

Neues von der Bürgerinitiative



Liebe Unterstützer*innen und Interessierte,

Wir möchten Ihnen/ Euch wieder die jüngsten Entwicklungen im Rheinspangenprojekt nahebringen.

1. Dritter und letzter Termin Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Am 30.08.2022 endete für die sogenannten Träger öffentlicher Belange (TÖB) die Frist zur Stellungnahme der Umweltverträglichkeitsstudie. Den betroffenen Kommunen hatte die Autobahn GmbH wenige Wochen Frist über die Sommerferien eingeräumt. Die Studie, insgesamt ca 1400 Seiten plus Tabellen und Grafiken, soll als Ergebnis die umweltverträglichste der 12 verbliebenen Varianten hervorbringen. Dies ist nicht zu verwechseln mit einer umweltverträglichen Variante! **Alle Varianten, so der Gutachter, sind mit erheblichen Eingriffen in die Umwelt verbunden und durch hohe bis sehr hohe Raumwiderstände gegenüber dem geplanten Vorhaben gekennzeichnet.** Dennoch wurde in einem wenig transparenten und nicht nachvollziehbaren Verfahren für jede Variante eine Rangfolge 1 bis 12 ermittelt. Dabei favorisiert der Gutachter die Tunnellösungen, allen voran die Widdiger V10 Trasse. Die günstigste Brückenvariante sei die V6aB, dies bedeutet eine Linienführung zwischen Shell und Urfeld, mit Beginn der Rheinbrücke dicht am Rande der Raffinerie. Für die Anwohner bedeutet dies eine besonders schmerzliche Variante, da die Autobahn ab Anschlusspunkt A555 in Hochlage über die Linie 16 und die L300 hinweggeführt werden muss und damit in unmittelbarer Nähe zum Wohngebiet verläuft, bis sie nach ca. 1 Km in die Rheinbrücke übergeht. Auch bei den Tunnelvarianten V6T, V7T, V9bT zeigen die Planungsunterlagen, dass die A 553 zunächst als Brücke über die Linie 16 und die L300 geführt wird, also große Wohnbereiche von Urfeld belastet werden, bevor sie in eine Tunnellage übergeht.

Die von vielen Parteien und Kommunen favorisierten Nord-Lösungen (V3, V4 Godorf) belegen aufgrund der FFH/Naturschutz-Problematik die letzten Plätze 11 und 12. Dass es keine Rheinquerung bei Godorf geben wird, ist eine Einschätzung, die auch von der CDU Wesseling-Urfeld bei deren Info-Veranstaltung Anfang September vorgebracht wurde.

Ergebnisse der UVS

Varianten ^x	V 3B	V 4B	V 5B	V 6aB	V 6aT	V 6bB	V 7T	V 8B	V 9aB	V 9bT	V 10T	V 11B
Schutzgüter												
Menschen (Wohnen)	> 10	> 10	> 7	> 6	> 3	> 6	(-) 2	> 10	12	> 4	> 1	> 10
Menschen (Etholen)	> 11	12	> 7	> 6	> 3	> 5	(-) 2	(-) 9	>> 10	> 4	> 1	> 8
Tiere/Pflanzen (Pflanzen und Biotope)	> 11	(-) 10	> 7	> 5	> 2	> 5	> 2	> 8	12	> 4	> 1	> 8
Tiere/Pflanzen (Tierarten und Lebensräume)	12	12	> 7	> 6	> 3	> 5	> 3	> 8	> 10	> 3	> 1	> 8
Fläche	(-) 7	> 6	10	> 6	> 2	> 9	> 2	> 5	(-) 3	(-) 4	(-) 1	(-) 8
Boden	(-) 9	(-) 8	11	> 6	> 3	> 10	> 3	> 5	> 5	> 3	> 1	> 7
Wasser (Grundwasser)	> 7	> 6	> 5	> 1	> 2	> 3	> 2	> 9	> 10	> 8	(-) 4	11
Wasser (Oberflächengewässer)	> 9	> 10	> 6	> 8	> 6	>> 3	> 6	> 10	> 10	> 4	>> 1	>> 3
Klima und Luft	12	(-) 10	> 11	> 5	> 3	> 7	> 3	> 5	> 5	> 3	> 1	> 5
Landschaft (Landschaftsbild)	12	12	> 10	> 4	> 2	> 4	(-) 1	> 7	> 8	> 6	> 5	> 9
Landschaft (Landschaftsraum)	12	>> 11	> 10	> 6	>> 1	> 6	>> 1	(-) 5	(-) 9	> 4	(-) 3	> 8
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	> 6	> 7	> 4	> 4	> 4	> 4	> 4	9	> 2	> 1	> 4	> 8
Rang insgesamt	12	(-) 11	>> 9	(-) 5	> 3	>> 6	(-) 2	(-) 8	>> 9	> 4	> 1	(-) 8

