

Rheinspange 553

Dialogforum

Neunte Sitzung, 22. Juni 2022

Protokoll

Tagesordnung

Uhrzeit	Tagesordnungspunkt
<i>ab 17:15 Uhr</i>	<i>Einlass aus dem Warteraum</i>
17:30 Uhr	TOP 1: Begrüßung und Einführung
	TOP 2: Organisatorisches
	TOP 3: Aktueller Planungsstand
	TOP 4: Rückfragen
	TOP 5: Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und der FFH-Verträglichkeitsstudie (FFH-VS)
	TOP 6: Rückfragen und Diskussion
	TOP 7: Abstimmung Pressemitteilung
	TOP 8: Feedback und Abschluss
19:45 Uhr	Ende der Online-Sitzung



Die neunte Sitzung des Dialogforums zum Projekt Rheinspange 553 fand am Mittwoch, den 22. Juni 2022 in Form einer Videokonferenz statt. Es nahmen 27 Mitglieder des Dialogforums teil.

TOP 1: Begrüßung und Einführung

Moderator Dr. Jan Beermann von der ifok GmbH begrüßt die Teilnehmenden zur neunten Sitzung. Von Seiten der Autobahn GmbH des Bundes begrüßt Friederike Schaffrath, Geschäftsbereichsleiterin Planung in der Außenstelle Köln, die Teilnehmenden.

TOP 2: Organisatorisches

Dr. Beermann stellt die Tagesordnung vor und erläutert technische Hinweise zum Ablauf der digitalen Veranstaltung. In der neunten Sitzung des Dialogforums werden die Ergebnisse der umweltfachlichen Bewertung der zwölf vertieft untersuchten Varianten vorgestellt. Die Ergebnisse sollen im Dialogforum diskutiert, Verständnisfragen geklärt und Anregungen aufgenommen werden.

TOP 3: Aktueller Planungsstand

Projektleiter Rüdiger Däumer informiert die Teilnehmenden zunächst über den aktuellen Planungsstand der Rheinspange 553. Derzeit befindet sich die Planung weiterhin in der Phase „Vorplanung und Linienbestimmung“. Ein wichtiger Meilenstein wurde durch die nun vorliegende umweltfachliche Bewertung aller zwölf Varianten erreicht, die in der heutigen Sitzung vorgestellt wird. Der dritte Abstimmungstermin zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖBs) steht als nächstes bevor. Unter Berücksichtigung möglicher Stellungnahmen der TÖBs wird die UVS dann im Herbst 2022 fertiggestellt. Nach der Zusammenführung der Ergebnisse der verkehrlichen Wirkung, Wirtschaftlichkeit und Objektplanung wird voraussichtlich im Winter 2022/2023 die gesamtplanerische Vorzugsvariante mit der Autobahn GmbH des Bundes erarbeitet. Da in die Gesamtabwägung neben der UVS die o. g. weiteren Faktoren einfließen, kann die umweltfachlich „beste“ Variante von der gesamtplanerischen Vorzugsvariante abweichen.

Herr Däumer betont noch einmal, dass der Weg zur Vorzugsvariante kein linearer Prozess ist, sondern iterativ verläuft. Das kann auch dazu führen, dass Prozesse mehr Zeit brauchen, weil sich die Arbeiten von Gutachter*innen und Planer*innen wechselseitig beeinflussen. Da der Prozess der Vorplanung und Linienbestimmung immer weiter fortschreitet, können nun immer mehr Untersuchungen veröffentlicht werden. Zum Beispiel werden zeitnah die für die UVS ermittelten Verkehrszahlen und die geotechnische Bewertung auf der Projektwebsite veröffentlicht. Bezugnehmend auf ein kürzlich von Bürgerinitiativen in Auftrag gegebenes Gutachten zu den Verkehrszahlen erläutert Herr Däumer, dass auch externe Gutachten geprüft werden.

Anschließend erklärt Herr Däumer die weitere Vorgehensweise im Dialogprozess. Sobald die Vorzugsvariante feststeht, wird diese im Dialogforum und im Politischen Begleitkreis vorgestellt. Daran anknüpfend wird es eine Informationsveranstaltung für die breite Öffentlichkeit zur Vorzugsvariante geben. Wie diese aussehen wird, ist aufgrund der Pandemie noch nicht abzusehen. Auch darüber hinaus soll der kontinuierliche Beteiligungsprozess fortgeführt werden.



