

Rheinspange 553

Dialogforum

Zehnte Sitzung, 07. Februar 2023

Protokoll

Tagesordnung

Uhrzeit	Programmpunkt
<i>ab 17:15 Uhr</i>	<i>Einlass der Teilnehmenden aus dem Warteraum</i>
17:30 Uhr	Begrüßung und Einführung
	Organisatorisches
	Vorstellung der Vorzugsvariante
	Klärung von Fragen
	Nächste Schritte des formellen Verfahrens
	Nächste Schritte des Dialogs
	Klärung von Fragen
	Feedback und Verabschiedung
19:45 Uhr	Ende der Veranstaltung



Die zehnte Sitzung des Dialogforums zum Projekt Rheinspange 553 fand am Dienstag, den 07. Februar 2023 in Form einer Videokonferenz statt. Es nahmen 36 Mitglieder des Dialogforums teil.

TOP 1: Begrüßung und Einführung

Moderator Dr. Jan Beermann von der ifok GmbH begrüßt die Teilnehmenden zur zehnten Sitzung. Von Seiten der Autobahn GmbH des Bundes begrüßt Friederike Schaffrath, Geschäftsbereichsleiterin Planung in der Außenstelle Köln, die Teilnehmenden. Das Thema der heutigen Sitzung ist die Vorstellung der Vorzugsvariante der Autobahn GmbH für die Rheinspange 553.

TOP 2: Organisatorisches

Herr Dr. Beermann stellt die Tagesordnung vor und erläutert technische Hinweise zum Ablauf der virtuellen Veranstaltung. Ziel der zehnten Sitzung des Dialogforums ist es, über den Abwägungsprozess und die Vorzugsvariante zu informieren, Verständnisfragen zu klären, Anregungen aufzunehmen sowie über die nächsten Schritte des formellen Verfahrens und des informellen Dialogs zu berichten.

TOP 3: Vorstellung der Vorzugsvariante

Michael Hoffmann vom Ingenieurbüro Kocks Consult GmbH erläutert dem Dialogforum die Herleitung der Vorzugsvariante der Autobahn GmbH. In der vertieften Variantenuntersuchung wurden zwölf Varianten der Rheinspange 553 geprüft.

Dafür wurden die Varianten zunächst geometrisch ausgearbeitet. Herr Hoffmann stellt dem Dialogforum die Ausgestaltung der verschiedenen Verknüpfungspunkte an A555 und A59 sowie die rechtsrheinischen Anschlussstellen an das untergeordnete Straßennetz vor. Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Hoffmann, dass nach der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung die Lage einiger Anschlussstellen an die aktuellen Erkenntnisse zu den verkehrlichen Anforderungen angepasst worden ist.

Anschließend stellt Herr Hoffmann dem Dialogforum die verschiedenen Kriterien unter den Zielfeldern „Verkehr“, „Verkehrsanlage“, „Wirtschaftlichkeit“ und „Umwelt“ vor, nach denen die zwölf Varianten untersucht und bewertet wurden. Untereinander wurden die Kriterien beim Variantenvergleich zur Ableitung der Vorzugsvariante nicht gewichtet.

Acht Varianten ziehen besonders schwerwiegende Eingriffe nach sich, die dazu führen, dass sie nicht als Vorzugsvariante in Erwägung gezogen werden können, solange Alternativen möglich sind. Dabei handelt es sich um Eingriffe in FFH-Gebiete (Varianten V3B, V4B, V8B, V9aB und V11B), erhebliche Konflikte gemäß des Seveso-III-Gutachtens bezüglich des Risikos für Unfälle mit gefährlichen Stoffen (V3B, V4B) sowie um besonders schwerwiegende Eingriffe in Eigentumsverhältnisse (V5B, V6aB und V6bB). Letzteres wurde definiert als Inanspruchnahme von Misch- und Wohngebieten mit Abbruch von Wohngebäuden.