Abschließendes Ergebnis des Variantenvergleichs

Erläuterungen:

1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12

1

12

Rangstufen

Variante mit den geringsten Beeinträchtigungen

Variante mit den stärksten Beeinträchtigungen

(-) sehr geringer Vorteil gegenüber der nächstrangigen Variante

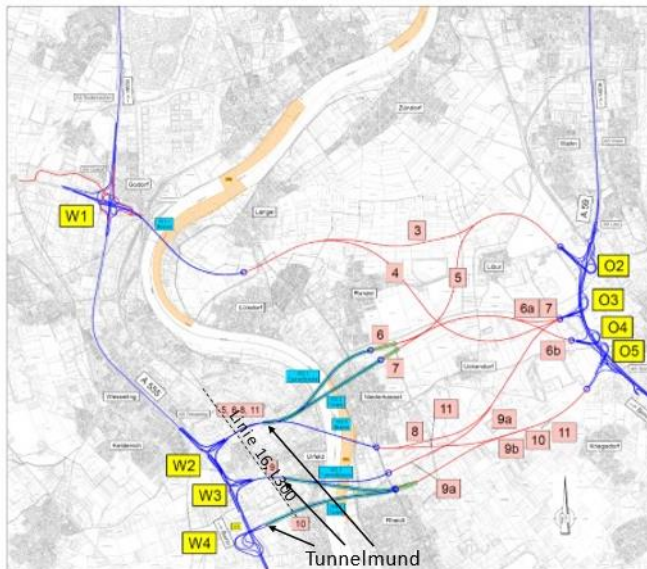
> geringer Vorteil gegenüber der nächstrangigen Variante

>> deutlicher Vorteil gegenüber der nächstrangigen Variante

X In der ersten Tabellenzelle in blau dargestellt sind Varianten mit erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“.

	Variante(n) mit den geringsten Umweltauswirkungen		Variante(n) mit den drittstärksten Umweltauswirkungen
	Variante(n) mit den zweitgeringsten Umweltauswirkungen		Variante(n) mit den zweitstärksten Umweltauswirkungen
	Variante(n) mit den drittgeringsten Umweltauswirkungen		Variante(n) mit den stärksten Umweltauswirkungen

Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung



LEGENDE

- Anschlüsse an die Verknüpfungspunkte an A 555 (einschl. Rheinquerung) und A 59
- Anschlusspunkte für Varianten zwischen den Verknüpfungspunkten
- Linienvarianten zwischen den Verknüpfungspunkten
- Tunnelbereiche
- FFH-Gebiet Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef von

2. Wir möchten für Euch die uns vorliegenden Stellungnahmen hier kurz kommentieren:

2.1 Stadt Wesseling

Die Autobahn GmbH wird darin erneut aufgefordert, die erheblichen Mängel im Planungsprozess zu beheben. Bemerkenswert aus unserer Sicht ist darüber hinaus die Forderung, die Sinnhaftigkeit der Rheinspange 553 in Anbetracht der erheblichen Nachteile für die Anliegerkommunen, der exorbitanten Kosten und der jahrelangen Bauzeit zu überdenken.

In dem Brief der Anwaltskanzlei Pieper wird u.a. die vorgeschriebene Betrachtung der Nullvariante gefordert. Der Stadt Wesseling wird ausdrücklich empfohlen, bei Nichtbeachtung der aufgeführten Mängel gerichtlich gegen eine Planfeststellung vorzugehen.

