

Rheinspange 553; Linienbestimmungsverfahren inkl. Umweltverträglichkeitsprüfung für den Neubau der Autobahnverbindung BAB 555 inkl. Rheinquerung; Stellungnahme der Stadt Bornheim

Sehr geehrte ,

zum Planungsverfahren Rheinspange 553 erfolgt seitens der Stadt Bornheim die folgende Stellungnahme zum Linienbestimmungsverfahren:

Varianten

Die Stadt Bornheim ist durch die Varianten 5 bis 11 in ihrem Stadtgebiet unmittelbar betroffen. Insbesondere die Varianten.

- Variante 9aB geht von einer Brücke über Urfeld und Widdig aus und führt durch die Wasserschutzzone 2.
- Variante 9aT sieht eine Tunnellösung unterhalb Urfeld und Widdig vor und geht durch die Wasserschutzzone 2
- Variante 10T geht als Tunnel unterhalb von Widdig und liegt im Grundwasseranstrom zur Wasserschutzzone 2
- die Varianten 5 bis 8 und 11 sehen Brücken oder Tunnellösungen im Raum Urfeld vor, bei allen Varianten wird der Anschluss W 2 zwingend mit der Verlegung der Anschlussstelle Wesseling in den Raum Widdig verbunden

Streichung der Varianten 9 und 10

Für die Gesamtbetrachtung der Varianten fehlt nach wie vor eine vollständige Aussage zu den privaten Belangen. Die Betrachtung des Faktor Mensch im Rahmen der UVS ist hierzu weiterhin unzureichend.

Die Überbauung bestehender Wohngebiete durch eine Brücke – wie in der Variante 9aB im Bereich Urfeld/Widdig - stellt einen so massiven Eingriff in die Privatsphäre dar, dass eine gesonderte Betrachtung dieser Belange erforderlich wird. Diese privaten Belange lassen sich nicht im Rahmen einer UVS mit dem Faktor Mensch und daran angehängten Faktoren beschreiben. Insbesondere fehlt weiterhin eine umfassende Beschreibung der Auswirkungen auf die unmittelbar betroffenen Haushalte im umgebenden Bereich.

Nach der Aussage auf Seite 165 des Erläuterungsberichtes soll nach dem Planungsgrundsatz einer „möglichst guten Konfliktlösung“ vorgegangen werden. Die Baugebiete entlang des Rheinuferes zwischen Urfeld und Hersel sind geprägt durch überwiegend ruhige Wohnbebauung. Auf Grund dieser Vorprägung war in diesem Bereich nicht mit solch massiven Projekten wie eine Autobahnbrücke inmitten dieser ruhigen Wohnbereich zu rechnen.

In den vorliegenden Erläuterungen ist zwar ein Eingriff in das private Eigentum durch den Abbruch vorhandener Bebauung bewertet worden. Die Entwertung großflächiger Baugebiete entlang des Rheins durch die massiven Eingriffe in das Ortsbild sowie die weiträumige Verlärmung sind aber nur unzureichend berücksichtigt worden.

Zwar wird im Erläuterungsbericht (Variantenauswahl) die Verlärmung insbesondere durch die Brückenvarianten in Widdig und Urfeld mit der schlechtesten Qualitätsstufe 12 bewertet, in der Tabelle 53 des Erläuterungsberichtes ist es aber nur ein Faktor unter vielen. Gerade dieser massive Eingriff in Eigentum und die Wohnqualität muss daher bereits so hoch in der Bedeutung eingestuft werden, dass die Brückenlösungen für Urfeld und Widdig grundsätzlich aus der Variantenauswahl gestrichen werden.

Auf diese negativen Auswirkungen war bereits in der Stellungnahme der Stadt zur Vorplanung hingewiesen worden. Es ist demnach nicht verständlich, wieso die Variante 9bB als Brücke über die Rheinorte weiter im Variantenvergleich geblieben ist.

Die Varianten 9bT und 10bT als Tunnelbau unterhalb der Ortslagen Widdig und Urfeld stellen ebenfalls erhebliche Eingriffe in die privaten Belange im Bereich Bornheim dar. Auch eine Unterbauung der vorhandenen Wohnbebauung wird die Bebauung sowie das Umfeld als Naherholungsbereich erheblich belasten. Auch diese Tunnelvarianten sollen aus der Variantenuntersuchung herausgenommen werden.

Alternativen zur Verlegung der AS Wesseling nach Bornheim

Die Varianten V5 bis V8 und V11 enden alle an dem Anschlusspunkt an der A 555, der mit W2 bezeichnet wird. Auch die Vorzugsvariante V6aT endet linksrheinisch an diesem Anschluss W2.

