie die Bewertungsmethodik im Detail umgesetzt wurde und wie objektiv sie ist. Auf Nachfrage einer Teilnehmerin erläutert Herr Dr. Heß, dass die Festlegung der Bewertungskriterien in den Monaten vor der Sitzung erfolgt ist. Weiterhin verweist Herr Dr. Heß auf seinen dritten Vortrag im letzten Teil der Sitzung, in dem er insbesondere auf die Sensitivitätsanalyse der Gewichtungen eingeht.

TOP 4: Verkehrliche Bewertung

Dr. Frank Weiser, Brilon Bondzio Weiser

Herr Dr. Weiser stellt die Bewertung der verkehrlichen Wirkung der Varianten der Rheinspange 553 vor. Grundlage für die Bewertung ist die umfassende [Verkehrsuntersuchung](#) für den Großraum Köln-Bonn und die Verkehrsprognose für das Bezugsjahr 2030. Die Bewertung orientiert sich am Vorgehen der Bundesverkehrswegeplanung. Das Zielfeld „Verkehrliche Wirkung“ umfasst die drei Kriterien Veränderung der Reisezeiten, Betriebskosten und Zuverlässigkeit. Alle drei Kriterien betreffen zugleich volkswirtschaftliche Aspekte, die Ergebnisse wurden deshalb in der Einheit Euro pro Jahr ermittelt. Herr Dr. Weiser legt dar, wie diese Kriterien der verkehrlichen Wirkung im Detail berechnet wurden und verdeutlicht dies am Beispiel der Variante 1B. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung läge bei Variante 1B im Prognosejahr 2030 bei bis zu 40.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (Kfz/24h) auf der Rheinquerung. Dies würde zu zusätzlichen Be- und Entlastungen auf den umliegenden Verkehrswegen führen, die sich in einer Veränderung der Reisezeitkosten, der Betriebskosten und der Kosten aufgrund der Zuverlässigkeit messen lassen. Vier Varianten, die den gesamten Planungsraum abdecken, wurden aufwändig anhand des Verkehrsmodells analysiert und bewertet. Die übrigen 13 Varianten wurden durch plausible Rückschlüsse bewertet. So konnten alle 17 Varianten auf Grundlage der gewichteten Zielerreichungsgrade in eine Rangfolge gebracht werden.

Die verkehrliche Bewertung der einzelnen Varianten ist auf der Online-Infomesse in einem [Video](#) näher erläutert.

Auf die Frage, ob Varianten, die in der Gesamtbewertung der verkehrlichen Wirkung nur mit acht oder neun bewertet wurden, direkt ausgeschlossen werden könnten, wird erläutert, dass die Rangfolge der ausgewählten Varianten nicht festgeschrieben sei und sich in der vertiefenden Untersuchung noch ändern könne. Deshalb ist es zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sinnvoll, diese Varianten frühzeitig auszuschließen.

TOP 5: Verkehrliche Bewertung (Bauzustand) und wirtschaftliche Bewertung

Dr. Manfred Heß, KOCKS CONSULT

Herr Dr. Heß erläutert anschließend die wirtschaftliche Bewertung der 17 Varianten exemplarisch anhand der Variante 4B. Auch die verkehrliche Bewertung im Bauzustand ist Teil dieses Vortrags, da die entsprechenden Ziele ebenfalls durch Kocks Consult bewertet wurden. Entlang der Trasse der Variante 4B liegen verschiedene Konfliktpunkte, auf die Herr Dr. Heß näher eingeht – darunter der Verknüpfungspunkt A555/ A553 (W1), die Kerkrader Straße, der Retentionsraum Langel und der Verknüpfungspunkt A59/ A553 (O3). Anschließend erläutert Herr Dr. Heß exemplarisch für die Variante 4B, wie die Bewertungen der einzelnen Zieleermittelt wurden.

Die verkehrliche Bewertung im Bauzustand sowie die wirtschaftliche Bewertung der Varianten sind in einem [Video](#) auf der Online-Infomesse der Rheinspange 553 näher erläutert.