Nach Ausschluss der genannten Varianten verbleibt eine Abwägung der Vor- und Nachteile der Tunnelvarianten V6aT, V7T, V9bT und V10T. Diese Varianten vermeiden viele besonders schwere Konflikte und belegen in der UVS-Bewertung die ersten vier Plätze. Im Gegensatz zu V6aT und V7T queren V9bT und V10T ein Wasserschutzgebiet der Zone II und überlagern am Anschlusspunkt O5 Planungen für das interkommunale Gewerbegebiet Troisdorf/Niederkassel. Der komplexe Anschluss an die A59 führt zudem zu hohen Beeinträchtigungen im Bauzustand. Auch die Varianten V6aT und V7T weisen im Bereich des Energie-Campus Shell Konflikte mit noch nicht verfestigten Planungen auf,



die jedoch durch die Tunnellösung minimiert werden können. Die Seveso-III-Konflikte dieser beiden Varianten im Bereich des Shell-Tanklagers in Wesseling werden im Gutachten zudem als beherrschbar bewertet. Deshalb fällt die Entscheidung über die Vorzugsvariante zwischen den Varianten V6aT und V7T.

In dieser Abwägung erweist sich die Variante 6aT als vorteilhafter und wird zur Vorzugsvariante der Autobahn GmbH bestimmt. Insbesondere weist V6aT im Gegensatz zu V7T keine Trassenannäherung zu Wasserschutzgebieten auf und der Tunnel verläuft auf Niederkasseler Gebiet nicht unter Wohnbebauung.

TOP 4: Klärung von Fragen

Ein Teilnehmer fragt, ob die Anschlussstelle Widdig im Detail vorgestellt werden könne. Außerdem gehe für den Teilnehmer aus den bisherigen Unterlagen nicht klar hervor, wo der Tunnelmund der Variante 6aT liegt. Herr Hoffmann antwortet, dass die Ersatzanschlussstelle Widdig an der A555 weiter im Süden liegt und geometrisch eine konventionelle Anschlussstelle darstellt. Die Basisstraße verläuft unter der A555 hindurch und schließt an der Ostseite der A555 an die L300 und an der Westseite an die bestehende Landesstraße an. Der Teilnehmer fragt außerdem, über wie viele Fahrspuren die Zubringerstraßen verfügen werden. Herr Hoffmann erläutert, dass gemäß der verkehrstechnischen Bewertung die Zubringerstraße auf der Westseite vier Fahrstreifen und die Zubringerstraße weiter östlich zur L300 zwei Fahrstreifen erfordern wird. Der Tunnelmund auf der linksrheinischen Seite liegt nördlich von Urfeld. Der Tunnelmund auf der rechtsrheinischen Seite liegt östlich der L269 mit ausreichendem Abstand zur Wohnbebauung. Der Teilnehmer fragt nach, ob es richtig sei, dass im Bereich Waldsiedlung keine visuelle Überprägung stattfinden werde, weil die L300 und die Bahn bereits unterfahren werden. Herr Hoffmann bejaht die Frage. Der Teilnehmer fragt weiterhin, ob im Bereich der Bahn Lärmschutzwände zu sehen seien. Herr Hoffmann antwortet, dass zunächst eine lärmtechnische Abschätzung gemacht wurde, die in der Entwurfsplanung weiter untersucht wird. Ferner erfolgt eine Verhältnismäßigkeitsprüfung des Lärms.

Ein weiterer Teilnehmer weist darauf hin, dass in der Präsentation der Betriebsbereich der Evonik rechtsrheinisch noch unter der Seveso-III-Richtlinie laufe, obwohl schon bekannt sei, dass Evonik diesen Standort verlassen wird. Zudem würde auf einer Karte in der Präsentation die Brunnenanlage Rheinbogen zwischen Langel und Lülsdorf noch mit vier Anlagen dargestellt, obwohl hier lediglich drei Anlagen umgesetzt wurden und die vierte dementsprechend nicht existiere. Herr Hoffmann antwortet, dass hier Geodaten als Grundlage genutzt wurden. Dennoch stellt die Wasserschutzzone II einen Konflikt für die beiden Varianten V3B und V4B dar, der jedoch für die schlechtere Bewertung nicht entscheidend war.