Nach der Darstellung im Erläuterungsbericht (Variantenvorauswahl S. 20) ist bei der Variante mit dem Anschluss W2 zwingend die Verlegung des AS Wesseling nach Süden erforderlich. Hier liegt die geplante neue Anschlussstelle im Bereich Widdig und soll über die L 190 sowie die L 300 an das lokale Netz angeschlossen werden.

Neben den Problemen mit dem Eingriff in die freie Landschaft und der Nähe zur Wassergewinnungsanlage Wesseling – Hersel ergeben sich zusätzliche Verkehrsbelastungen im Raum Widdig und Sechtem. Insbesondere für Verkehre aus Wesseling, die sich meist in Fahrtrichtung Köln bewegen, würden ein Umweg von ca. 4 km für jede Fahrt entstehen. Damit verbunden sind auch erhebliche Lärmauswirkungen auf die umliegenden Naherholungsbereiche.

Aus den vorliegenden Unterlagen geht nicht hervor, inwieweit die Verlegung in den Raum Widdig tatsächlich zwingend ist. Es wird zwar auf gewisse Standardwerte bei der Planung von Anschlussstellen hingewiesen, inwieweit hier aber noch Spielräume bestehen um diese Werte noch zu unterschreiten, wird nicht thematisiert.

Auch weitere Alternativen im Stadtgebiet Wesseling – evtl. auch unter Inanspruchnahme von bestehenden Gewerbeanlagen – wurden offenkundig nicht geprüft. Es wird daher notwendig, für die Verlegung der AS Wesseling nochmals in eine Prüfung von Alternativen einzusteigen und dies in die Gesamtplanung miteinzubeziehen.

Abgrenzung des Untersuchungsraumes in Bornheim

Bei der Abgrenzung der geplanten Trassen wird im Rahmen der UVS grundsätzlich ein Abstand von mindestens ca. 1.000 m als Korridor untersucht, teilweise gehen die Untersuchungsbereiche noch weit darüber hinaus. Bei den Varianten in Widdig war bislang ein erheblich reduzierter Umgebungsbereich einbezogen.

Die Grundlagenerhebung ist daher zu ergänzen und für die Widdiger Varianten auf ebenfalls mindesten 1.000 m auszuweiten. Es ist erforderlich, den Bereich bis zum Eichenkamp sowie in Richtung der Ortschaft Sechtem nachzuerheben und in die Grundlagen mit einzubeziehen. Der Eichenkamp und seine Umgebung haben auch eine hohe Bedeutung für die Naherholung.

Im Umfeld der geplanten neuen Anschlussstellen sowie der geplanten Tunneleinfahrt werden erhebliche Flächen für die Zu- und Abfahrten benötigt. Der gesamte Bereich um die neue Anschlussstelle umfasst ca. 2-3 ha Fläche und führt zu einer erheblichen räumlichen Ausweitung der Auswirkungen auf die Umwelt.

Bei einer vergleichenden Bewertung mit einer Abfolge von Varianten muss auch die Grundlage für alle Varianten gleich sein. Es wird daher erforderlich, auch die Ausdehnung der UVS in südliche Richtung zu erweitern, um einen mit anderen Varianten vergleichbaren Korridor als Untersuchungsraum einzubeziehen.

Bewertung des Raumwiderstandes linksrheinisch

Der Bereich der Zu- und Abfahrten sowie der Tunneltrasse weist nach den Darstellungen der Erhebung einen hohen Bestand sowie eine hohe Dichte an streng geschützten Tierarten auf. Die vorgenommene Einstufung in der Bewertung zeichnet unter diesem Hintergrund ein viel zu positives Bild von der Intensität des Eingriffs in den Tierbestand.

Der Eichenkamp wird in der Darstellung (z.B. auf Seiten 279-280 der UVS) nicht in seiner besonderen Bedeutung gewürdigt. Mit fast 10 ha Größe ist der Eichenkamp das einzige größere zusammenhängend Waldgebiet in der Rheinebene zwischen Köln und Bonn. Während einige betroffene Gebiete rechtsrheinisch wiederkehrend mit den Begriffen „sehr hohe Bedeutung, besondere, herausragende Bedeutung“ betitelt werden, wird die Beurteilung des Eichenkamps in der Bedeutung seiner Sonderstellung nicht gerecht. Die Beurteilung aller Parameter wie z.B. Erholung, Biotopverbund, Klimafunktion oder Landschaftsbild entspricht nicht der tatsächlichen Bedeutung des Waldgebietes.