Aus dem Teilnehmerkreis wird die Frage gestellt, warum die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen nicht unter das Zielfeld Wirtschaftlichkeit gefasst wird. Herr Dr. Heß erläutert, dass dieser Aspekt hier bewusst nicht berücksichtigt wurde. Landwirtschaftliche Nutzflächen sind in ihrer ökologischen Funktion und im Hinblick auf ihre Bedeutung für die



landwirtschaftliche Produktion über das Zielfeld „Umwelt“ abgedeckt. Für den Fall einer Inanspruchnahme solcher Flächen können später im Planfeststellungsverfahren mögliche Entschädigungsansprüche gestellt werden. Auf die Frage, warum der Mensch durch das Zielfeld Wirtschaftlichkeit (Inanspruchnahme hochwertiger Nutzflächen) und Umwelt doppelt erfasst ist, erläutert Herr Dr. Heß, dass dem Schutzgut Mensch eine besondere Bedeutung zukommt, die sich entsprechend in der Bewertung widerspiegelt.

Die Frage, ob bei einem Autobahnknoten südlich von Wesseling auch die A555 nach Norden ausgebaut werden würde, wird von Herrn Dr. Heß mit Verweis auf die Verkehrsprognose verneint. Weiterhin wird dargestellt, dass ein Ausbau der bestehenden Anschlussstelle Godorf nicht Projektbestandteil sei, wenn die A553 südlich von Wesseling mit der A555 verknüpft würde.

Auf Nachfrage erläutert Herr Dr. Heß, dass das Thema Gefahrguttransport erst in der vertiefenden Untersuchung bewertet wird und daher für die Tunnelvarianten noch nicht abschließend in die Bewertung eingeflossen ist. Ob eine Zusammenlegung der Anschlusspunkte Godorf und Rodenkirchen auf der A555 denkbar ist, wird ebenfalls Gegenstand der vertiefenden Untersuchung sein.

Im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit sind auch Varianten ausgewählt worden, deren Investitionskosten sehr hoch sind, die dafür jedoch in anderen Zielfeldern, wie z.B. Umwelt, eine gute Bewertung erhalten haben. Herr Dr. Heß verweist beispielhaft auf die Varianten mit einer Tunnellösung.

TOP 6: Umweltfachliche Bewertung

Frank Bechtloff, COCHET CONSULT

Herr Bechtloff stellt die umweltfachliche Bewertung der Varianten vor und fasst zu Beginn erneut die Ergebnisse der Raumanalyse aus der Umweltverträglichkeitsstudie zusammen, die dem Dialogforum bereits aus vergangenen Sitzungen bekannt sind. Anschließend erläutert er das Vorgehen bei der Bewertung der Varianten. Die Ziele im Zielfeld Umwelt beziehen sich auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Fläche/ Boden, Wasser, Klima/ Luft, Landschaftsbild, Landschaftsraum und kulturelles Erbe. Es wurden ebenfalls Kennwerte festgelegt und auf Grundlage der voraussichtlichen Eingriffe in die Schutzgüter Zielerreichungsgrade der einzelnen Varianten ermittelt. Die Abschätzung der voraussichtlichen Eingriffe können in quantitativer und qualitativer Form erfolgen. Indem die einzelnen Varianten in die Raumwiderstandskarte eingefügt wurden, konnten die ersten wesentlichen Konflikte sichtbar gemacht und grob abgeschätzt werden. Anschließend erfolgte eine Bewertung in Form von verdoppelten Schulnoten (1-12). Aus den Summen der Einzelnoten wurde eine Rangfolge gebildet. Hieraus lässt sich ableiten, dass die Varianten 1B, 2B, 3B und 4B aus umweltfachlicher Perspektive vergleichsweise schlecht abschneiden und die Varianten 6aT, 6bT, 7T und 10T am besten. In der Folge stellt Herr Bechtloff die umweltfachliche Bewertung anhand der Variante 4B exemplarisch vor.

Die umweltfachliche Bewertung der Varianten ist in einem [Video](#) auf der Online-Infomesse der Rheinspange 553 näher erläutert.

Auf den Einwand, dass für die umweltfachliche Untersuchung hinsichtlich der Fauna veraltete Datengrundlagen herangezogen wurde, erklärt Herr Bechtloff, dass nur Daten verwendet wurden, die maximal zehn Jahre alt sind, wobei die meisten der verwendeten Daten sogar aus den letzten fünf Jahren stammen. Es handelt sich um nahezu flächendeckende Daten für den Untersuchungsraum, die, wenn notwendig, durch eigenständige Untersuchungen ergänzt wurden, wie z.B. in den Bereichen Bornheim, Wesseling und Urfeld. Zudem werden die umweltfachlichen Bewertungen im weiteren Prozess nochmals vertieft (z.B. in der FFH-Verträglichkeitsprüfung). Herr Bechtloff betont, dass auch im aktuellen Planungsstadium noch neue umweltfachliche Hinweise aus dem Untersuchungsraum aufgenommen werden können.

