

# Rheinspange 553

Politischer Begleitkreis

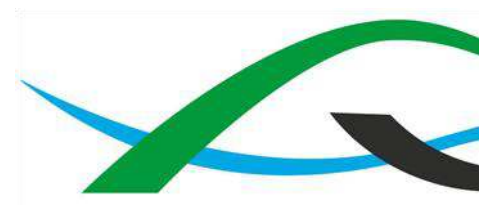
Vierte Sitzung, 28. Oktober 2020

*Protokoll*



## Tagesordnung

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



An der vierten Sitzung des politischen Begleitkreises nehmen 38 Amts- und Mandatsträgerinnen und -träger aus der Region teil.

## TOP 1: Begrüßung und Einführung

Der Moderator Simon Carmagnole (ehemals Trockel) von der ifok GmbH begrüßt die Mitglieder des politischen Begleitkreises zum Projekt „Rheinspange 553“ zur vierten Sitzung. Die Sitzung findet in Niederkassel statt und wird für einige Mitglieder sogleich über einen Online-Stream übertragen. Online-Teilnehmende können über einen Chat ihre Fragen stellen, die punktuell in die Diskussion eingebunden werden.

Herr Willi Kolks, zukünftiger Leiter der Außenstelle Köln bei der neugegründeten Autobahn GmbH, eröffnet die Sitzung und heißt die Teilnehmenden herzlich 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. Herr Kolks kündigt an, dass die Auswahl der vertiefend zu untersuchenden Varianten, welche dem politischen Begleitkreis in dieser Sitzung vorgestellt wird, ebenfalls für die Öffentlichkeit ab dem selbigen Tag auf der [Online-Infomesse der Rheinspange 553](#) einsehbar ist.

## TOP 2: Stand der Planung

*Rüdiger Däumer, Straßen.NRW*

Herr Däumer erläutert dem politischen Begleitkreis 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 neun 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 fünf Verknüpfungspunkte mit der A555 und möglichen 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.

Ein Teilnehmer fragt, warum bei Godorf keine Tunnelvariante mit dem Absenkverfahren in Betracht gezogen würde. Herr Dr. Heß erklärt, dass das Einschwimm- und Absenkverfahren sich nicht zur Realisierung eines Tunnels bei Godorf eignet. Die geometrischen Zwangspunkte ergeben sich linksrheinisch nicht nur aus der notwendigen Überdeckung des Tunnels,



sondern maßgeblich auch durch das Godorfer Hafengelände, das auch unterführt werden müsste. Entscheidend ist hier der zu geringe Abstand zwischen dem Hafengelände und der Bestandsautobahn A555. Die erforderliche Längenausdehnung, die sich aus der zulässigen Längsneigung (Neigung der Autobahn bzw. Fahrbahn in Fahrtrichtung) einer Autobahn und den zu überwindenden Höhenunterschieden ergibt, schließt eine Tunnellösung aus. Andere Lösungssätze, wie z.B. das Verschieben des Tunnelportals in Richtung Brühl und Unterführung der A555 sind zwar denkbar, aber wegen der sehr großen baulichen Aufwendungen nicht sinnvoll.

Auf Rückfrage, ob denn eine Brückenlösung mit einer Untertunnelung des rechtrheinischen Retentionsbeckens möglich wäre, ergänzt Herr Dr. Heß, dass dies planerisch möglich sei. Ein Tunnelportal im Retentionsraum aber würde dort einen sehr großen Eingriff verursachen und von daher nicht sinnvoll sei. Herr Dr. Heß verweist auf den Abschlussbericht, in dem der Ausschluss aller Varianten und die Ergebnisse der gutachterlichen Bewertung nochmals dargelegt werden. Dieser Bericht wird am Ende der Vorplanung fertiggestellt und dann auch veröffentlicht werden. Auf Rückfrage erläutert Herr Dr. Heß, dass eine Visualisierung der Variante durchaus möglich wäre, jedoch bislang nicht erforderlich war.

## 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.

Die Frage, ob die Unterlagen der Verkehrsuntersuchungen zur Rheinspange 553 bereits vorliegen, bejaht Herr Dr. Weiser. Auf die Anschlussfrage, warum nicht alle diskutierten Varianten bislang bereits vertiefend untersucht wurden, erläutert Herr Dr. Weiser, dass dies erst im nächsten Schritt für die nun vorausgewählten neun Varianten vorgesehen ist.

## 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 Ziele ermittelt 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.