Die nördliche Teilfläche im bisherigen UVS-Gebiet gehört zu einem Korridor, der sich zwischen der Landesstraße 190 und der A 555 langgezogen in einer erheblichen Größenordnung als unzerschnittener Landschaftsraum darstellt. Ebenso der langgezogene Korridor zwischen A 555 und der Stadtbahnlinie 16/L 300. Der Bereich wird lediglich durch die Bornheimer/Uedorfer Straße durchfahren und weist ansonsten keine öffentlichen Verkehrswege auf.

Der Landschaftsraum zwischen der Ortslage Widdig, Eichenkamp und Eichholz hat trotz der Störwirkung durch die vorhandene Autobahn eine hohe Bedeutung für die Naherholung. Hier würden alle Varianten in diesem Raum erheblich negative Auswirkungen haben. Hier kreuzen sich u.a. wichtige Freizeitnetze der ausgeschilderten Radwegerouten innerhalb von Bornheim.

Auch die regional bedeutsamen Radwegeverbindungen der Rad-Region-Rheinland verlaufen hier in Nord-Süd sowie in Ost-West Richtung. Die besondere Bedeutung der Routen ergibt sich vor allem aus der Tatsache, dass man hier weitestgehend ohne Kontakt zu Kfz-Straßen die freie Landschaft erleben kann.

Verkehrsgutachten und Landschaftsraum rechtsrheinisch

Nach Angaben in der UVS dient das Verkehrsgutachten als Grundlage für die dort vorgenommenen Bewertungen. Im Verkehrsgutachten der Brilon Bondzio Weiser GmbH (BBW) werden für die rechtsrheinische Seite zwischen Niederkassel, Troisdorf und Zündorf eine Reihe von Straßen aufgelistet, die z.T. eine erhebliche Verkehrsbelastung aufweisen. Für die aufgeführten Kreis- und Landesstraßen werden Verkehrszahlen zwischen 4.300 und 16.800 Kfz DTV ausgewiesen.

Der Landschaftsraum zwischen Niederkassel, Langel und Troisdorf wurde ursprünglich als großflächiger unzerschnittener Verkehrsraum eingestuft. In dieser Beurteilung geht auch die Ortschaft Libur völlig unter. Hier hatte man offensichtlich ohne weitere Prüfung die Einstufung des LANUV übernommen. Bei einer Betrachtung des Landschaftsraumes aus der Sicht der Landesplanung mag sich aber eine andere Einstufung ergeben, als bei einer konkreten räumlich abgegrenzten Planung wie eine UVS zur Rheinspange.

Legt man eine kleinräumliche Betrachtung zugrunde, dann muss man feststellen, dass hier sehr wohl eine Reihe von Straßen mit teilweisen sehr hohen Verkehrszahlen die Landschaft durchziehen. Die hohe Bedeutung der rechtsrheinischen Landschaftsräume mit der hohen Einstufung als unzerschnittene Verkehrsräume in einer Größenordnung von 10 bis 50 km² lässt sich allenfalls für den Teil südlich der Ortschaft Uckendorf (zwischen Niederkassel, Rheidt und Eschmar) erkennen.

Auswirkungen auf das Klima

Die Kommunen im linksrheinischen RSK haben mit Fördermitteln des Bundesministeriums ein „Interkommunales Klimaschutzteilkonzept zur Klimaanpassung in der Region Rhein-Voreifel“ erstellt. In diesem Konzept werden eine Reihe von Daten ausgewertet und die betroffenen Gemeinden in ihrem Ist-Zustand und möglichen Entwicklungsszenarien im Jahr 2050 bewertet. Dabei werden den Kommunen eine Reihe von Empfehlungen für die zukünftige Raumentwicklung anhand gegeben.

Der Bereich zwischen Sechtem, Bornheim und den Rheinorten hat eine besondere Bedeutung für die Entstehung und die Mächtigkeit von Kaltluft im Stadtgebiet von Bornheim. Dies gilt auch für den Abschnitt, in dem sowohl die Brückenvariante 9B, als auch die Tunnelvariante 10T geplant sind. Im nordöstlichen Raum zwischen der L 192 und dem Rhein bei Widdig weist das Klimakonzept Voreifel weite Kaltluftsammlgebiete mit hohen Kaltluftmächtigkeiten, die bei rd. 35 m liegen, aus. Darüber hinaus findet auch ein Kaltluftfluss zwischen dem Bornheimer Bach und dem Rhein statt.

Genau in diese Räume plant man mit der Varianten V9aB, V9aT und V10T mitten auf dem noch freien Feld zwischen den Ortslagen Urfeld und Widdig. Nach der Bewertung der UVS

wird von „keiner relevanten Gefährdung“ ausgegangen. Es ist allerdings nicht nachvollziehbar, welche Kriterien hier angelegt werden.