Eine Teilnehmerin äußert den Unmut der Stadt Wesseling über die vorgestellte Vorzugsvariante. Die Stadt habe in dem Verfahren ihre erheblichen Bedenken vorgetragen und die Abwägungsmängel ausführlich dargelegt. Nach Auffassung der Teilnehmerin sollten die angebrachten Bedenken erneut geprüft und einbezogen werden. Insbesondere hält die Teilnehmerin die Anforderungen der Seveso-III-Richtlinie für nicht eingehalten. Zudem ändere ein Tunnel nichts an der erstmaligen Schaffung einer störfallrechtlichen Gemengelage. Nach wie vor lägen das geplante Autobahndreieck A555/A553 und ca. 700m der geplanten Rheinspange 553 vollständig in angemessenen Sicherheitsabständen. Dies ist nach Auffassung der Stadt Wesseling mit dem maßgebenden Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 20.12.2012 nicht vereinbar. Die Stadt Wesseling nehme die Entscheidung zur Vorzugsvariante zur Kenntnis, aber behalte sich weitere Beurteilungen und



Stellungnahmen vor. Die Teilnehmerin fragt zudem, ob es richtig sei, dass die L300 und die S16 auch schon untertunnelt werden. Herr Hoffmann stellt klar, dass es sich an dieser Stelle nicht um einen Tunnel handelt, sondern die L300 unterführt wird. Das Tunnelportal liegt östlich der L300.

Ein weiterer Teilnehmer thematisiert die verlegte Anschlussstelle Bornheim-Widdig. Die Hauptverkehrsbeziehungen in Wesseling Richtung Köln und von Köln kommend seien wesentlich stärker als die Verkehrsbeziehungen in Richtung Bonn, was erhebliche Umwege nach sich ziehen würde. Der Teilnehmer weist zudem darauf hin, dass das Gebiet im Landschaftsschutzgebiet an der Wasserschutzzone II im Anstrom auf das Wasserwerk in Urfeld sowie im Grundwasseranstrom liegt. Der Teilnehmer bittet um genauere Informationen, warum es notwendig ist, die Anschlussstelle zu verlegen. Er regt an, zu prüfen, ob nicht statt einer Verlegung der Anschlussstelle ein Erwerb von anliegenden Grundstücken möglich wäre, um die beiden Rampen, von Köln kommend und nach Köln fahrend, zu erhalten. Herr Hoffmann antwortet, dass dies keine richtliniengerechte Lösung wäre, weil die Ein- und Ausfahrtstreifen des Autobahndreiecks über die bestehende Anschlussstelle Wesseling hinausgehen. Man müsste beide also kombinieren. Ob dies später im Rahmen des Entwurfs eine Option ist, muss geprüft werden. Weiterhin kommt der Teilnehmer auf den Anschluss im Bereich Widdig zu sprechen und fragt, wie die Autobahn GmbH mit der Bahnlinie 16 umgehen würde, ob diese unterquert oder überquert wird. Herr Hoffmann erklärt, dass die Höhenlage eine Unterquerung der Linie 16 zulässt und dies auch in den Überlegungen mit aufgenommen wurde.

Eine Teilnehmerin bezieht sich auf den Tunnelmund im Bereich des Kreisverkehrs in Höhe von Libur. Sie fragt, ob es aus Niederkassel eine direkte Einfuhrmöglichkeit geben wird. Herr Hoffmann antwortet, dass über die L269 Richtung Osten zur Anschlussstelle an die A553 gefahren werden muss. Die Teilnehmerin fragt außerdem, wie die Autobahn im Bereich der Spicher Seen geführt werden würde. Herr Hoffmann erläutert, dass die Rampen des Autobahndreiecks in diesem Bereich über die A59 geführt werden. Eine Unterführung wäre wegen des Grundwassers nachteilhaft.