Ein Teilnehmer fragt, warum in der wirtschaftlichen Bewertung nicht die Inanspruchnahme der bisher unbebauten Gewerbegebietsflächen nördlich von Urfeld berücksichtigt wurde. Herr Dr. Heß erklärt hierzu, dass bei der Bewertung der Varianten bislang noch nicht die Flächeninanspruchnahme und der notwendige Grundstückserwerb betrachtet wurden. Das ist ebenfalls Aufgabe der nun anstehenden vertiefenden Untersuchung. Der Teilnehmer schlägt auch vor, die eine Pylonpfeilergründung für die Variante V4B im linksrheinischen Uferbereich zu untersuchen.



## 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 kann 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. Die als Brücken geplanten Varianten 1B, 2B, 3B, 4B und 6aB schnitten aus umweltfachlicher Perspektive vergleichsweise schlechter ab als die Tunnelvarianten 6aT, 6bT, 7T und 10T. 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.

Nach den ersten drei Fachvorträgen „Verkehrliche Wirkung“, „Umwelt“ und „Wirtschaftlichkeit“ können die Mitglieder weitere Fragen an alle Referenten richten. Auf die Frage, warum die Variante 3B nicht vertiefend geprüft wird, erklärt Herr Dr. Heß, dass es keinen alleinigen Grund für den Ausschluss einer Variante gibt. Es ist immer die Summation der Bewertung aller Ziele, die zu einem Ausscheiden der Variante führt. Die Variante 3B würde bspw. wie die Variante 4B in das FFH-Gebiet „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Bad Honnef und Emmerich“ und in den Langeler Polder eingriffen, jedoch z.B. gegenüber der Variante 4B zu einer stärkeren Beeinträchtigung der Zone II des Wasserschutzgebietes Zündorf und zu einer stärkeren Zerschneidung von unzerschnittenen verkehrssarmen Räumen führen. Zudem ist die Variante 3B ca. 20 Millionen Euro teurer als die Variante 4B.

Die Teilnehmenden diskutierten auch zur Variantenauswahl im südlichen Planungsraum. Auf Rückfrage, warum es von der Anschlussstelle W2 zu O5 keine Varianten gibt, die grob geprüft wurden, erläutert Herr Dr. Heß, dass für jede mögliche Variante die Frage gestellt werden muss, welchen besonderen Vorteil diese Variante gegenüber den anderen Varianten hätte. Hierzu kommt der Einwand von dem Teilnehmer, dass diese Variante am weitesten entfernt von der dortigen Wohnbebauung verlaufen würde. Herr Dr. Heß ergänzt, dass diese Variante voraussichtlich keine nachhaltigen Vorteile bieten würde, die nicht von anderen Varianten übertroffen würden. Demnach gehörte die Variante W2-O5 nicht zu den sich aufdrängenden Varianten. An der Anschlussstelle O5 würde die Variante zudem gewerbliche Gebiete beeinträchtigen.

Auf die Einwände, dass die Anschlussstellen Wesseling und Godorf unzureichend in die verkehrliche Bewertung einbezogen wurden, stellt Herr Dr. Weiser klar, dass sämtliche Elemente des Straßennetzes im Planungsraum in der erforderlichen Detailliertheit und mit einer angemessenen Methodik berücksichtigt wurden.

Herr Bechtloff erläutert auf Rückfrage, dass im Rahmen der Wirkungsprognose der Umweltverträglichkeitsstudie auch Straßen mit Wohnbereichen außerhalb des Untersuchungsraumes berücksichtigt wurden, wenn es dort zu relevanten Verkehrszunahmen kommen sollte.

In der Diskussion wird die Frage aufgeworfen, ob die aktuelle Situation durch COVID-19 zu einer Verkehrsreduzierung führen werde, und ob diese Entwicklung in dem Verkehrsmodell bereits enthalten ist. Herr Dr. Weiser erklärt dazu, dass die aktuell zu beobachtenden Verkehrsbelastungen im Straßennetz bislang keinen Rückschluss darauf zulassen, ob im Prognosezieljahr 2030 eine andere als die bisher angenommene Verkehrsnachfrage zu erwarten ist. Ebenso wenig könnten bislang Auswirkungen einer einsetzenden Verkehrswende beobachtet werden. In der nächsten BVWP-Prognose könnten die absehbaren Auswirkungen solcher Entwicklungen dagegen berücksichtigt werden. Diese werden dann auch in eine aktualisierte Verkehrsprognose zur Untersuchung der Rheinspange einfließen. Das Verkehrsmodell berücksichtigt aber bereits jetzt die nach heutigem Kenntnisstand (bzw. gemäß Abfrage im Sommer 2019) anzunehmenden Strukturdatenveränderungen durch Neubaugebiete und gewerbliche Entwicklungen.