Nach dem interkommunalen Klimaschutzteilkonzept für die Region Rhein-Voreifel sind allgemein Gefährdungen möglich, da sich zukünftig Gebiete mit erhöhter oder stark erhöhter Hitzebelastung auch in Bornheim erheblich ausbreiten werden. Bislang spielt sich dies im Raum Widdig eher moderat ab. Sofern jedoch zukünftig hier eine Autobahn in Dammlage mitten durch die Kaltluftsammlgebiete mit Kaltluftabfluss verlaufen soll, dann steigt die Gefährdung auch für die umliegenden Wohngebiete in Widdig und Urfeld erheblich an. Insofern sollte die Beschreibung der UVS geprüft und ergänzt werden.

Für den Bereich Widdig stellt das Klimakonzept Voreifel einige Handlungsempfehlungen auf:

- Beachtung der Funktion der Luftleitbahnen bei künftigen Planungen/Bautätigkeiten
- Zusätzliche Emissionen in diesen Bereichen minimieren
- Bebauung sollte keine Riegelwirkung erzeugen
- Dichte Vegetation sollte keine Riegelwirkung erzeugen
- Im Bereich von Luftleitbahnen Aufforstung vermeiden
- Übergangsbereiche zwischen Luftleitbahn und Bebauung luftdurchlässig gestalten
- Berücksichtigung von Gefahren durch Überflutung in der Bauleitplanung

Darüber hinaus stellt das Konzept in diesem Raum einen Hochwasserrisikobereich für extreme Hochwasserereignisse fest (HQ extrem). Wie sich dabei noch eine zusätzliche Riegelwirkung mit Dammlage verhält, bleibt in der UVS zur Rheinspange unklar. Auch welche Maßnahmen gegen extremes Hochwasser für eine Tunnellösung zusätzlich erforderlich wären, müsste im weiteren Verfahren noch geprüft werden.

Im Ergebnis ist wieder nicht nachvollziehbar, inwieweit tatsächlich die verlegte Anschlussstelle im Raum Widdig einbezogen wurde. Die Bewertung „Klima und Luft“ auf den Seiten 97 und 98 des Erläuterungsberichtes (Variantenvorauswahl) ist entsprechend zu erläutern und anzupassen.

Umweltbelange und Bewertung

Aus den o.g. Anmerkungen geht hervor, dass eine Reihe von Umweltbelangen nicht oder nur unzureichend berücksichtigt wurden. Dies führt in der Bewertung der Gesamtbilanz zu Benotungen, die nicht immer zutreffend sind.

Insgesamt gesehen ist damit die Einstufung des Erläuterungsberichtes nicht vollständig. Hier scheint darüber hinaus die zwingende Einbeziehung des geplanten AS bei Widdig bei den Varianten 5-7 nicht einbezogen worden zu sein. Die erfolgte Bewertung der Tunnelvarianten 6 und 7 ist daraufhin zu prüfen und anhand einer ergänzten UVS neu zu bewerten.

Eine Neubewertung betrifft damit auch die Variante 10, die in den Umweltbelangen bislang mit der Note 1,00 eingegangen ist. Bei der Variante 10 werden weit ausladende Schleifen für die Verknüpfung mit der A 555 erforderlich, die weit in den umgebenden Raum hineinwirken. Eine

ergänzte UVS sollte hier zu einer neuen Bewertung führen. Diesen Eingriff in der Tabelle 53 mit der Note 1,00 zu bewerten kann nicht überzeugen.

Durch die geplante Verlegung der AS Wesseling nach Süden werden erhebliche Mehrverkehre in Fahrtrichtung Köln entstehen. Im Verkehrsgutachten werden für die neue Zufahrt von der L 190 auf die A 555 30900 Kfz/DTV prognostiziert. Die bisherige Anschlussstelle wurde vorrangig von Wesseling aus in Fahrtrichtung Köln angefahren. Durch die Verlegung nach Süden wird für alle nach Köln orientierten Fahrten eine Wegeverlängerung von ca. 4 km erforderlich. Inwieweit diese erhebliche Mehrbelastung, vor allem durch den Gewerbeverkehr, in die Umweltbilanz eingeflossen ist, kann nicht nachvollzogen werden. Hier ist eine ergänzende Erläuterung erforderlich.

Grundsätzlich bleibt festzustellen, dass die Auswirkungen auf Bornheim und insbesondere die Rheinorte durch die geplante Anschlussstelle nicht nachvollziehbar sind.

