

Beantwortung der Fragen der Stadt Bornheim

Bundesverkehrswegeplan

1. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wird das Projekt ausschließlich mit einer Trassierung ab einem neuen Autobahnknoten W1 dargestellt. Wieso werden nun mögliche südliche Trassierungsvarianten geprüft, obwohl diese im BVWP aufgrund der Siedlungslagen als nicht geeignet bezeichnet werden?

Eine zusätzliche Rheinquerung im Raum Köln/Bonn wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Die dem Bundesverkehrswegeplan zugrundeliegende Linie dient allein dem Zweck, exemplarisch den Bedarf einer zusätzlichen Rheinquerung in der Region aufzuzeigen und die Kosten des Vorhabens grob zu veranschlagen. Eine Entscheidung zur Linienführung muss noch fundiert getroffen werden.

Die Aussage des Bundesverkehrswegeplanes hinsichtlich der südlichen Straßenverbindungen mit West-Ost-Ausrichtung, die meist durch Siedlungsgebiete führen, bezieht sich lediglich auf die Eignung einer Aufstufung der vorhandenen Straßenverbindungen zur Autobahn.

2. Wie wirken sich alternative Trassenverläufe auf das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse aus?

Eine Untersuchung hinsichtlich der Veränderung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wurde nicht durchgeführt.

Variantenauswahl

3. Welche Gründe im Einzelnen haben dazu geführt, dass die Variante 3B bislang nicht weiterverfolgt werden sollte?

Die Gründe dafür eine Variante nicht weiterzuverfolgend begründen sich in der Summe aller Bewertungen in den drei Zielfeldern. Man kann aber sagen, dass diese Variante aufgrund der komplizierten Anschlussstelle O2 viele zusätzliche Brückenbauwerke erfordern würde und im Vergleich zu Variante 4B damit kostenintensiver wäre.

4. Welche inhaltlichen und sonstigen Gründe haben dazu geführt, dass nun anstatt der bisher 9 Varianten weitere 3 Varianten vertieft untersucht werden sollen?

Infolge zahlreicher Anregungen aus dem Dialogprozess hat Straßen. NRW die Auswahl noch einmal erweitert und drei zusätzliche Varianten in die weitere Prüfung aufgenommen. Zwei der drei Varianten, die nun auch vertiefend untersucht werden, befanden sich bereits in der Vorauswahl von vertiefend zu prüfenden Varianten. Die dritte ergänzte Variante berücksichtigt einen Vorschlag, der im Beteiligungsprozess diskutiert wurde.

Verkehrsgutachten/ Umweltverträglichkeitsstudie

5. In der UVS und der Verkehrsuntersuchung wird der linksrheinische Raum im Gegensatz zum rechtsrheinischen augenscheinlich weniger tiefgründig untersucht. Wie ist diese Diskrepanz zu erklären?

Die Abgrenzung des Untersuchungsraums der UVS erfolgt aufgrund verkehrsplanerischer Überlegungen. Rechtsrheinisch ist der Planungsraum infolge der Zielformulierung deutlich größer als der linksrheinische Korridor zwischen BAB 555 und Rhein. Innerhalb des Untersuchungsraumes gibt es keine Diskrepanz in der Untersuchungstiefe.

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 auf beiden Rheinseiten eine umfassende Datengrundlage geschaffen (vgl. Kapitel 2 der „Großräumigen Verkehrsuntersuchung Raum Köln-Bonn für BVWP-Maßnahmen inkl. Rheinspange 553“). Die Ergebnisse der Umlegungen für die Planfälle 1 und 2 haben gezeigt, dass sich auf der rechtrheinischen Seite größere Veränderungen der Verkehrsbelastungen einstellen als auf der linksrheinischen Seite. Daher ist zunächst hauptsächlich der rechtsrheinische Bereich dargestellt. Eine verkehrstechnische Betrachtung wurde jeweils für die gesamte Rheinspange, und damit auch für beide Rheinseiten durchgeführt.

6. In der Verkehrsuntersuchung des Büros BBW hat keine eingehende Betrachtung des linksrheinischen Raumes stattgefunden. Wann soll dazu eine Überarbeitung des Gutachtens erfolgen?

Wie bereits zur Frage 5 erläutert, wurde sowohl der links- als auch der rechtsrheinische Raum in gleichem Umfang betrachtet. Grundsätzlich ist vorgesehen, eine Aktualisierung in mehreren Stufen der Prognose vorzunehmen, damit auch Planungsvorhaben mit berücksichtigt werden können, die zum Zeitpunkt der Erstellung der bisherigen Prognose noch nicht bekannt waren bzw. einen gewissen Planungsstand noch nicht erreicht hatten.

