



Zwölf Irrtümer und Falschbehauptungen zur Rheinspange 553

Irrtum 1:

„Es gibt schon eine interne Vorzugsvariante bei der Autobahn GmbH.“

Autobahn GmbH: Es gibt keine Vorfestlegung auf eine Variante! Derzeit werden alle zwölf vertiefend zu prüfenden Varianten der Rheinspange 553 gleichrangig geprüft.

Zum Stand der Planungen haben Straßen.NRW bzw. die Autobahn GmbH stets frühzeitig und umfassend kommuniziert. Die Intensität der Kommunikation und die Vielzahl der genutzten Kanäle (Gremienarbeit, Projektwebsite, Infomärkte und Infotouren, Newsletter, Planungswerkstatt etc.) übersteigen den Standard dabei deutlich.

Irrtum 2:

„Die Nullvariante wurde nicht geprüft, obwohl dies bei der Auswahl der Vorzugsvariante vorgeschrieben ist.“

Autobahn GmbH: Die Autobahn GmbH hat den gesetzlichen Auftrag, eine neue Autobahnverbindung zu planen.

Der Begriff Nullvariante beschreibt im Planungsprozess einen Planfall, bei dem ein betrachtetes Projekt nicht umgesetzt wird. Die Fachbezeichnung für die Nullvariante lautet „Bezugsvariante“. Die Erarbeitung des Bezugsfalles erfolgt in der Verkehrsuntersuchung. Sie ist zwingend erforderlich, da andernfalls die Auswirkungen einer jeden Variante nicht darstellbar wären. Daher wird die sogenannte „Nullvariante“ bei allen zu betrachtenden Varianten als Vergleichsmaßstab berücksichtigt.

Irrtum 3:

„Der Prozess der Variantenauswahl wird von der Autobahn GmbH auf ein gewünschtes Ergebnis hin ausgerichtet, u.a. durch die gezielte Beauftragung des Seveso-III-Gutachtens.“

Autobahn GmbH: Die Berücksichtigung der Seveso-III-Richtlinie ist im vorliegenden Planungskontext vorgeschrieben und daher keine Entscheidung, die der Autobahn GmbH freistand.

Dass ein solches Gutachten erstellt wird, wurde nicht verheimlicht: Bereits im Januar 2020 wurde auf der Projektwebsite ein FAQ-Beitrag zur Seveso-III-Richtlinie veröffentlicht und ein Gutachten für die Beurteilung von Grobvarianten der Rheinspange 553 erstellt. Die Variantenauswahl erfolgt ergebnisoffen, systematisch und transparent.

Irrtum 4:

„Das Seveso-III-Gutachten schließt eine Brückenquerung bei Godorf aus.“

Autobahn GmbH: Das Seveso-III-Gutachten stellt kein Ausschlusskriterium für eine Variante dar, auch nicht für eine Brückenquerung bei Godorf.

Die Bewertung des Seveso-III-Gutachtens fließt gemeinsam mit verschiedenen anderen wirtschaftlichen, umweltfachlichen und verkehrlichen Aspekten als wichtiger Belang in die Gesamtabwägung ein.

Irrtum 5:

„Die Industrie verhindert Tunnelvarianten.“

Autobahn GmbH: Alle Varianten werden unabhängig geprüft und bewertet. Interessensgruppen nehmen keinen Einfluss.

Tunnelvarianten wären im Übrigen auch für die Industriebetriebe in der Region nicht von Nachteil. Ein sogenanntes ADR-Gutachten untersucht die Tunnelvarianten speziell hinsichtlich der Zulässigkeit von Gefahrguttransporten. Für die Tunnelvarianten kommt es zu dem eindeutigen Ergebnis, dass sie ohne Einschränkungen von Gefahrguttransporten genutzt werden könnten.

Irrtum 6:

„In der Verkehrsuntersuchung wurde der linksrheinische Raum nicht ausreichend geprüft.“

Autobahn GmbH: In der großräumigen Verkehrsuntersuchung wurden sowohl der links- als auch der rechtsrheinische Raum mit der gleichen Tiefe untersucht.

Mithilfe von Daten von Dauerzählstellen sowie von ergänzenden Zählungen im untergeordneten Netz wurde für beide Rheinseiten eine umfassende Datengrundlage geschaffen. Der Untersuchungsraum umfasst hierbei ein Gebiet, welches von West nach Ost durch die Autobahnen A61 und A3 begrenzt ist. Nördlich erstreckt sich dieser bis zur Autobahn A1 sowie bis zur Landesgrenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz im Süden.

Irrtum 7:

„Das untergeordnete Netz wird bei der Planung zur Rheinspange 553 nicht ausreichend beachtet.“

Autobahn GmbH: Die Änderungen des Verkehrsaufkommens im untergeordneten Netz werden bei der umweltfachlichen Bewertung und den verkehrlichen Wirkungen berücksichtigt.

Treten vermehrte Verkehrslärmimmissionen im untergeordneten Netz als planbedingte Folge auf, werden diese in den Abwägungsprozess einer Variantenfindung

mit einbezogen. Veränderungen des Verkehrsaufkommens im untergeordneten Netz finden sich also insbesondere im Zielfeld „Umwelt“ wieder. Daneben beeinflussen mögliche Verkehrszu- und -abnahmen das Zielfeld der verkehrlichen Wirkungen im gesamten Untersuchungsraum. Mit Hilfe der Kriterien Reisezeiten, den Betriebskosten und der Zuverlässigkeit werden sie berücksichtigt und bewertet.