Grundwasser/Wasserversorgung

Bei einem Bauprojekt dieser Größe in der Nähe eines wichtigen Trinkwasserversorgungsgebietes ist die Betrachtung möglicher schädlicher Auswirkungen auf die Bereiche Grundwasser und Wasserversorgung von entscheidender Bedeutung. Das Wasserwerk Urfeld des Wasserbeschaffungsverbandes (WBV) Wesseling-Hersel stellt die Trinkwasserversorgung in den Gemeinden Bornheim und Wesseling sowie der Shell Deutschland GmbH sicher. In Bornheim werden rund 48.500 Einwohner und in Wesseling rund 38.000 Einwohner mit Trinkwasser aus der Wasserwerk Urfeld versorgt. Mit einer maximalen jährlichen Versorgungsleistung von 4.800.000 m³/a ist der WBV Wesseling-Hersel ein wichtiger und wesentlicher Trinkwasserversorger in der Region.

Aus Sicht der Stadt Bornheim wird diese Bedeutung noch verstärkt, da der WBV über keine Ersatzversorgung verfügt. Aufgrund dieser fehlenden Redundanz können Kontaminationen daher zu einem Totalausfall der Trinkwasserversorgung für die Gemeinden Bornheim und Wesseling sowie der Shell Deutschland GmbH führen. Auch die vorübergehende Stilllegung der Rohwasserbrunnen des WBV während der Bauzeit ist aus Sicht des WBV nicht möglich. Eine Sicherstellung der Trinkwasserversorgung im Versorgungsgebiet könnte in diesem Fall nicht mehr gewährleistet werden.

Von Relevanz sind in diesem Zusammenhang die Varianten V5b, V6aB, V6aT, V6bB, V7T, V9bT und V10T, bei denen die Bewertung der UVP wichtige Aspekte mit Bezug auf die betroffenen Wasserschutzzonen nicht ausreichend gewichtet. Da die Betroffenheit von Wasserschutzgebieten den maßgeblichen Faktor für die Bewertung der Auswirkungen auf das Teilgut Grundwasser darstellt (vgl. CC_A553_UVP-Bericht_23.01.2023.doc, Seite 168) sollte hier zwingend nachgesteuert werden.

Bei den Varianten V5b, V6aB, V6aT, V6bB und V7T erfolgte die Einstufung der Variante offensichtlich ohne die erforderlichen Ersatzanschlussstellen in die Bewertung einzubeziehen, die für alle Varianten südlich des Verknüpfungspunktes W2 vorgesehen werden müssen. Die Basisstraße der jeweiligen Anschlussstelle verbindet die L 192 und die L 300 miteinander und verläuft unmittelbar an der südlichen Grenze des Wasserschutzgebietes II und innerhalb des Wasserschutzgebietes III A.

In der letzten Stellungnahme der Stadt Bornheim vom 22. Februar 2022 wurde bereits auf das Gutachten des DVGW-Technologiezentrum Wasser (TZW) aus dem Jahr 2021 im Auftrag des Wasserbeschaffungsverbandes Wesseling-Hersel hingewiesen. Nach dem geplanten Trassenverlauf der Ersatzanschlussstelle werden in unmittelbarer Nähe zum WSG II erhebliche Eingriffe in die Deckschichten der Wassergewinnungsanlagen des Wasserwerks Urfeld erforderlich. Auch die UVP geht bei allen Varianten von einer großen Wahrscheinlichkeit für die Freilegung von Grundwasser bei allen Variante aus (vgl. CC_A553_UVP-Bericht_23.01.2023.doc, Seite 167) Durch die mit den Baumaßnahmen einhergehende Schwächung der Grundwasserüberdeckung wird die Vulnerabilität zwangsläufig erhöht, so dass für die Bauphase je nach Eingriffstiefe von einer hohen bis sehr hohen Grundwasservulnerabilität mit entsprechendem Gefahrenpotential für die Wasserversorgung auszugehen ist.

Neben den unmittelbar von den Baumaßnahmen ausgehenden Belastungen des Grundwassers würden sich durch den Bau der Anschlussstelle und der anschließenden Betriebsphase unmittelbar an der Grenze zum WSG zudem langfristige Gefährdungen ergeben, die zu Kontamination des Trinkwassers führen könnten.

Insgesamt muss daher festgestellt werden, dass Bau und Betrieb dieser Verkehrsanlagen grundsätzlich ein hohes Risiko für die Trinkwasserversorgung der Gemeinden Bornheim und Wesseling darstellen und das Schutzgut Mensch dahingehend besonders berücksichtigt werden muss.