7. Die Auswirkungen auf die Verkehrsströme im Bereich zwischen A 61 und A 555 werden nicht betrachtet. Welche Auswirkungen sind für die einzelnen Ortschaften der Stadt Bornheim (z.B. auf Landes-, Kreis und Gemeindestraßen) zu erwarten?

Die großräumige Verkehrsuntersuchung umfasst auch den Bereich zwischen A 61 und A 555. Die konkreten Antworten auf diese Fragen sind eng verbunden mit der Frage, ob eine Nord- oder Südvariante der Rheinspange A553 umgesetzt wird. Da sich der Planungsprozess zurzeit noch in der Variantenfindung befindet und sowohl Nord- als auch Südvarianten weiterhin betrachtet werden, erfolgt eine Aussage zu solchen konkreten Fragestellungen in diesem Planungsschritt noch nicht. Nach Festlegung einer Vorzugsvariante können diese Themen genauer betrachtet werden.

8. Wo sind Ziel und Quelle der zukünftigen Verkehre über den Rhein?

Siehe Punkt 7

9. Wie hoch ist der Anteil der unmittelbar betroffenen Kommunen Bornheim, Weseling, Niederkassel, Troisdorf und Köln?

Siehe Punkt 7

10. Wie hoch ist der Anteil der regionalen bzw. der überregionalen Verkehre?

Siehe Punkt 7

11. Warum wurde der Bereich zwischen Zündorf, Ranzel, Uckendorf und der Bahntrasse DB als unzerschnittener Verkehrsraum ausgewiesen, obwohl sich dort z.B. der Ort Libur

befindet und ähnlich stark frequentierte Straßen wie im linksrheinischen Raum (Sechtem/Widdig) befinden?

Die Definition und Abgrenzung der „Unzerschnittenen verkehrsarmen Räume (UZR)“ in NRW wird vom Land NRW als konzeptionelle Grundlage für die Bewertung bereitgestellt. Im Rahmen der Raumanalyse wird dieses als Orientierungshilfe herangezogen. Die Ortslage Libur ist von der Abgrenzung ausgenommen.

12. Wie ist die sehr gute Bewertung des Schutzgutes Grundwasser (Note 1) bei der Variante 10T zu erklären, obwohl sich das Wasserschutzgebiet Urfeld im Bereich des vorgesehenen Trassenverlaufes befindet?

Eine detaillierte schutzgutbezogene Bewertung der einzelnen Varianten liegt bislang nicht vor. Die Variante 10T verläuft außerhalb der WSZ I und II, durchschneidet dagegen die WSZ IIIA. Auf Grundlage einer ersten Grobanalyse erfolgte die im Verhältnis zu den anderen Varianten, die auch WSZ I und II tangieren, vergleichsweise niedrige Einschätzung des Konfliktpotentials beim Schutzgut Grundwasser.

13. Warum wurden dem Belang Grundwasser in der umweltfachlichen Bewertung ausschließlich Noten im Bereich 1-8 vergeben und nicht in der möglichen Ausdifferenzierung 1-12?

Eine detaillierte schutzgutbezogene Bewertung der einzelnen Varianten liegt bislang nicht vor. Beim Schutzgut Grundwasser hat sich in der ersten Grobanalyse bei keiner Variante der Zielerreichungsgrad entsprechend der Bewertung 9-12 ergeben (d.h. unter 36 %).

14. Warum werden die Varianten 9aB, 9aT und 9bT im Bereich Grundwasser mit eher guten Bewertungen versehen, obwohl dort mehrere Wasserschutzzonen tangiert werden? Müsste die Bewertung nicht eher negativer sein, da Wasserschutzzonen der Stufe 1 tangiert werden?

Eine detaillierte schutzgutbezogene Bewertung der einzelnen Varianten liegt bislang nicht vor. Da bei den Varianten 9 die WSZ II betroffen wäre, wurden die Varianten in einer ersten Grobanalyse entsprechend dem zu erwartenden Konfliktpotential mit einer mittleren bis schlechten Bewertung (Note 5) eingestuft. Jede Bewertung spiegelt die Eingriffsintensität im gesamten Trassenverlauf wider. Auf der rechten Rheinseite ist die WSZ II nicht betroffen.

15. Warum wird die Variante 10T im Bereich Grundwasser mit der sehr guten Note 1 versehen, obwohl mehrere Wasserschutzzonen tangiert werden? Müsste die Bewertung an dieser Stelle nicht eher negativer sein, da Wasserschutzzonen der Stufe 1 tangiert werden und in den Grundwasserstrom aus dem Vorgebirge eingegriffen werden?

Siehe Antwort zu Frage 12.