Eine Teilnehmerin fragt, ob der Vorhabenträger plane, den Anglersee zuzuschütten. Herr Hoffmann antwortet, dass der See durch das Autobahndreieck beansprucht und zugeschüttet wird. Die Teilnehmerin weist darauf hin, dass der See durch eine Überführung auch erhalten bleiben könne. Herr Hoffmann ergänzt, dass die genaue Straßenführung zum derzeitigen Planungsstand noch offen ist. Ob der See komplett in Anspruch genommen wird oder teilweise erhalten werden kann, kann noch nicht gesagt werden. Die Autobahn GmbH verfügt grundsätzlich über die Möglichkeit der Inanspruchnahme. Die Teilnehmerin fügt hinzu, dass dort NATO-Leitungen liegen und fragt, ob diese nicht stören würden. Herr Hoffmann bestätigt, dass dort eine NATO-Pipeline liegt und dass die Pipeline zum Teil verlegt werden muss. Dies wurde in der Kostenschätzung berücksichtigt. Die Teilnehmerin fragt zudem nach dem Renaturierungsbereich als auch nach den Ausgleichsflächen. Herr Hoffmann antwortet, dass dies im Rahmen der UVS untersucht wurde.

Ein weiterer Teilnehmer weist darauf hin, dass die Stadt Troisdorf angeregt habe, ob man im Bereich der Spicher Seen die Anschlussstelle auf die andere Seite in den Liburer See verlegen könne. Dieser sei bei der UVS deutlich weniger wertvoll eingestuft worden als der Schwalbensee. Der Teilnehmer fragt, inwieweit dies geprüft werden konnte oder noch geprüft wird. Herr Hoffmann antwortet, dass, sofern technisch möglich, die Gestaltung der Anschlussstelle im Rahmen des Entwurfs noch optimiert werden kann. Das ändert jedoch nichts an der grundsätzlichen Aussage, dass in diesem Bereich ein Anschluss geplant ist.

Ein Teilnehmer fragt, um welche Art Gelände es sich bei dem Tunnelleingang in der Nähe von Shell handeln würde: um bereits bebautes Gelände oder um eine Fläche, die anderweitig zu Shell gehört.



Herr Hoffmann antwortet, dass es sich hierbei um das ausgewiesene Gewerbegebiet aus den Geodaten handelt, das allerdings nicht bebaut ist. Zweitens fragt der Teilnehmer zu dem rechtsrheinischen Tunnelausgang, wie weit dieser von der Wohnbebauung von Ranzel und Niederkassel entfernt sei. Herr Hoffmann erklärt, dass der Tunnelmund östlich der L269 liegt und nach der lärmtechnischen Abschätzung ausreichend Abstand vorliegt, sodass es keine Probleme mit den Grenzwerten nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) gibt.

Ein Teilnehmer fragt, ob bereits gesagt werden könne, ob die Autobahn zwischen dem Tunnelmund in Niederkassel und dem Anschluss an die A59 auf dem derzeitigen Höhenniveau, in Hochlage oder auf einem Damm verlaufen werde. Herr Hoffmann antwortet, dass die Höhenlage im Rahmen des Entwurfs ausgearbeitet wird. Eine Dammlage soll jedoch vermieden werden und der Tunnelmund als Zwangspunkt befindet sich bereits in einer Einschnittslage, sodass diese optisch nicht ins Gewicht fällt. Letztendlich muss die Trasse weiter östlich, wenn diese über die A59 geht, etwas angehoben werden.

Ein weiterer Teilnehmer fragt, ob es vorgesehen sei, im Tunnel auch Rad- und Fußgängerverkehr zu ermöglichen. Herr Hoffmann antwortet, dass dies in der Regel nicht vorgesehen ist. Ihm ist keine Lösung bekannt, bei der ein Radweg in einen drei Kilometer langen Tunnel integriert wurde. Die Moderation fragt, ob dies bedeutet, dass man einen eigenen Tunnel für den Radweg bauen müsste. Herr Däumer antwortet, dass sich die Tunnellänge auf sechs Kilometer verdoppeln würde, wenn ein separater Tunnel für den Radverkehr angelegt würde. Das würde die Kosten enorm steigern. Er führt aus, dass der Radverkehr in der Verkehrsuntersuchung ausführlich untersucht wurde. Zu dieser Zeit war noch nicht bekannt, dass ein Tunnel die Vorzugsvariante würde. Herr Däumer geht davon aus, dass es am Rhein bessere Punkte gibt, die für den Radverkehr zu queren wären. Frau Schaffrath ergänzt, dass die Autobahn GmbH bei Brücken grundsätzlich prüft, ob Betriebswege für den Radverkehr genutzt werden können. Es ist kritisch, den Radverkehr in einem Tunnel zu führen, da hier Angsträume entstehen können. Frau Schaffrath verweist darauf, dass vom Groben ins Feine gearbeitet wird, weswegen die Autobahn GmbH derzeit noch keine Aussage dazu tätigen kann, ob so etwas angedacht werden kann oder nicht.