Die Stadt Bornheim schließt sich daher der Empfehlung der Bezirksregierung als Oberer Wasserbehörde an, bei der Bewertung der Varianten für das Teilschutzgut Grundwasser die Wasserschutzzone II mit einer „sehr hohen“ Empfindlichkeit einzustufen, statt wie bisher geschehen mit der Empfindlichkeit „hoch“.

Seveso Gutachten und Wasserschutzgebiet

Die Beurteilung einer Gefährdungslage in einem Seveso Gutachten geht von einem größtmöglichen Unfallereignis aus, welches insbesondere durch Brand und/oder Explosion zu erheblichem wirtschaftlichem oder weiträumigem gesundheitlichem Schaden führt. Obwohl die Wahrscheinlichkeit für diese Fälle nicht sehr hoch ist, führt das Szenario hier im Ergebnis zu Beurteilungen, aus denen heraus einige der Varianten für die Linienbestimmung der Rheinspange nicht mehr infrage kommen.

So wird beispielsweise die Brückenlösung nördlich von Urfeld auf Grund der Nähe zu den Anlagen der Shell nicht mehr zum Tragen kommen.

Es scheint aber eine systemische Ungleichheit zu herrschen, wenn es um die Bewertung von Autobahnen und Zubringern im Umfeld der Wassergewinnungsanlagen geht. Es reicht hier nicht aus, lediglich die Autobahnen zu bewerten. Nach der Darstellung im Erläuterungsbericht (Variantenvorauswahl S. 20) ist bei der Variante mit dem Anschluss W2 zwingend die Verlegung des AS Wesseling nach Süden erforderlich. Die Verlegung der AS Wesseling nach Widrig, unmittelbar südlich der WSZ 2 des Wasserverbandes Wesseling-Hersel wird aber nicht einem ähnlichen Szenario unterzogen, wie es für die Brückenanlagen der Autobahnen gilt.

Sollte hier ein Gefahrguttransporter verunglücken, dann kann auch das zu erheblichen Auswirkungen auf die Wassergewinnungsanlage führen. Die ca. 1 km lange Zufahrt zur geplanten

neuen AS bei Widdig liegt unmittelbar im Grundwasseranstrom zur Entnahmestelle. Die geplanten Sicherungsmaßnahmen im Randbereich gegen auslaufende Gefahrstoffe mögen bei einem normalen Unfall möglicherweise noch ausreichen. Was aber passiert, wenn es hier – wie beim Seveso-Gutachten - zu einem Brand und/oder einer Explosion kommt und die Sicherungsmaßnahmen zerstört würden, wird nicht weiter untersucht. Bei einem Einsickern von toxischen Stoffen ins Erdreich wären mehrere zehntausend Haushalte von einer Grundwassergefährdung betroffen.

Rangfolge in Tabelle „Ergebnisse der UVS“

Die Darstellung der Ergebnisse der UVS als Abfolge der einzelnen Varianten ist nicht nachvollziehbar, da lediglich eine Rangfolge erstellt worden ist. Die Bewertungs- und Einstufungskriterien für die Vergabe der Rangstufen hinter dieser Darstellung sind nicht erkennbar.

In der Tabelle werden Abstände zwischen den Rängen durch Bezeichnungen wie *sehr geringer Vorteil*, *leichter Vorteil* und *deutlicher Vorteil gegenüber der nächstrangigen Variante* festgestellt. Dabei handelt es sich jedoch lediglich um eine rein qualitative Aussage ohne objektive Beurteilungsmöglichkeit. Eine Umrechnung in quantitative Kriterien und damit objektive Vergleichsmöglichkeit erfolgt offensichtlich nicht. Wie groß die Vorteile einer Variante gegenüber der nächst nachrangigen tatsächlich sind, kann damit quantitativ nicht nachvollzogen werden. Dies gilt zudem nicht nur für die eigentlichen abschließenden Rangstufen als Gesamtergebnis der UVS, sondern auch bereits für die Bewertung und Einstufung der einzelnen Schutzgüter an sich.

Die Abstufung zwischen den südlichen Tunnelvarianten erscheint insgesamt gesehen sehr gering. Es wird daher erforderlich sein, kenntlich zu machen, nach welchen Kriterien die Rangfolge der Tunnelvarianten bewertet wurde. Hier könnte es im Rahmen einer vertieften Prüfung – bei sehr geringen Abständen untereinander – noch zu Verschiebungen in der Rangfolge kommen.

Verkehrsgutachten - Keine Einbindung der A 61

Wie bereits in früheren Stellungnahmen geäußert, sollte eine Darstellung der Verbindungen zur A 61 in die Gutachten aufgenommen werden. Dies ist leider wieder unterblieben. Auch der Bundesverkehrswegeplan spricht von einer Verbindung zwischen dem Bliesheimer Kreuz und der geplanten Rheinspange. Da wieder keine Verkehrszahlen genannt werden, bleibt das Gutachten für die Beurteilung unvollständig, vor allem die L 182 (Rankenberg) ist als neue extrem betroffene Straße zu ergänzen.