Aus dem Teilnehmerkreis kommt die Rückfrage, wie mit der eingereichten Stellungnahme der Stadt Wesseling zusammen mit dem Wasserbeschaffungsverband umgegangen wurde, und ob diese in die Vorauswahl der Varianten eingeflossen ist. In der Stellungnahme legen die Stadt Wesseling und der Verband ihre Bedenken dar, dass mit dem Bau einer südlichen Rheinspangentrasse (insbesondere als Tunnel) erhebliche Trinkwasserprobleme im linksrheinischen Bereich auftreten können. Herr Bechtloff erklärt, dass die Stellungnahme berücksichtigt wurde und mit der am Verfahren beteiligten Dr. Spang Ingenieurgesellschaft für Bauwesen, Geologie und Umwelttechnik mbH diesbezüglich ein intensiver Austausch erfolgt ist. Nach heutigem Erkenntnisstand und auf der Grundlage von Erfahrungswerten ist aller Voraussicht nach davon auszugehen, dass es durch die Tunnelvarianten vor allem aufgrund des mächtigen Grundwasserleiters in der Rheinaue zu keinen relevanten anlagebedingten Beeinträchtigungen der Trinkwasserversorgung im Bereich der im Untersuchungsraum gelegenen Wasserschutzgebiete kommen wird. Mögliche baubedingte Beeinträchtigungen sind noch zu klären und ggf. durch entsprechende Maßnahmen zu vermeiden bzw. zu vermindern. Die Ergebnisse von aller Voraussicht nach



stattfindenden Abstimmungen mit dem Wasserbeschaffungsverband werden in der Umweltverträglichkeitsstudie berücksichtigt werden.

Es wird zudem die Frage aufgeworfen, warum gesellschaftliche Folgekosten durch mögliche Umweltschäden bislang in der Untersuchung keine Berücksichtigung finden. Herr Bechtloff erläutert, dass die Berücksichtigung von gesellschaftlichen Folgekosten nicht Aufgabe der Umweltverträglichkeitsstudie ist.

Eine weitere Frage lautet, warum der Artenschutz und bestehende FFH-Gebiete (Flora-Fauna-Habitat-Gebiete) keine Ausschlusskriterien für die Bewertung betroffener Varianten darstellen. Herr Bechtloff erklärt, dass die Beeinträchtigung von FFH-Gebieten oder auch von artenschutzrechtlichen Belangen ein Ausschlusskriterium für eine Variante darstellen kann. Begleitend zur UVS wird in diesem Zusammenhang z. B. eine FFH-Verträglichkeitsprüfung für das im Untersuchungsraum gelegene FFH-Gebiet „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“ erstellt, die dies klären wird.

Auf die Rückfrage, ob der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) den Bau der Rheinspange 553 rechtfertigt, erläutern Herr Däumer und Herr Kolks, dass der Bedarf für die Rheinspange im BVWP 2030 grundsätzlich gegeben ist, dieser jedoch nicht die Prüfung und Auswahl der Varianten ersetzt.

TOP 7: Auswahl sinnvoller Varianten: Methodik der Abwägung

Dr. Manfred Heß, KOCKS CONSULT

Herr Dr. Heß präsentiert, wie mithilfe einer Sensitivitätsanalyse die neun vertiefend zu untersuchenden Varianten ausgewählt wurden. In einem ersten Schritt wurde zunächst eine Basisgewichtung für die Zielfelder und Ziele festgelegt. In der Basisgewichtung fließt das Zielfeld Umwelt mit 30 % in die Bewertung ein, die Verkehrliche Wirkung mit 30 % und die Wirtschaftlichkeit mit 40 %, so dass sich in der Summe 100 % ergeben. Legt man diese Gewichtungskombination an die verschiedenen Varianten an und ermittelt die jeweiligen Zielerreichungsgrade, so ergeben sich Rangfolgen. Die Rangfolge gibt an, welche Varianten unter Beachtung aller Zielfelder am besten abschneiden. Um eine aussagekräftige Bewertung der drei Zielfelder zu erhalten, wurde nicht nur die Basisgewichtung betrachtet, sondern zusätzlich die Variation der Zielfeldgewichtungen in einer sinnvollen Spannbreite. Als höchste Gewichtung eines Zielfeldes wurden 50 % sowie als niedrigstes 25 % festgelegt. Insgesamt wurden acht verschiedene Gewichtungskombinationen betrachtet.