Eine Teilnehmerin äußert zu der Anschlussstelle an die A59, dass nicht nur der östlich gelegen See in Anspruch genommen würde, sondern auch das Naturschutzgebiet, das westlich an die Schleife anschließt. Die Teilnehmerin fragt, ob die Auswirkungen auf das Naturschutzgebiet auch berücksichtigt wurden. Herr Hoffmann antwortet, dass diese Konflikte in der UVS bewertet wurden und in die Gesamtbewertung einfließen.

Ein weiterer Teilnehmer äußert sich zur Anschlussstelle an das nachgeordnete Straßennetz in Niederkassel: Er weist darauf hin, dass es in den Zwischenräumen tote Flächen gäbe, die man nicht mehr nutzen könne. Er fragt, ob eine andere, platzsparendere Anschlussbeziehung zum nachgelagerten Verkehrsnetz möglich wäre. Herr Hoffmann antwortet, dass dies nicht ganz einfach ist, da der Tunnelmund und der anschließende Trog Zwangspunkte darstellen. Im Gegensatz zu einer Brückenvariante ist eine Verlegung nach Westen unter Einbezug des Kreisels an L82 und L269 nicht möglich. Ein- und Ausfahrstreifen würden dann in Konflikt mit der Tunneleinfahrt stehen. Ein weiteres Problem ist, dass die Anschlussstelle zwei parallele Verkehrswege miteinander verbinden soll. Die verbindenden Rampen müssen Mindestradien einhalten, weshalb ein hoher Flächenbedarf nicht zu vermeiden ist. Der Teilnehmer merkt an, dass insbesondere die südlichen Rampen sehr flächenintensiv seien und fragt, ob sich die Straßenverbindungen weiter östlich effizienter realisieren ließen. Herr Hoffmann antwortet, dass dies im Rahmen der Verkehrsuntersuchung untersucht



worden ist. Sie ergibt, dass der Anschluss besser funktioniert, je weiter westlich er liegt. Grundsätzlich sind Optimierungen aber möglich.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass Wesseling ein wichtiger Industriestandort sei. Im Wesselingener Süden gäbe es die Shell Rheinland Raffinerie mit über 1000 Beschäftigten, Labordienstleister und auf dem Eichholzer Acker ein neues Wohngebiet. Die Verlegung der Anschlussstelle Wesseling erachtet er daher aus verkehrstechnischer Sicht für problematisch und bittet zu prüfen, wie dieses Problem gelöst werden kann. Herr Hoffmann verweist darauf, dass die Situation in Wesseling im Verkehrsgutachten berücksichtigt worden ist. Im Rahmen der Entwurfsplanung wird jedoch geprüft, ob die Rampe in Wesseling von Köln und nach Köln einseitig aufrechterhalten werden kann. Auf Nachfrage bestätigt Herr Hoffmann, dass die Variante mit der verlegten Anschlussstelle verkehrstechnisch geprüft worden ist. Daran anknüpfend bittet eine Teilnehmerin darum, die Anschlussstelle in Wesseling soweit möglich zu erhalten, da sie für Wohngebiete und Industrie eine optimale Autobahnanbindung darstelle. Andernfalls befürchte sie aufgrund von Umwegen erhebliche Verwerfungen für das innerstädtische Verkehrsnetz in Wesseling. Die Zahlen im Verkehrsgutachten halte sie für unvollständig und nicht nachvollziehbar. Ferner spricht die Teilnehmerin die Erweiterungsflächen von Shell an, die planungsrechtlich im Flächennutzungsplan gesichert seien. Hierbei handle es sich um einen wesentlichen Bestandteil des wichtigen regionalen Zukunftsprojektes Shell-Energie-Campus. Die Fläche würde auch durch die Tunnellösung in ihrer Entwicklungsmöglichkeit deutlich beeinträchtigt. Sie plädiert dafür, eine Schonung des Geländes in der Detailplanung zu berücksichtigen. [Anmerkung: Konkretisierung des letzten Satzes als Nachtrag der Teilnehmerin zum Protokoll: Sie plädiert dafür, den derzeit erkennbaren hohen Verlust an Flächen für den „Shell-Energie-Campus“ durch eine deutliche Veränderung der Vorzugsvariante in der Entwurfsplanung zu reduzieren.]