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wurde noch von Belastungszahlen zwischen 57.000 und 82.000 im DTVw ausgegangen. Dabei sollten zwischen 12.000 und 16.000 Lkw werktags die Rheinspange befahren. Diese Werte werden bei den südlichen Varianten nicht annähernd erreicht. In der Verkehrsuntersuchung wird auf diese massive Abweichung nicht weiter eingegangen.

Verkehrsgutachten Rheinspange 2020 und 2023

In dem Verkehrsgutachten zur Rheinspange werden die verschiedenen Varianten mit ihren Auswirkungen berechnet und in Graphiken und Zahlenwerten miteinander verglichen. Grundlage jeden Vergleichs ist der sogenannte Prognosebezugsfall der auf das Jahr 2030 berechnet wird. An diesen Vergleichsfall 2030 hin werden alle Varianten bewertet.

Grundlage für die Prognose 2030 sind die erwartete Verkehrsentwicklung des Bundesverkehrswegeplanes und die Auswertung der Zähl- und Analysedaten aus den vorliegenden Gutachten und Verkehrszählungen. Im aktuellen Gutachten hat man u.a. auf Dauerzählstellen auf den Autobahnen zugegriffen. Da das Gutachten von Januar 2023 ist werden wohl Daten aus 2021 oder 2022 verwendet worden sein.

Für die weiteren Straßenabschnitte auf den Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen liegen keine Aussagen vor. Da es keine weiteren Anhaltspunkte im Gutachten erkennbar sind, ist wohl davon auszugehen, dass die Berechnung des Prognosebezugsfalls 2030 für die Straßen außerhalb der Autobahnen auf den Verkehrszahlen und Analysen von 2021/2022 beruht.

In dem früheren Gutachten von 2020 des Ingenieurbüros BBW für den Vorentwurf waren die Ergebnisse der Analyse von 2018 noch in einer Abbildung dargestellt worden. Leider werden die aktuellen Analyseergebnisse hier nicht dargestellt.

Mangelnde Entlastungswirkung

Dabei wäre ein Vergleich zwischen den Analysen von 2018, 2021/2022 und dem Prognosebezugsfall von 2030 durchaus interessant. Wie der Vergleich der beiden Rheinbrücken von der Analyse von 2018 mit der Prognose 2030 zum Fall 6aT aussieht zeigt folgende Tabelle:

	Prognose-bezugsfall 2030 (ohne Rheinspange)	Analyse 2021/2022	Analyse 2018	Differenz zu 2018 Zunahme DTV	In % Zunahme
Köln Rodenkirchener Brücke	158700	?	135000	+ 23700	+ 14,9 %
	Prognose-bezugsfall 2030 (ohne Rheinspange)	Analyse 2021/2022	Prognosefall Variante 6aT (mit Rheinspange als Tunnel)	Differenz Abnahme DTV	In % Abnahme
Köln Rodenkirchener Brücke	158700	?	149300	- 9400	-5,9%

	Prognose-bezugsfall 2030 (ohne Rheinspange)	Analyse 2021/2022	Analyse 2018	Differenz zu 2018 Zunahme DTV	In % Zunahme
Bonn Friedrich-Ebert-Brücke	118900	?	105300	+ 13600	+11,4%
	Prognose-bezugsfall 2030 (ohne Rheinspange)	Analyse 2021/2022	Prognosefall Variante 6aT (mit Rheinspange als Tunnel)	Differenz Abnahme DTV	In % Abnahme
Bonn Friedrich-Ebert-Brücke	118900	?	109400	- 9500	- 8,0%

Bei beiden Brücken liegt die Zunahme des Prognosebezugsfalls (ohne Rheinspange) im Vergleich zu der Analyse von 2018 bei ca. 23700 bzw. 13600 Kfz im DTV (Durchschnittlichen täglichen Verkehr).

Durch den Bau der Rheinspange wird prognostiziert, dass der Verkehr mit der Rheinspange als Tunnellösung 6aT um ca. 9400 bzw. 9500 Kfz /DTV wieder abnehmen wird. Im Vergleich zu der Analyse 2018 werden die Werte für die Belastung der Rheinbrücken damit nicht einmal wieder auf das vorhandene Niveau von 2018 zurückgeführt.