Um aus den vorliegenden Varianten eine Auswahl zu treffen, wurden die Mittelwerte der Zielerreichungsgrade sowie die Mittelwerte der Rangfolgen gebildet. Herr Dr. Heß erläutert, dass aus den Mittelwerten aller Varianten eine Rangfolge erstellt wurde. Diese Rangfolge zeigt entsprechend die Varianten, die über die verschiedenen Gewichtungskombinationen der Zielfelder hinweg im Mittel die besten sind.

Herr Dr. Heß erklärt weiter, dass in einem letzten Schritt diese Auswahl nochmals validiert wurde, um zu berücksichtigen, welche Auswirkung eine unterschiedliche Gewichtung der Ziele im eigenen Zielfeld auf die Gesamtrangfolge der Varianten hat. Dazu wurde die Gewichtung der Ziele innerhalb der Zielfelder variiert, dabei aber die Gewichtungen der Zielfelder nicht verändert. Es wurde also eine zweite Sensitivitätsanalyse auf Ebene der Ziele durchgeführt, wie Herr Dr. Heß erläutert. Die Auswahl gilt als valide, wenn die überwiegende Anzahl der Ränge 1 bis 5 in der Gesamtbetrachtung den neun Varianten zuzuordnen ist. Dies ist für alle drei Zielfelder zutreffend und zeigt, dass die Variantenauswahl die Zielfelder Verkehrliche Wirkung, Umwelt und Wirtschaftlichkeit angemessen berücksichtigt, wie Herr Dr. Heß schlussfolgert.

Mehr Informationen zur Methodik der Abwägung erläutert Herr Dr. Heß für die Online-Infomesse der Rheinspange 553 in diesem [Video](#).

In der weiteren Diskussion kommt die Frage auf, ob für die Rheinspange 553 auch Radwege vorgesehen sind. Herr Dr. Heß führt aus, dass der Bau von Radwegen in der Planung bisher nicht berücksichtigt worden ist, da dies in die Zuständigkeit eines anderen Baulastträgers fällt. Weder Straßen.NRW noch die Autobahn GmbH sind für die Planung von Radwegen zuständig. [Jedoch steht mittlerweile fest, dass die notwendigen Betriebswege auf einer Rheinbrücke für den Radverkehr freigegeben werden können. Somit ist eine beidseitige Radverkehrsführung in der Breite von jeweils 3 Metern bei Brückenlösungen möglich. Die Radwege bzw. Betriebswege werden dann auch an das untergeordnete Netz angeschlossen.]

Eine Teilnehmerin kritisiert insbesondere die Gewichtung der Ziele für das Zielfeld Umwelt und fragt, ob in der vertiefenden Untersuchung eine andere Gewichtung oder Methodik zum Einsatz kommen könnte. Herr Dr. Heß erklärt, dass eine Festlegung der Zielgewichtung bei der Auswahl im jetzigen Planungsschritt bewusst nicht vorgenommen wurde. Für die



Auswahl der Vorzugsvariante wird im nächsten Schritt wahrscheinlich erneut eine Sensitivitätsanalyse vorgenommen werden. Die Variation der Gewichtung der Zielfelder und der Ziele kann ggf. noch sinnvoll weiterentwickelt werden.

Die Methodik der Sensitivitätsanalyse wird an diesem Abend vielfach diskutiert und ruft sowohl kritische als auch zustimmende Reaktionen im Teilnehmerkreis hervor. Für eine stringente Bewertungsmethodik ergänzt Herr Däumer, wäre es jedoch sinnvoll, die Sensitivitätsanalyse in der vertiefenden Untersuchung weiterhin als Methodik beizubehalten oder zumindest mit einer ähnlichen Methodik vorzugehen.