Ein weiterer Teilnehmer kommt auf die Seveso-III-Richtlinie zu sprechen. Er fragt, inwiefern Risiken für Unfälle mit gefährlichen Stoffen auch für die Anschlussstelle berücksichtigt werden. Das Wasserwerk Urfeld und die Wasserschutzzone II befänden sich in direkter Nähe. Herr Däumer antwortet, dass nördliche Varianten im Seveso-III-Gutachten am schlechtesten abschneiden und die Bewertung nach Süden hin immer besser wird. Südlich der geplanten Anschlussstelle liegt nur noch die Variante V10T. Die wird im Seveso-III-Gutachten als unbedenklich betrachtet. Im Bereich der Anschlussstelle bestehen keine Konfliktpunkte mit Blick auf die Seveso-III-Richtlinie.

Ein Teilnehmer fragt, ob es einen Plan für durchgehende Fluchtwege in der Tunnellage gäbe. Herr Däumer antwortet, dass es keinen durchgehenden Fluchtweg gibt, da Fluchtwege über Durchstiegsmöglichkeiten zwischen den Röhren gewährleistet werden. Dies liegt daran, dass der Tunnel sehr kurz ist. Es gibt zwei Röhren, in denen Ventilatoren mögliche Schadstoffe nach außen führen. Bei einem Unfall in einer Röhre würden die Schadstoffe nach außen geleitet und die Menschen in die andere Tunnelröhre flüchten. Der Teilnehmer fügt hinzu, dass er mit seiner Frage auch klären wollte, dass man für einen Radweg in der Tunnellage eine eigene, durchgehende Tunnelröhre planen müsste. Denn eventuell bestehende, durchgehende Versorgungswege ließen sich nicht für den Fahrradverkehr nutzen.

Eine weitere Teilnehmerin nimmt abschließend aus Sicht der Naturschutzverbände Stellung. Sie erklärt, dass durch die Rheinspange 553 einer der letzten unzerschnittenen Räume im Großraum Köln zerschnitten würde. Hinzu kommen Regionalplanänderungen, die mit neuen Gewerbe-, Industrie- und Wohngebieten einhergehen. Dadurch verliere dieser Raum aus Naturschutzsicht zu einem großen Teil seinen Charakter und die sehr hohe Wertigkeit. Obwohl sie diesen Projekten daher



ablehnend gegenübersteht, bedankt sich die Teilnehmerin für die sehr gut ausgearbeitete UVS und die Transparenz in der Erarbeitung und Darstellung der Umweltauswirkungen.

TOP 5: Nächste Schritte des formellen Verfahrens

Herr Däumer erläutert die nächsten Schritte des formellen Verfahrens: Die Planungsphase der Vorplanung endet mit dem Linienbestimmungsverfahren. Dabei prüft das Fernstraßen-Bundesamt die Vorzugsvariante der Autobahn GmbH. Zudem können Bürger*innen und Träger öffentlicher Belange (TöBs) zu den Umweltauswirkungen Stellung nehmen.

Die nächste Planungsphase ist die Entwurfsplanung. Hier wird die Vorzugsvariante detailliert ausgearbeitet. Ziel ist ein genehmigter Vorentwurf mit einem genauen Trassenverlauf. Der aktuelle Stand der Trasse ist daher noch nicht final. Mögliche Optimierungen der Planung – beispielsweise durch Hinweise aus dem Dialogforum – werden in der Entwurfsplanung geprüft.

TOP 6: Nächste Schritte des Dialogs

Anschließend gibt Herr Däumer einen Überblick über die nächsten Informations- und Dialogmaßnahmen. Zunächst tagt am 08. Februar der 6. Politische Begleitkreis. Auf der Projektwebsite werden in Kürze alle wichtigen Aspekte zur Vorzugsvariante veröffentlicht.