TOP 4: Rückfragen

Ein Teilnehmer fragt, ob sich der Vorstellungstermin der Vorzugsvariante seit dem letzten Dialogforum verändert hat. Herr Däumer erläutert, dass die Abstimmung zur Vorzugsvariante für die Autobahn GmbH ein neuer Prozess ist und deswegen nicht präzise bestimmt werden kann, wann die Vorzugsvariante vorgestellt werden kann.

Eine Teilnehmerin erfragt, ob der Hinweis „Änderungen sind grundsätzlich möglich“ sich auch auf inhaltliche Änderungen im Prozess oder nur auf terminliche Änderungen bezieht. Der Projektleiter erläutert, dass sich die Anmerkung nur auf terminliche Änderungen bezieht.

TOP 5: Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und der Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsstudie (FFH-VS)

Referent: Frank Bechtloff, Cochet Consult GbR

Frank Bechtloff von der Cochet Consult GbR, der Umweltgutachter im Projekt Rheinspange 553, stellt dem Dialogforum anschließend die Methodik und Ergebnisse der UVS und FFH-VS vor. Dabei erläutert er zunächst die Ziele, Aufgaben und das Vorgehen der UVS: Er erklärt, dass es drei wesentliche Arbeitsschritte innerhalb der UVS gibt – die Planungsraumanalyse, die vertiefende Raumanalyse und als letzten Arbeitsschritt die Erstellung einer Auswirkungsprognose und eines Variantenvergleichs. Die ersten beiden Arbeitsschritte wurden in vergangenen Dialogforen thematisiert. Da das letzte Dialogforum zur UVS schon längere Zeit zurückliegt, gibt Herr Bechtloff einen kurzen Rückblick zu den Ergebnissen der Raumanalyse. Anschließend beschreibt er die **Methodik** für die Wirkungsprognose und den Variantenvergleich: Hierfür wurde im ersten Schritt eine schutzgutbezogene Wirkungsprognose für jede Variante erstellt. Beim Schutzgut Mensch sind dies beispielsweise der Verlust von Siedlungsflächen, deren Beeinträchtigung durch Verlärmung, Schadstoffeinträge oder visuelle Überprägung. Auf dieser Grundlage wurde in einem nächsten Schritt ein Vergleich der Varianten nach ihren Auswirkungen auf die jeweiligen Schutzgüter angestellt, also beispielsweise „Variante X“ hat Vorteile gegenüber „Variante Y“. Im dritten Schritt erfolgt schließlich die Zusammenführung der Bewertung der zwölf Schutzgüter bzw. Teilschutzgüter zu einer schutzgutübergreifenden Variantenreihenfolge.

Im Folgenden geht Herr Bechtloff auf wichtige **Konfliktschwerpunkte** ein, die einzelne oder mehrere Varianten betreffen. Dazu zählen zum Beispiel die Betroffenheit von Siedlungsgebieten, des im Untersuchungsraum gelegenen FFH-Gebietes und von Naherholungsgebieten wie Seen und Waldgebieten. Die Konfliktschwerpunkte Feldvögel, Wechselkröte und unzerschnittene verkehrsarme Räume betreffen alle Varianten. Zudem gibt es im Untersuchungsraum drei Trinkwasserschutzgebiete, die durch einzelne Varianten beeinflusst werden könnten. Für die Varianten 9bT und 10T wurden zusätzlich Aufstauberechnungen durchgeführt. Sie ergaben, dass sich infolge der Herstellung eines Tunnels bzw. von Trogbauwerken weder im Bau- noch im Endzustand Beeinträchtigungen der Ergiebigkeit von Trinkwasserbrunnenergeben. Bei der Untersuchung der Trinkwasserschutzgebiete schneiden die Varianten 6aB, 6aT und 7T am besten und die Variante 11B am schlechtesten ab. Grund dafür ist u. a. die unterschiedliche Distanz zu Brunnen.

Im Anschluss an die Konfliktschwerpunkte stellt Herr Bechtloff die Ergebnisse der **FFH-Verträglichkeitsstudie** vor. Diese Studie ist ein gesonderter Baustein innerhalb der umweltfachlichen Untersuchungen. Die Ergebnisse werden jedoch in die UVS integriert. Bei den Tunnelvarianten (6aT, 7T, 9bT, 10T) liegt keine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets „Rhein-Fischschutzzonen zwischen