Ein Teilnehmer erfragt, inwiefern die Beeinträchtigung von FFH-Gebieten ein K.O.-Kriterium darstellen kann. Herr Bechtloff erklärt, dass dies ein Ausschlusskriterium sein kann. In der kommenden vertiefenden Untersuchung wird die Beeinträchtigung solcher Gebiete in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung für die entsprechenden Varianten genauestens untersucht und bewertet werden.

Hinsichtlich des Verkehrsmodells erklärt Herr Dr. Weiser, dass das Modell nicht auf Schätzungen, sondern auf sehr umfangreichen empirischen Daten, darunter auch umfassenden eigenen Zählungen beruht. Bei einer Fortschreibung der BVWP-Prognose ist die Prognose der Verkehrsuntersuchung ebenfalls anzupassen. Auf Rückfrage, ob der Verkehr in





Bornheim durch den Bau der Rheinspange 553 zunehmen wird, erklärt Herr Dr. Weiser, dass das Verkehrsmodell keine Verkehrszunahme im Bereich Bornheim gezeigt hat.

Auf Rückfrage, wie die Planung der Stadtbahn zwischen Köln und Bonn in der Planung der Rheinspange 553 berücksichtigt wird, erklärt Herr Dr. Weiser, dass auch diese in der Verkehrsprognose bereits als realisiert angesehen wurden. In der Verkehrsuntersuchung sind sämtliche ÖPNV-Maßnahmen berücksichtigt, die bei der Abfrage im Sommer 2019 von den zuständigen Stellen benannt wurden, darunter auch die geplante Linie 17 zwischen Niederkassel und Bornheim. Die seinerzeit erstellte Liste der Maßnahmen umfasst auch geplante Radschnellwege.

Auf Nachfrage, ob mögliche Bündelungsoptionen für die geplante Güterbahntrasse in Betracht gezogen werden, kann Herr Dr. Sarikaya vom Rhein-Erft-Kreis ergänzen, dass die Güterbahntrasse nicht die Rheinquerung der Rheinspange 553 betrifft, da sie nur rechtsrheinisch geplant wird. Mögliche Bündelungsoptionen kommen daher nur im rechtsrheinischen Teil der Rheinspange 553 in Frage.

Von einem Teilnehmer kommt die Rückfrage, ob die Wasserversorgung bei Widdig betroffen wäre, wenn dort eine Tunnelvariante entstehen würde. Herr Dr. Heß erklärt, dass nach heutigem Erkenntnisstand und auf der Grundlage von Erfahrungswerten aller Voraussicht nach davon auszugehen ist, dass es durch die Tunnelvarianten vor allem aufgrund des mächtigen Grundwasserleiters in der Rheinaue zu keinen relevanten anlagebedingten Beeinträchtigungen kommen wird. Mögliche Beeinträchtigungen während des Baus sind noch zu klären und ggf. durch entsprechende Maßnahmen zu vermeiden bzw. zu vermindern. Die Ergebnisse der geplanten Abstimmungen mit dem Wasserbeschaffungsverband werden in der Umweltverträglichkeitsstudie berücksichtigt werden.

Für einen Tunnel müssen zudem immer auch die Anforderungen der SEVESO III-Richtlinie (u. a. hinsichtlich Gefahrguttransporten) berücksichtigt werden. Hier erklärt Herr Dr. Heß auf Rückfrage, dass die SEVESO III-Prüfung erst in der vertiefenden Untersuchung ansteht und dann geprüft wird, ob bestehende Gebiete mit bspw. Gasleitungen zu einem Ausschluss der jeweiligen Variante führen würden. Die SEVESO III-Prüfung wird insbesondere die Anschlusspunkte W1 und W2 betreffen.

## 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 gewählt. 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 Spannweite. Als höchste Gewichtung eines Zielfeldes wurden 50 % sowie als niedrigste 25 % festgelegt. Insgesamt wurden acht verschiedene Gewichtungskombinationen betrachtet.

Um aus den vorliegenden Varianten die 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 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](#).

Auf Rückfrage, ob – entgegen anderslautender Aussagen im Rat der Stadt Wesseling – u.U. Häuser und Wohnbebauung für die Rheinspange 553 abgerissen werden müssen, erklärt Herr Kolks, dass die aktuellen Variantenlinien lediglich Korridore darstellen und noch nicht den detaillierten Verlauf der späteren möglichen Trasse darstellen. Auf die Nachfrage, wieso



Varianten, die in bebaute Flächen eingreifen, nicht im Vorhinein ausgeschlossen werden, erklärt Herr Kolks, dass in dieser vertiefenden Untersuchung sehr genau die sich ergebenden Betroffenheiten hinsichtlich der bebauten Flächen betrachtet und bewertet werden. Um einen möglichst vollständigen Abwägungsprozess abzubilden, wurden an dieser Stelle keine Ausschlusskriterien bei der Bewertung der Varianten definiert. Grundsätzlich ist ein Überspannen von Wohnhäusern nicht vorgesehen.