16. Beim Schutzgut Tiere weist der Bereich zwischen Widdig und Sechtem die höchste Dichte an geschützten Tierarten auf. Anders als bei den Wiesen bei Langel wird der Bereich aber nur mit besonderer Bedeutung anstatt mit herausragender Bedeutung eingestuft. Dies ist nicht nachvollziehbar. Hierhin sollen das aufwändige Ohr von W4 und zusätzlich auch noch die neue Anschlussstelle verlegt werden. Welche Auswirkungen haben die Einbeziehung beider Maßnahmen auf die Umweltbelange, wenn die Werte für die Varianten 9 und 10 auf die gleichen Werte angehoben werden wie die Godorfer Varianten (Benotung 10-12)?

Bei der Einstufung der Bedeutung von Flächen für die Schutzgüter sind immer alle Bewertungskriterien zu berücksichtigen. Allein die Anzahl von Fundpunkten einzelner Tierarten ist bei der Bewertung nicht ausschlaggebend. Ein Vergleich der Varianten liegt derzeit noch nicht vor. Erst, wenn dieser Teil der UVS abgeschlossen ist, lässt sich eine Aussage treffen, welche Lösungsmöglichkeit welche Auswirkungen in welcher Intensität hervorruft. Die detaillierten Bewertungen werden dann veröffentlicht.

17. Warum ist beim Schutzgut Tiere westlich der rechtsrheinischen Ortschaft Stockum kein Biotopverbund zwischen den vorhandenen Kiesseen eingetragen, sondern lediglich ein blauer Pfeil?

Für den Bereich liegt keine Festsetzung als Biotopverbundfläche vor. Der blaue Pfeil deutet auf eine Vernetzungsbeziehung von Amphibien hin.

Bewertungssystem

18. Handelt es sich bei der im Rahmen der Planung der Rheinspange 553 um ein standardisiertes und erprobtes Bewertungs- und Auswahlverfahren oder wird es hier erstmalig verwendet?

Der Rahmen für Variantenuntersuchungen wird in der RE-2012 (Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau) und im UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeit) abgesteckt. Bewertungsverfahren sind darin nicht standardisiert. Bewertungsverfahren müssen sich an den Projekterfordernissen orientieren. Die Definition von Projektzielen, Zielkriterien, Gewichtungen und Durchführung von Sensitivitätsanalysen sind Bestandteile von komplexen Bewertungsverfahren.

19. Wurde das Bewertungssystem der Rheinspange 553 bereits bei anderen Verfahren der Autobahnplanung angewandt? Wenn ja, bei welchen?

Projektziele, Zielkriterien und Gewichtungen sind einzelprojektbezogen und nicht universell. Ähnliche Herangehensweisen wurden z.B. bei der neuen Köhlbrandquerung in Hamburg oder beim Zubringer der A26 in Niedersachsen angewendet.

20. Wie erfolgt die Konvertierung der Ergebnisse der umfangreichen Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zu der Bewertung mit den bzw. Vergabe der (verdoppelten) Schulnoten? Bitte stellen Sie die Grundlagen für die 12 Kriterien der umweltfachlichen Bewertung detailliert dar.

Derzeit erfolgt der schutzgutübergreifende Vergleich der 12 vertieft zu untersuchenden Varianten. Erst, wenn dieser Teil der UVS abgeschlossen ist, lässt sich eine Aussage treffen, welche Lösungsmöglichkeit welche Auswirkungen in welcher Intensität hervorruft. Die detaillierten Bewertungen werden dann veröffentlicht. Informationen zum Bewertungsverfahren des Zielfeldes Umwelt finden Sie zudem unter <https://rheinspange.nrw.de/infomesse/variantenauswahl/>.

21. Wie werden die durch das Projekt beabsichtigten positiven Effekte auf die vorhandenen Rheinquerungen in die Bewertung einbezogen?

Die positiven Effekte der A553 auf die vorhandenen Rheinquerungen werden bei den Bewertungen mitberücksichtigt. Dies sind insbesondere die verkehrlichen Wirkungen.

22. Das Schutzgut Mensch mit dem Belang „Wohnen“ als einziger ausschließlich privater Belang wird mit lediglich mit 2,5% in die Bewertung einbezogen? Wie kann dadurch eine gerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange sichergestellt werden?