Emmerich und Bad Honnef“ vor, da die bei Niederkassel gelegene Teilfläche bei allen Varianten untertunnelt wird. Auch bei den Varianten 5B, 6aB und 6bB liegt keine erhebliche Beeinträchtigung vor, da hier das FFH-Gebiet lediglich tangiert wird. Bei den Varianten 3B, 4B, 8B, 9aB und 11B liegen hingegen erhebliche Beeinträchtigungen vor. Herr Bechtloff erläutert, dass bei erheblichen Beeinträchtigungen eines FFH-Gebietes durch eine Variante ein FFH-Ausnahmeverfahren erforderlich wird, sofern eine solche Variante realisiert werden soll. Für eine Ausnahmegenehmigung muss u. a. nachgewiesen werden, dass es keine zumutbaren Alternativen gibt, mit denen der Zweck des Vorhabens erreicht werden kann. Bei einer erheblichen Betroffenheit von Erlen-Eschen- und Weichholz-Auenwäldern (prioritärer Lebensraumtyp des Anhangs I der FFH-Richtlinie), wie sie bei den Varianten 3B, 4B, 8B, 9aB und 11B vorliegt, wäre zusätzlich eine Beteiligung der EU-Kommission erforderlich.

Im letzten Schritt präsentiert Herr Bechtloff die **schutzgutübergreifende Variantenreihenfolge**. In dieser belegen die Tunnelvarianten 10T, 7T und 6aT in engem Abstand zueinander die ersten drei Ränge – sie würden sich insgesamt am wenigsten stark auf die Umweltbelange im Untersuchungsraum auswirken. Die Variante 10T, mit einem Rheintunnel südlich von Niederkassel, schneidet dabei am besten ab. Am Ende der Rangliste befinden sich die Varianten 3B und 4B mit einer Brücke bei Godorf sowie die Variante 9aB mit einer Brücke bei Niederkassel. Unter anderem würden diese Varianten zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes führen.

Als Fazit stellt Herr Bechtloff heraus, dass der Untersuchungsraum bis auf wenige Ausnahmen nahezu flächendeckend durch hohe bis sehr hohe Raumwiderstände gekennzeichnet ist. Bei allen Varianten erfolgen eine umfangreiche Bodenversiegelung, der Verlust und die Zerschneidung von Tierlebensräumen sowie die Zerschneidung von bisher unzerschnittenen verkehrssarmen Räumen. Die Tunnel-Varianten sind dabei mit deutlich geringeren Umweltauswirkungen verbunden als die Brücken-Varianten.

TOP 6: Rückfragen und Diskussion

Nach einer kurzen Pause wird die Diskussion eröffnet und Raum für Rückfragen gegeben. Eine Teilnehmerin fragt, ob es Lösungen für die bestehenden Konfliktpotentiale gebe. Herr Bechtloff antwortet, dass es zu einigen Konfliktschwerpunkten Lösungen gibt und zu anderen nicht. Lärm und visuelle Beeinträchtigungen können z. B. durch Lärmschutzwände vermindert werden. Andere Konfliktschwerpunkte sind hingegen nicht aufzulösen, wie beispielsweise die erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes durch den Verlust von Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie. Auch die Verlagerung von Arten (insbesondere von den stark betroffenen und z. T. planungsrelevanten Vögeln der offenen Feldflur) dürfte bei einer so starken Betroffenheit wie im vorliegenden Fall bei einigen Arten kaum möglich bzw. mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein.

Ein weiterer Teilnehmer erfragt, wie wahrscheinlich ein FFH-Ausnahmeverfahren sei. Herr Bechtloff erklärt, dass alle Varianten, die zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes führen, ein Ausnahmeverfahren benötigen. Seiner Einschätzung nach gibt es jedoch zumutbare Alternativen, die zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes führen und mit denen der Zweck des Vorhabens ebenfalls erreicht werden kann, sodass eine Ausnahme für diese Varianten voraussichtlich nicht erteilt würde.

Ein Teilnehmer fragt in Bezug auf die Varianten, die zu einer Verschiebung der Anschlussstelle Wesseling nach Bornheim-Widdig führen, nach, ob auch die Verkehrsbelastung auf den



Zubringerstraßen und die Flächenbeanspruchung ggfs. weiterer Fahrspuren im Bereich der Verbindung der neuen Anschlussstelle mit der L 300 und der L 192 in der UVS berücksichtigt werden. Herr Bechtloff versichert dem Teilnehmenden, dass auch diese Faktoren berücksichtigt wurden.

Ein Teilnehmer fragt nach der Datengrundlage für die unzerschnittenen verkehrsarmen Räume (UZVR) in der UVS. Herr Bechtloff antwortet, dass die Daten vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) übernommen werden und auf Aktualität überprüft werden. Als unzerschnittene verkehrsarme Räume gelten solche, die u. a. nicht von Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 1.000 Kfz pro Tag zerschnitten werden.