Die Teilnehmenden interessiert zudem, wer die Auswahl der Vorzugsvariante letztendlich vornehmen wird. Herr Dr. Heß erklärt, dass, nachdem die Varianten der Rheinspange 553 vertiefend geprüft worden sind, ein Variantenvergleich unter Berücksichtigung aller relevanten Belange erfolgt. Im Rahmen dieses Variantenvergleichs wird aus allen untersuchten Trassenverläufen eine Vorzugsvariante herausgearbeitet. Diese wird dann dem Bundesverkehrsministerium in einem formalen Verfahren zur „Bestimmung der Linie“ vorgelegt. Eine direkte Einbindung der Verkehrsausschüsse auf Landes- oder Bundesebene ist nicht vorgesehen. Die Vorzugstrasse wird daraufhin öffentlich bekannt gegeben und ist damit für die weitere Planung verbindlich festgelegt.

Herr Kolks erläutert noch einmal, dass es zum Ende der Vorplanung einen umfassenden Bericht geben wird, in dem der Auswahlprozess und die vorgenommene Bewertung nochmal im Detail erläutert werden. Auch die Kriterien, die zum Ausschluss der jetzigen Varianten geführt haben, werden Teil des Berichts sein.

Ein Teilnehmer fragt, ob die Anschlussstelle Wesseling beim Bau der Varianten 5B, 6aT, 6bB, 7T oder 8B erhalten wird. Herr Dr. Heß verneint dies. Bei diesen Varianten wird die Anschlussstelle Wesseling nach Süden verlegt und über die L192 erschlossen.

## 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 ein Seveso-III-Gutachten zu Gefahren durch Unfälle mit gefährlichen Stoffen wird erstellt. Weiterhin werden die Linien der Varianten genau festgelegt und die Anschlussstellen ausgearbeitet. Der dritte UVS-Abstimmungstermin wird voraussichtlich im Frühjahr 2021 durchgeführt. Etwa Mitte 2021 soll dann in dem Pa2-Termin mit den zuständigen Dienststellen die Vorauswahl der Vorzugsvariante vorgenommen werden.

Herr Kolks ergänzt, dass der eben dargestellte Prozess für die weitere Variantenauswahl mit einem Linienbestimmungsverfahren abgeschlossen wird, bei dem sich auch Städte und Gemeinden formal beteiligen und sich zu der Vorzugsvariante positionieren können. Zudem ergänzt Herr Kolks auf Rückfrage, dass das Linienbestimmungsverfahren voraussichtlich ein halbes Jahr benötigen wird.

Ein Teilnehmer erfragt, ob es stimmt, dass die Nordvariante bereits ausgeschlossen wird, wie es in der Presse stand. Herr Däumer erklärt, dass dies nicht richtig ist. Auch die Nordvariante wird vertiefend untersucht werden. Alle neun ausgewählten Varianten werden gleichermaßen geprüft und bewertet werden. Dabei kann es durchaus noch zu Verschiebungen in der aktuellen Rangfolge kommen.

Die Mitglieder des politischen Begleitkreises bitten für zukünftige Sitzungen nochmal mit Nachdruck darum, die Presse nicht vor der Sitzung des politischen Begleitkreises zu informieren. Die Mitglieder können so auf die angefragten Stellungnahmen seitens der Presse nicht reagieren. Herr Kolks stellt hier nochmals klar, dass das zentrale Arbeitsgremium das Dialogforum ist und daher dieses auch immer zuerst informiert werden wird. Der politische Begleitkreis soll anschließend (im besten Fall am Folgetag) informiert werden. Dieses Mal war dies aus terminlichen Gründen nicht möglich. Dies wird für die Zukunft nochmals aufgenommen und es wird weiterhin versucht, die Sitzungen an aufeinanderfolgenden Tagen stattfinden zu lassen. Die Presse würde dann erst nach der Sitzung des politischen Begleitkreises informiert.

Im weiteren Beteiligungsprozess findet vom 28. Oktober bis 6. November die Online-Infomesse statt. Für den politischen Begleitkreis wird die nächste Sitzung nach Feststellung der Vorzugsvariante einberufen werden.