Es wird angemerkt, dass einige Naturschutzverbände sich gewünscht hätten, für die Festlegung der Variation der Gewichtung der Umweltziele eingebunden zu werden und die Bewertungskriterien mitgestalten zu können. Herr Carmagnole erklärt, dass bei der Auswahl der Vorzugsvariante zusätzlich zur Mitwirkung im Dialogforum noch eine formale Konsultation der Naturschutzverbände als Träger öffentlicher Belange stattfinden wird.

Ein Teilnehmer äußert Unmut darüber, dass in dem Beteiligungsprozess nicht auch Politiker eingebunden werden. Herr Carmagnole erläutert dazu, dass es neben dem Dialogforum noch einen politischen Begleitkreis gibt, der ebenfalls regelmäßig über die Prozessfortschritte informiert wird. In der nächsten Sitzung des Dialogforums wird es erneut einen kurzen Bericht aus der Sitzung des Politischen Begleitkreises geben, die am 28.10. stattfindet. An dem Politischen Begleitkreis nehmen zudem auch immer „Botschafter“ aus dem Dialogforum teil.

Eine Teilnehmerin erfragt, warum die Ziele Wohnbebauung und kulturelles Erbe im Zielfeld Umwelt die gleiche Gewichtung erhalten haben. Hierzu wendet ein weiterer Teilnehmer ein, dass die Gewichtung für Wohnbebauung mit 2,5 Prozent private Belange unzureichend berücksichtigt. Herr Dr. Heß erklärt, dass die Teilziele in der Validierung der Variantenauswahl mit verschiedenen Gewichtungen versehen wurden.

Um die Herleitung der Gewichtung für das Zielfeld Umwelt nochmals zu verdeutlichen, ist das Vorgehen an dieser Stelle nachträglich ergänzt worden:

Die Ziele im Zielfeld Umwelt wurden aus den gesetzlich vorgegebenen Schutzgütern abgeleitet. Zunächst mag es so aussehen, dass die in erster Linie ökologisch oder naturschutzfachlich ausgerichteten Ziele gegenüber den Zielen, die vor allem die Menschen betreffen (z.B. das Wohnen, die Erholung) im Vordergrund stehen. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass auch die Bewertung diverser ökologisch aufgerichteter Schutzgüter anhand von Kriterien erfolgt, die dem Menschen und damit der Wohnqualität dienen (z.B. Lärmschutz, Trinkwasserschutz, Landschaftsbild). Daher wird der Mensch mit seinen Bedürfnissen über alle Zielfelder hinweg deutlich höher gewichtet als beispielsweise die Denkmalpflege. Diese Vorgehensweise wurde im Vorfeld der Variantenbewertung noch einmal validiert, indem eine Gewichtung der Ziele innerhalb des Zielfeldes Umwelt erfolgte. So wurde u.a. das Ziel Wohnen und Erholen einmal mit 10,2 % und zugleich die Denkmalpflege mit lediglich 1,2 % gewertet. Mit dieser Sensitivitätsanalyse konnte dargelegt werden, dass die Rangfolge der ausgewählten Varianten überwiegend gleichbleibt. Daraus lässt sich schließen, dass alle Schutzgüter – und insofern auch das Zielfeld Wohnen – im Ergebnis angemessen berücksichtigt werden.

Es wird der Wunsch geäußert, dass die Unterlagen zur Vorbereitung auf das Dialogforum im Vorfeld zugesendet werden, damit eine bessere Diskussionsgrundlage entsteht. Herr Carmagnole erläutert, dass alle Präsentationinhalte, die nicht schon die Ergebnisse vorwegnehmen, im Vorfeld zugesandt wurden, um den Teilnehmenden die Möglichkeit zu geben, sich bereits vorab in die komplexe Methodik einzudenken zu können. Ein Teilnehmer bemerkt, dass er die Präsentation von nur einer beispielhaften Variante nicht glücklich findet und sich die Vorstellung einer weiteren Variante mit einer besseren Bewertung als Vergleich gewünscht hätte. Auch bemerkt er, dass die Bewertungsgrundlagen nicht verständlich dargestellt seien. Herr Carmagnole verweist darauf, dass alle Inhalte nochmals ausführlich auf der Website der [Infomesse](#) zu finden sind.