Irrtum 8:

„Die Autobahn GmbH hat den ÖPNV in der Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigt: Dessen Ausbau – und die zu erwartende Verkehrswende – machen die Rheinspange überflüssig.“

Autobahn GmbH: Die Planungen des ÖPNV und der Rheinspange 553 stehen nicht in Konkurrenz zueinander.

In der großräumigen Verkehrsuntersuchung für die Rheinspange 553 wurde auch der Ausbau des ÖPNV berücksichtigt, etwa die geplante Stadtbahn Bonn-Niederkassel-Köln. Die Untersuchung zeigt allerdings, dass der Bedarf für die Rheinspange 553 auch unter Berücksichtigung dieser ÖPNV-Maßnahmen weiterhin gegeben ist. Auch Themen wie Verkehrswende, Elektromobilität und Digitalisierung können zukünftig betrachtet werden. Zurzeit gibt es aber noch keine belastbaren Erkenntnisse zu diesen Themenbereichen.

Irrtum 9:

„Der Radverkehr wird in den Planungen vollkommen vergessen.“

Autobahn GmbH: Rad- und Fußverkehr wird mitgedacht.

Schon in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden Rad- und Fußgängerverkehr betrachtet. Zusätzlich wurde 2020 im Bundesfernstraßengesetz festgelegt, dass die für den Bau und die Wartung notwendigen Betriebswege von Autobahnbrücken bei Bedarf für den öffentlichen Rad- und Fußverkehr freigegeben werden sollen. Diese Radwege bzw. Betriebswege werden dann auch an das untergeordnete Netz angeschlossen. Bei Tunnellösungen ist jedoch keine entsprechende Lösung möglich.

Irrtum 10:

„Die Rheinspange 553 wird sich verheerend auf die Trinkwasserversorgung der Kommunen auswirken.“

Autobahn GmbH: Es besteht keine Gefahr für die Trinkwasserversorgung.

Für den Schutz des Wassers werden strenge gesetzliche Vorgaben eingehalten. Für alle Varianten werden mögliche Auswirkungen auf das Trinkwasser umfassend untersucht und ggf. Schutzmaßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben getroffen.

Irrtum 11:

„Bornheim wurde nicht angemessen beteiligt, obwohl die Stadt von neun der zwölf Varianten der Rheinspange massiv beeinträchtigt wäre.“

Autobahn GmbH: Alle potenziell betroffenen Kommunen wurden von Anfang an in den Beteiligungsprozess einbezogen.

Auch die Bornheimer Stadtverwaltung war von Beginn an im politischen Begleitkreis der Rheinspange vertreten. Nachdem sich eine konkrete Betroffenheit des Bornheimer Stadtgebiets planerisch stärker abzeichnete, wurden auch die Fraktionen im Stadtrat eingeladen, eine Vertretung zu entsenden.

Auch im Dialogforum war von Beginn an ein Bornheimer Bürger Mitglied und seit Ende 2019 wird die Bornheimer Stadtverwaltung auch ins Dialogforum eingeladen. Im März 2020 wurde zudem eine neu gegründete Bornheimer Bürgerinitiative ins Dialogforum aufgenommen.

Irrtum 12:

„Der Mensch spielt bei der Planung der Rheinspange keine Rolle.“

Autobahn GmbH: Im Gegenteil: Der Mensch spielt bei der Variantenauswahl für die Rheinspange 553 eine sehr wichtige Rolle.

Er wird in vielen Einzelzielen innerhalb der Zielfelder berücksichtigt. Im Zielfeld Umwelt beziehen sich mehr als 50% der Bewertungskriterien direkt auf den Menschen. Neben den Zielen Wohnen und Erholen betreffen im Zielfeld Umwelt viele weitere Ziele wie Grundwasser, Boden, Luft und Klima, Landschaftsbild oder kulturelles Erbe das Schutzgut Mensch. Zusätzlich findet sich der Mensch auch im Zielfeld Wirtschaftlichkeit wieder – insbesondere, wenn es darum geht, die Inanspruchnahme hochwertiger Nutzflächen wie etwa Eingriffe in das Wohneigentum zu bewerten. Die Belange des Menschen fließen beim Variantenvergleich also insgesamt mit einer hohen Gewichtung in die Abwägung ein.

Die Rheinspange 553

Der Ballungsraum Köln-Bonn ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen geprägt. Eine neue Autobahnquerspange (A553) zwischen der A59 und der A555 mit einer Rheinquerung soll Entlastung bringen. Die Planung der Maßnahme erfolgt unter frühzeitiger und konsequenter Beteiligung der Menschen und Interessengruppen der Region.

Mehr Informationen unter: www.rheinspange.nrw.de

Impressum

Herausgeber

Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Rheinland | Außenstelle Köln
Deutz-Kalker-Straße 18
50679 Köln, Deutschland
+49 221 299270
rheinspange@autobahn.de
<https://www.autobahn.de/rheinland>

Pressekontakt

Timo Stoppacher
0221-97708-220
timo.stoppacher@autobahn.de

Bild: ©Dizfoto, Shutterstock.com

Stand: Juli 2021