Ein Teilnehmer führt aus, dass die Trassenkorridore im Bereich der Anschlüsse an die A 555 und A 59 auf der Karte aus seiner Sicht unterschiedlich groß aussehen und der Korridor in der Südwestecke des Untersuchungsraumes zu schmal erscheint. Herr Bechtloff erklärt, dass der UVS-Untersuchungsraum im Rahmen der Variantenentwicklung mehrfach erweitert worden ist. In dem einen oder anderen Fall hätte man die Untersuchungsraumabgrenzung ggf. noch etwas großzügiger vornehmen können, was aber vor allem aufgrund der bereits bestehenden Vorbelastungen durch die bestehenden Autobahnen nicht erfolgt ist. Auf das Gesamtergebnis der UVS hätte eine großzügigere Abgrenzung des Untersuchungsraumes in den genannten Bereichen keine Auswirkungen gehabt.

Zudem erfragt der Teilnehmer, wie die Aufstauberechnungen zum Thema Trinkwasserschutz durchgeführt wurden und äußert den Wunsch, diese zur Verfügung gestellt zu bekommen. Herr Däumer erläutert, dass sich die Autobahn GmbH dazu intensiv mit dem DVGW-Technologiezentrum Wasser (TZW) sowie den Wasserbeschaffungsverbänden ausgetauscht hat. Der entsprechende Bericht zur geotechnischen Bewertung wird in den nächsten Wochen auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Ein Teilnehmer äußert seine Verwirrung, da er aus der Presse den Eindruck gewonnen habe, dass Tunnelvarianten nicht mehr betrachtet werden. Nun schneiden in der umweltfachlichen Bewertung drei Tunnelvarianten am ranghöchsten ab. Herr Däumer antwortet, dass Tunnelvarianten nach wie vor betrachtet werden.

Eine Teilnehmerin äußert Bedenken über die Zerschneidung der Stadt Niederkassel durch die Rheinspange. Sie betont, dass fast jede Variante Betroffenheiten von Niederkassel zur Folge habe und fragt nach Ausgleichsmaßnahmen von Seiten der Autobahn GmbH. Zudem fragt sie, ob es richtig ist, dass Niederkassel keine eigene Autobahnauffahrt bekommt. Herr Däumer erklärt, dass jede Variante eine Auffahrt hat. Ausgleichsmaßnahmen können erst zu einem späteren Zeitpunkt geklärt werden, da noch nicht feststeht, welche Variante realisiert wird. Niederkassel ist zudem nicht bei allen Varianten von einer Zerschneidung der Stadt betroffen.

Eine Teilnehmerin wundert sich, dass in der heutigen Sitzung nicht auf die Seveso-III-Richtlinie eingegangen wurde. Sie möchte wissen, inwiefern das entsprechende Gutachten den Behörden, wie der Bezirksregierung Köln und dem LANUV, vorgelegt wurde und wie es in der UVS beim Schutzgut Mensch eingeflossen ist. Herr Bechtloff antwortet, dass bei der Raumanalyse und der Wirkungsprognose der Varianten ein gesondertes Kapitel zu Seveso-III eingefügt wurde. Es ist neu, dass dieses Gutachten mit in die Umweltverträglichkeitsprüfung aufgenommen wird und es erhält wegen der nicht trennscharfen Zuordnung ein eigenes Kapitel. Herr Däumer weist darauf hin, dass die Behörden im Linienbestimmungsverfahren eine Stellungnahme zu dem Gutachten abgeben können.

Ein Teilnehmer gibt den Hinweis, dass sich seit dem Seveso-III-Gutachten zwei Umstände im Untersuchungsraum geändert haben: Die Firma Evonik verlässt den Standort Niederkassel im Jahr



2027 und Shell beendet die Rohölverarbeitung in Wesseling bis 2025. Herr Däumer erklärt, dass das Seveso-III-Gutachten nur Aussagen über den Zeitpunkt der Erstellung geben kann.

Zudem fragt der Teilnehmer, ob er es richtig verstanden hat, dass die umweltfachliche Bewertung nur ein Teil der Untersuchung sei und beispielsweise das Seveso-III-Gutachten und die Wirtschaftlichkeit separat in die Gesamtbewertung einfließen. Herr Däumer erläutert, dass die Umweltverträglichkeit nur ein Zielfeld darstellt. Andere Zielfelder sind z. B. die Wirtschaftlichkeit und die verkehrliche Wirkung. In die Gesamtabwägung fließen neben der UVS also weitere Faktoren ein. Daher kann die umweltfachlich „beste“ Variante von der gesamtplanerischen Vorzugsvariante abweichen.