Bezugszeiträume

Die Gutachten basieren in ihren Berechnungen auf Werte von 2018 bis 2022 und sehen für die Prognosen einen Zeitraum bis 2030 vor. Die Realisierung einer geplanten Tunnellösung geht aber weit über diese Zeiträume hinaus. Alleine die Bauzeit wird mit 8 Jahren angegeben.

Der Planungsvorlauf für die Rheinspange wird noch mehrere Jahre andauern. Nach dem Verfahren zur Linienbestimmung folgt das weitere Verfahren zur Planfeststellung. Nach dem Abschluss dieser Verfahren können diese noch vor Gericht angefochten werden. Nimmt man die Entwurfsplanung für das Objekt, die Ausführungsplanung, Ausschreibung und Vergabe noch hinzu, dann wird man mit einer Fertigstellung weit nach 2035, eher in Richtung 2040 enden.

Hier stellt sich schon die Frage, ob ein Verkehrsgutachten mit Prognosezahlen, aufbauend auf Werte um 2020 und einem Prognosehorizont bei 2030 ausreichend ist, wenn die Realisierung des Vorhabens zeitlich sehr viel weiter entfernt liegt. Für eine vergleichende Bewertung in einer Linienbestimmung mag dies noch ausreichen, für eine Rechtfertigung der tatsächlichen Erforderlichkeit sind allerdings neuere Zahlen und gesicherte Prognosen erforderlich.

Im weiteren Verfahren sollte daher eine aktuelle Zählung und Analyse der relevanten Strecken vorgenommen werden. Bei derart langen Zeiträumen ist es erforderlich, einen aktualisierten Analysefall 2025 aufzustellen. Hier kann man nochmals feststellen, ob die erheblichen Steigerungen aus der Prognose 2030 tatsächlich auf solider Grundlage berechnet wurden.

Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als Handlungsgrundlage

Der aktuell gültige BVWP stellt für das Projekt Rheinspange 553 fest, „[...] dass [es für] eine weitere Rheinbrücke und somit eine zusätzliche schnelle Verbindung der links- und rechtsrheinischen Gebiete [...] räumlich kaum eine Alternative [gibt]. Alle südlicher gelegenen vorhandenen Straßenverbindungen mit West-Ost-Ausrichtung führen meist durch Siedlungsgebiete und eignen sich daher nicht für die Aufstufung zur Autobahn. Ferner ist mit dieser Anbindung eine sinnvolle Verknüpfung mit dem westlich der A555 gelegenen überörtlichen Straßennetz gegeben“ (Projektossier A553-G10-NW-T2-NW BVWP 2030, eigene Anmerkung).

Hier stellt sich die Frage, inwieweit das damalige Projektossier und die damit verbundene Beschlusslage noch eine Handlungsgrundlage für die aktuelle Bearbeitung durch die Autobahn GmbH des Bundes darstellt.

Es liegt der Schluss nahe, dass es sich bei den südlichen Varianten überwiegend um eine lokale Verbindung handelt, da auch die sog. Entlastung der Kölner und Bonner Rheinbrücken keine besonderen Effekte aufweisen. Die Fahrten werden fast ausschließlich zwischen der südlichen Randalage Köln und dem Bonner Norden sowie zwischen A 61/A 553/A 555 westlich und A 59 östlich des Rheins stattfinden. Eine Bedeutung für den überregionalen Verkehr und insbesondere den großräumigen LKW-Verkehr werden die südlichen Varianten nicht mehr aufweisen.

Es bleibt daher weiterhin unklar, welche Auswirkungen die aktuellen Verkehrsprognosen auf die Kosten und Nutzen Rechnungen nach dem BVWP haben. Dabei weisen insbesondere die Tunnellösungen auch einen erheblich höheren Kostenfaktor auf. In der Darstellung im Bundesverkehrswegeplan wurde noch von Kosten in Höhe von ca. 360 Mio. Euro ausgegangen. Mittlerweile liegt die Kostenschätzung für die favorisierte Tunnelvariante 6aT bei ca. 1,15 Mrd. Euro und damit beim etwa dreifachen Wert.

In der Vorzugsvariante 6aT liegt die prognostizierte Verkehrsmenge für die Rheinspange bei ca. 34000 Kfz/DTV und weit unter dem Wert von 63.000 Kfz/DTV, welcher der Beurteilung im Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegt.

Der hohe Kosten- und Nutzenfaktor aus dem Bundesverkehrswegeplan wird daher nicht zu halten sein und bedarf einer grundsätzlichen Neubewertung.

Ich bitte darum, diese Stellungnahme im Rahmen des Planungsprozesses zu berücksichtigen und die Stadt Bornheim im fortlaufenden Verfahren weiter zu beteiligen.