Die Ziele im Zielfeld Umwelt wurden aus den gesetzlich vorgegebenen Schutzgütern abgeleitet. Zunächst mag es so aussehen, dass die in erster Linie ökologisch oder naturschutzfachlich ausgerichteten Ziele gegenüber den Zielen, die vor allem die Menschen betreffen (z.B. das Wohnen, die Erholung) im Vordergrund stehen. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass auch die Bewertung diverser ökologisch aufgerichteter Schutzgüter anhand von Kriterien erfolgt, die dem Menschen und damit der Wohnqualität dienen (z.B. Lärmschutz, Trinkwasserschutz, Landschaftsbild). Daher wird der Mensch mit seinen Bedürfnissen über alle Zielfelder hinweg deutlich höher gewichtet als beispielsweise die Denkmalpflege. Diese Vorgehensweise wurde im Vorfeld der Variantenbewertung noch einmal validiert, indem eine Gewichtung der Ziele innerhalb des Zielfeldes Umwelt erfolgte. So wurde u.a. das Ziel Wohnen und Erholen einmal mit 10,2 % und zugleich die Denkmalpflege mit lediglich 1,2 % gewertet. Mit dieser Sensitivitätsanalyse konnte dargelegt werden, dass die Rangfolge der ausgewählten Varianten überwiegend gleichbleibt. Daraus lässt sich schließen, dass alle Schutzgüter – und insofern auch das Zielfeld Wohnen – im Ergebnis angemessen berücksichtigt werden.

23. Niedrige Investitionskosten werden mit einem Gewicht von 30% über alle Zielfelder sehr deutlich gewichtet. Wie wird gewährleistet, dass die grundsätzlich teureren Tunnelvarianten nicht alleine deshalb aus der Auswahl herausfallen?

In der Basisgewichtung wurden die Baukosten mit 30% gewichtet. Die Basisgewichtung war aber nicht ausschlaggebend für die Auswahl der vertiefend zu untersuchenden Varianten. Vielmehr wurde im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse die Gewichtung der Zielfelder stark variiert. Die Vorauswahl der zu vertiefenden Varianten ist das Ergebnis einer Sensitivitätsanalyse und nicht einer festgelegten Gewichtung.

24. Wieso wird temporären Auswirkungen (Ziel: Geringe Verkehrsbelastungen im Bauzustand) ein derart hohes Gewicht beigemessen (ca. 9% der Gesamtbewertung)?

In der Basisgewichtung ist das Ziel "geringe Verkehrsbeeinträchtigung auf BAB im Bauzustand" mit jeweils 3% je Autobahnknoten bewertet. Die Basisgewichtung war jedoch nicht ausschlaggebend für die Auswahl der vertiefend zu untersuchenden Varianten. Vielmehr wurde im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse die Gewichtung der Zielfelder stark variiert. Die Vorauswahl der zu vertiefenden Varianten ist das Ergebnis einer Sensitivitätsanalyse und nicht einer festgelegten Gewichtung.

Kosten

25. Aus welchen Einzelposten setzen sich die angegebenen Grobkosten für die Trassierungsvarianten im Einzelnen zusammen?

Bei den angegebenen Kosten handelt es sich um erste, erfahrungsbasierte Schätzungen. Die Kostenschätzung beinhaltet die Baukosten. Entschädigungen, Planungskosten und Verwaltungskosten sind nicht enthalten. Für alle neun Varianten werden nun in der vertiefenden Untersuchung noch genauere Kostenschätzungen erarbeitet.

26. In welcher Höhe werden ggf. notwendige Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz (Landes- und Kreisstraßen) sowie ggf. notwendige Maßnahmen im Bereich

sonstiger Infrastruktur (z.B. Bahntrassen) tatsächlich und kostenseitig in der Gesamtbewertung berücksichtigt?

Die Planung sowie die Umsetzung notwendiger Aus- und Umbaumaßnahmen, die den Berechnungen zufolge für die bereits vorhandenen Verkehrswege notwendig werden können, liegen in der Verantwortung des für die betreffenden Verkehrswege zuständigen Baulastträgers. Grundsätzlich wird eine Planung angestrebt, die eine Verschlechterung der Verkehrsqualität im untergeordneten Straßennetz vermeidet.

27. Welche positiven oder negativen Auswirkungen (auf die Kosten und auf die Umwelt) ergeben sich, wenn die der Anschluss O2 in der gleichen Art ausgeprägt wird wie der Anschluss O3?

Der Anschluss O2 entspricht in der Grundform der des Anschluss O3, jedoch muss bei O2 hier die AS Lind in dem Gesamtknotenpunktkonzept mitberücksichtigt werden.

28. Welche Kostenunterschiede ergeben sich bei den Autobahnknoten O2 und O3?

Nach der momentanen Kostenschätzung betragen die Kosten für den Anschluss O2 (mit Anschluss der AS Lind) ca. 44 Mio €. Dies sind ca. 20 Mio € mehr als die Kosten in Höhe von ca. 23,5 Mio € für den Anschluss O3.

29. Bitte stellen Sie der Stadt Bornheim Unterlagen der einzelnen Varianten im ESRI-Shape oder –Geodatabase-Format (alternativ auch .dxf- oder .dwg-Dateien) zur Verfügung, damit diese in das GIS der Stadt Bornheim eingepflegt werden können.

Unterlagen zu den einzelnen Varianten können leider zurzeit nicht zur Verfügung gestellt werden, da sie sich noch in Bearbeitung befinden.