Ein Teilnehmer stellt fest, dass oft gesagt wurde, dass keine Häuser abgerissen werden sollen. Zudem äußert er Bedenken hinsichtlich des Weiterbestehens von Naherholungsflächen an der Niederkasseler Promenade, falls dort eine Brückenvariante realisiert wird. Er regt an, die Naherholungsflächen an der Niederkasseler Promenade in der UVS höher zu gewichten. Herr Bechtloff erläutert anhand der Karten, bei welchen Varianten Konfliktschwerpunkte in Form von direkten Betroffenheiten von Wohnbebauung vorliegen. Zudem betont er, dass die Erhaltung von Naherholungsflächen ein Grund für die bessere Bewertung der Tunnelvarianten ist. Dem Niederkasseler Rheinufer ist in der UVS bereits überwiegend eine sehr hohe Bedeutung zugewiesen worden.

Ein Teilnehmer führt aus, dass bei der Variante 9aB die Linie 16, die L 300 und Dorfstraßen gequert werden müssten. Er vermutet, dass dieser Bereich als Hochstraße bis zum Rhein gebaut werden müsste. Herr Bechtloff bestätigt dies und ergänzt, dass daher diese Variante in dem Abschnitt aus Umweltsicht schlechter bewertet wurde.

Eine weitere Frage wird zu der Bewertung von Treibhausgasen (Schutzgüter Klima und Luft) gestellt. Herr Bechtloff erläutert, dass die CO₂-Bilanz der einzelnen Varianten berechnet wurde und mit in die Abwägung eingeflossen ist. Die komplexe und neue Methodik wird in der UVS im Detail erläutert.

Auf die Fragen, ob das Verkehrsgutachten aktualisiert wird und ob die gestiegenen Kosten im Tiefbaubereich berücksichtigt werden, antwortet Herr Däumer, dass die für jede Variante vorliegenden Verkehrszahlen die Grundlage für die Bewertung in der UVS sind und demnächst auf der Projektwebsite zur Verfügung gestellt werden. Die Kosten aller Varianten werden nach heutigem Stand berechnet. Zudem betont Herr Däumer, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis für eine Vorzugsvariante volkswirtschaftlich vorteilhaft ausfallen muss (Nutzen-Kosten-Verhältnis größer als 1).

Eine Teilnehmerin fragt nach dem Zeitplan der Behördenbeteiligung für Stellungnahmen zur UVS. Herr Däumer erläutert, dass normalerweise nur vier Wochen für eine Beteiligung eingeplant werden. Die Autobahn GmbH verlängert jedoch den Zeitraum aufgrund der Sommerferien bis Ende August. Zudem gibt es einen – wahrscheinlich digitalen – Termin für Rückfragen innerhalb der Beteiligungsfrist.

TOP 7: Abstimmung Pressemitteilung

Im Folgenden wird gemeinsam über die Formulierungen der Pressemitteilung gesprochen.



TOP 8: Feedback und Abschluss

Herr Dr. Beermann bedankt sich bei den Teilnehmenden für ihre Fragen und Beiträge in der heutigen Sitzung. In der Feedback-Runde äußert ein Teilnehmer, dass ihm die informative Sitzung sehr gut gefallen hat und er Antworten auf seine Fragen bekommen hat. Eine Teilnehmerin lobte die Organisation der Veranstaltung und den verständlichen Vortrag von Herrn Bechtloff. Die Details des Vortrages waren sehr interessant und sie wertschätzt es zudem, dass die Hinweise der Bürgerinitiativen der letzten Jahre und Monate untersucht wurden und Antworten zu offenen Fragen gegeben wurden. Ein weiterer Teilnehmer äußert ebenfalls ein großes Lob für die Vortragenden. Er gibt noch das Feedback an die Autobahn GmbH, dass er sich wünscht, dass die neuen Gutachten zeitnah nach der Veröffentlichung den Kommunen vorgelegt werden, damit sie ihre Stellungnahmen qualitativ vorbereiten können.

Von Seiten der Autobahn GmbH bedankt sich Frau Schaffrath bei den Teilnehmenden für das Interesse, die Anregungen und das positive Feedback. Der Moderator Herr Dr. Beermann verabschiedet die Teilnehmenden und schließt die Sitzung.