Ab Anfang März informiert die Autobahn GmbH Rheinland im Rahmen einer Online-Infomesse auf der Projektwebsite auch die interessierte Öffentlichkeit ausführlich über die Vorzugsvariante und den fachlichen Abwägungsprozess. Unter anderem können sich Interessierte anhand einer 3D-Visualisierung der Vorzugsvariante einen Eindruck vom aktuellen Planungsstand verschaffen. Ein virtueller Bürgerdialog bietet am 16. März 2023 zudem die Möglichkeit, offen gebliebene Fragen an die Autobahn GmbH zu richten.

In der Entwurfsplanung wird es Gespräche mit Betroffenen geben. Angemessene Formate werden noch erarbeitet.

TOP 7: Klärung von Fragen

Ein Teilnehmer äußert seine Überraschung hinsichtlich des genannten Bauzeitraums von mindestens zehn Jahren. Er habe gehofft, dass das Projekt schneller realisiert würde. Herr Däumer antwortet, dass sich die zehn Jahre zum einen aus der reinen Bauzeit von acht Jahren ergeben. Zum anderen muss auch Zeit für Ausführungsplanung und Vergabe eingerechnet werden.

Ein weiterer Teilnehmer fragt, ob das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH Gespräche mit Betroffenen und Eigentümer*innen suche. Zudem fragt er, wer bis zur Planfeststellung der Vorhabenträger sei. Herr Däumer antwortet, dass das Fernstraßen-Bundesamt Träger des formellen Verfahrens zur Linienbestimmung ist. Es sorgt dafür, dass die Unterlagen in den betroffenen Gemeinden ausgelegt werden. Alle Bürger*innen können sich diese anschauen und dazu äußern. Im informellen Verfahren möchte die Autobahn GmbH während der Entwurfsplanung zusätzlich ein Format für Menschen anbieten, die von der Trasse betroffen sind.

Eine Teilnehmerin fragt, ob die Trasse durch eine politische Entscheidung auf Bundesebene noch geändert werden könne – etwa durch den Bundesverkehrsminister. Herr Däumer antwortet, dass sich die Autobahn GmbH als Exekutive grundsätzlich nach dem Gesetz richtet und ihren Planungsauftrag ausführt. Frau Schaffrath ergänzt, dass die Variantenentscheidung auf technischen und fachlichen



Beurteilungen beruht. Diese Beurteilungen können nicht durch eine politische Entscheidung geändert werden. Trotzdem können sich durchaus politische Schwerpunkte auf die Planung auswirken, auf die die Autobahn GmbH keinen Einfluss hat.

Ein Teilnehmer bezieht sich auf Äußerungen des nordrhein-westfälischen Ministers für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, der Sanierung Vorrang vor Neubau einräume. Der Teilnehmer fragt nach den Zuständigkeiten von Bund und Land. Herr Däumer antwortet, dass nicht das Land, sondern der Bundesverkehrsminister zuständig ist. Er ergänzt, dass Brückensanierungen und Neubauten nicht immer klar zu trennen sind: So dient die Rheinspange auch der Entlastung des Verkehrs, wenn die Rodenkirchener Brücke und die Friedrich-Ebert-Brücke erneuert werden. Der Teilnehmer fragt weiter, ob die Entscheidung über die Realisierung der Rheinspange in der Befugnis des Bundesverkehrsministers liege oder ob auch der Bundestag, etwa über den Bundesverkehrswegeplan, noch Veränderungen herbeiführen könne. Herr Däumer antwortet, dass der Bundesverkehrswegeplan ein Kabinettsbeschluss ist. Der Bedarfsplan jedoch ist ein Anhang des Fernstraßengesetzes, das durch den Bundestag bestimmt wird. Wenn der Bundestag ein anderes Gesetz beschließt, können sich auch die Planungen verändern.