Auf die Frage, wie die Gewichtungsspanne in den Zielfeldern festgelegt wird, erläutert Herr Dr. Heß, dass es eine Abwägungsentscheidung und letztendlich auch eine politische Entscheidung ist, wie weit die Spanne für die Gewichtungskombinationen der Zielfelder angesetzt wird. So konnte sich auf eine moderate Spannweite mit 50 % als höchste und 25 % als niedrigste Gewichtung verständigt werden.

Auf die Frage, ob sich die Gesamtbauteit durch die vielen unterschiedlichen Baulose verlängern wird, erklärt Herr Dr. Heß, dass die Baulose so verschachtelt werden, dass parallel gearbeitet werden kann. Die in der Bewertung angegebenen Bauzeiten der Varianten wurden als Gesamtbauteit pro Trasse betrachtet.

Die Teilnehmenden interessiert besonders, ob bei Godorf doch der Bau einer Tunnelvariante möglich wäre, wenn die Trasse im Bereich der Anschlussstelle Godorf in Troglage gebaut werden würde. Hier erklärt Herr Dr. Heß, dass eine solche Variante zwar möglich, aber nicht sinnvoll sei. Der bauliche Aufwand und die Auswirkungen auf die bestehende Infrastruktur sei erheblich größer als bei einer Brückenvariante.



Auf die Frage, ob mit möglichst geraden Trassenverläufen nicht Kosten eingespart werden können und warum dennoch einige Varianten mit schlangenförmigen Verläufen ausgewählt wurden, erklärt Herr Dr. Heß, dass die Streckenlänge einer Trasse im Verhältnis zu den Ingenieursbaukosten nicht ausschlaggebend ist. Komplizierte Knotenpunkte haben größere Effekte auf die Kosten als Abweichungen in der Streckenlänge.

Auf Rückfrage, ob es realistisch sei, dass eine Variante nach der vertiefenden Untersuchung in der Rangfolge von Platz neun auf 1 aufsteigen könnte, erklärt Herr Däumer, dass sich die Rangfolge der Varianten auf jeden Fall noch verändern kann. Es ist jedoch eher unwahrscheinlich, dass eine Variante von Platz 9 auf Platz 1 rutschen wird. Es werden noch weitere ergänzende Untersuchungen vorgenommen, weshalb es durchaus noch Verschiebungen geben kann, sonst bräuhete es keine vertiefende Untersuchung mehr.

TOP 8: Weiteres Vorgehen

Rüdiger Däumer, Straßen.NRW

Herr Däumer gibt einen Ausblick auf die nächsten Schritte der Planung: Der erste Teil der Objektplanung ist mit der vorliegenden Auswahl von neun sinnvollen Varianten abgeschlossen. In den nächsten Wochen und Monaten werden diese neun Varianten alle noch einmal in einem zweiten Teil vertiefend geprüft. Grundsätzlich werden hier die gleichen Themenbereiche angesprochen wie in der ersten Stufe. Möglicherweise sind noch ergänzende Untersuchungen notwendig. Unter anderem werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie Wirkungsprognosen vorgenommen. Für jede der neun Varianten erfolgt außerdem eine eigene Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen und es wird ein Seveso-III-Gutachten zu Gefahren durch Unfälle mit gefährlichen Stoffen in den benachbarten Industriegeländen erstellt. Weiterhin werden die Linien der Varianten genau festgelegt und die Anschlussstellen ausgearbeitet.

Im weiteren Beteiligungsprozess findet vom 28. Oktober bis 6. November eine Online-Infomesse statt. Herr Däumer bietet den Teilnehmenden im Verlauf der vertiefenden Untersuchung bei Bedarf eine weitere Sitzung an, um einen „Blick in die Werkstatt“ der Planer zu ermöglichen und auf weitere drängende Fragen eingehen zu können.

Der dritte UVS-Abstimmungstermin wird voraussichtlich im Frühjahr 2021 stattfinden. Etwa Mitte 2021 soll dann in dem Pa2-Termin mit den zuständigen Dienststellen die Vorauswahl der Vorzugsvariante vorgenommen werden. Das Dialogforum wird dann erneut zu einer Sitzung einberufen werden, in der die Ergebnisse aus den Terminen vorgestellt werden.

Über den Zeitpunkt und Ablauf der kommenden Sitzungen werden die Mitglieder frühzeitig informiert werden.