Eine weitere Teilnehmerin äußert ihre Zweifel, dass die Sanierungsmaßnahmen an der Friedrich-Ebert-Brücke und der Rodenkirchener Brücke bis zur Fertigstellung der Rheinspange aufgeschoben werden könnten. Frau Schaffrath antwortet, dass es dabei um den Neubau der genannten Brücken geht – Sanierungsarbeiten werden bis dahin parallel zu den Arbeiten an der Rheinspange erfolgen und laufen an beiden Brücken auch bereits. Die Planungen für den Neubau der Friedrich-Ebert-Brücke und der Rodenkirchener Brücke befinden sich ebenfalls noch in einem frühen Stadium. Die Teilnehmerin äußert ihre Sorge, dass eine Brücke in der Zwischenzeit einstürzen könnte, weil Neubauten aufgeschoben wurden. Herr Däumer antwortet, dass die Autobahn GmbH keine Maßnahmen aufschiebt. Vielmehr benötigen auch Planung und Bau der genannten Brücken Zeit.

Ein Teilnehmer ergänzt, dass die Rheinspange nicht nur als Ersatzmaßnahme diene, sondern durch den notwendigen Lückenschluss eine eigene Verkehrsfunktion erfülle. Dies gehe aus dem Bundesverkehrswegeplan hervor. Der Teilnehmer bedankt sich bei den Planerinnen und Planern dafür, dass es nun eine Perspektive für die Umsetzung dieses Lückenschlusses gebe – auch wenn bis dahin noch viel Zeit vergehen muss. Die Teilnehmerin antwortet, dass aus Niederkasseler Perspektive bereits im Westen, Norden und Osten Autobahnen existieren würden und sie daher keine Notwendigkeit für einen Lückenschluss erkennen könne.

Ein Teilnehmer fragt, ob die Gutachten und Untersuchungen nach wie vor auf der Homepage zur Verfügung gestellt würden und ob diese für andere planerische Vorhaben genutzt werden könnten. Der Rhein-Sieg-Kreis würde relevante Ergebnisse für die Planung der Stadtbahn und möglicherweise anderer Projekte nutzen. Herr Däumer antwortet, dass aufgrund der angestrebten Transparenz weiterhin alle Gutachten online zur Verfügung stehen. Für die Weiternutzung konkreter Gutachten bittet er darum, die Nutzungsrechte bei der Autobahn GmbH anzufragen.

Ein Teilnehmer äußert, dass es zu Beginn der Planungen für die Rheinspange 553 die klare Aussage gegeben habe, dass das Projekt aufgrund seiner Dringlichkeit bis 2030 umgesetzt werden solle. Der Teilnehmer bedauert, dass dieses klare Ziel nun offensichtlich nicht mehr gelte und stattdessen über eine Zeitspanne von noch mindestens 13 Jahren gesprochen werde. Herr Däumer antwortet, dass sich die Planungen derzeit im Zeitplan befinden: Die Vorplanung, die 2019 begonnen wurde, war mit einer Dauer von drei bis vier Jahren angegeben und steht nun vor dem Abschluss. Die Planungen wurden von Corona, einem Organisationswechsel, der Erweiterung des Planungsraums und neuen Gesetzen



beeinflusst und dennoch wurde der Zeitraum eingehalten. Herr Däumer lobt in diesem Zug die Ingenieurbüros und das Projektteam. Bei der Zeitschätzung am Anfang war zudem noch nicht geklärt, ob ein Tunnel oder eine Brücke geplant wird. Darüber hinaus muss in Deutschland die aufwändige Genehmigungspraxis eingehalten werden.

TOP 8: Feedback und Verabschiedung

Herr Dr. Beermann bedankt sich bei den Teilnehmenden für ihre Rückfragen und Beiträge und für die sachliche Diskussionskultur in der Sitzung. Er verweist auf die anstehende Online-Infomesse, auf der auch visuelles Material veröffentlicht wird, und bittet um die Teilnahme an einer Umfrage.

Eine Teilnehmerin lobt, dass alle Vortragenden sehr viel Aufwand für ihre Präsentationen und Vorträge aufgebracht hätten, um das jeweilige Thema verständlich und nachvollziehbar darzustellen.

Von Seiten der Autobahn GmbH bedankt sich Frau Schaffrath im Namen des gesamten Projektteams bei den Teilnehmenden für ihre Fragen. Herr Dr. Beermann verabschiedet die Teilnehmenden und schließt die Sitzung.