Zum Thema Grundwasser wird auf eine separate Stellungnahme des **Wasserbeschaffungsverbandes Wesseling/ Hersel** verwiesen. Diese liegt uns z. Zt. nicht vor.

2.2 Stadt Niederkassel

Die Stadt Niederkassel favorisiert die Tunnellösung V6aT, befürchtet aber bei den Tunnelvarianten V9bT, V10T eine Gefährdung der Trinkwasserversorgung.

2.3 Stadt Bornheim

Die Stellungnahme an die Autobahngesellschaft ist erfolgt, wird jedoch erst nach Behandlung in den Ausschüssen/ Stadtrat veröffentlicht. Wir bleiben hier am Ball.

2.4 Stadt Köln

Uns liegt keine Stellungnahme der Stadt Köln vor.

2.5 Landesbüro der Naturschutzverbände (BUND NRW), NABU NRW, Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW (LNU).

Zunächst betonen die Naturschutzverbände angesichts der Erkenntnisse der Raumwiderstandsanalyse und auch der aktuellen UVS-Ergebnisse erneut ihre grundsätzliche Ablehnung der Rheinspange 553 und die Forderung nach der Einstellung der Planung. Sie halten es für nicht verantwortbar, eine neue Autobahntrasse in einem hoch schutzwürdigen und schutzbedürftigen Raum zu planen, noch dazu ohne eine aktuelle Überprüfung und einen belastbaren Nachweis der 2016 mit dem BVWP 2030 festgelegten Notwendigkeit.

2.5 Troisdorf

In ihrer Stellungnahme fordert die Stadt Troisdorf u.a. die Aufnahme einer Tunnelvariante für Godorf.

Durch den Ratsbeschluss Anfang vergangener Woche jedoch heißt es: **„Die Stadt Troisdorf lehnt, unabhängig von der geplanten Routenführung den Ausbau der A553 aus natur- verkehrs- und sozialpolitischen Gründen ab. Kreis, Land und Bund werden aufgefordert, alle Möglichkeiten zu nutzen dieses Projekt vorzeitig zu beenden“.**

Anmerkung: Alle uns vorliegenden Stellungnahmen findet Ihr auf unserer Homepage <https://rheinspange-nein.de/downloads/>

3. Unser BI-Fazit

Wir als Bürgerinitiative werden erst Einblick in die finale UVS erhalten, wenn die Kommentare der TÖB eingearbeitet sind. Lt. Autobahn GmbH soll die finale UVS im September dieses Jahres veröffentlicht werden, die Vorzugsvariante dann im Winter 2022/23.

Dennoch bieten uns die UVS-Präsentation und die Stellungnahmen genügend Daten, um festzustellen, dass viele Aspekte wie die Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch“ unzureichend in die Bewertung eingegangen sind. Hier sind insbesondere die Lärm-/ Schadstoff-Emissionen, Verschattung, Verlust von Wohneinheiten, Erholungsraum, Lebensqualität usw. zu nennen.

Ebenso bleiben Zweifel, ob die Gefahr für unser Grund- und Trinkwasser durch den Bau, aber auch durch den Betrieb, besonders bei den Tunnelvarianten, hinreichend ermittelt und bewertet wurde.

Der von uns recherchierte erhebliche Mangel, nämlich die negative Auswirkung auf das Klima bzw. die Einhaltung der Klimaschutzziele (s. Vieregg Gutachten) durch den zusätzlichen Verkehr, wird in der UVS-Präsentation, aber auch in den Stellungnahmen ignoriert. In der Verkehrsuntersuchung ist bei den nördlichen Trassen ein nicht nachvollziehbarer Nutzen von bis zu 11.000t CO₂ für das Klima genannt. Dr. Vieregg ermittelt in seiner Untersuchung bei Einbeziehung des Zusatzverkehrs einen Schaden von 33.000t CO₂ pro Jahr.

Wir hoffen hier auf Organisationen wie den BUND, diesen gravierenden Mangel aufzugreifen, sowohl gerichtlich bei der Planfeststellung wie auch dabei, die Öffentlichkeit über die negative Auswirkung der neuen Autobahn fürs Klima aufzuklären. Besonders auch, weil die Autobahn GmbH mit der Rheinspange 553 einen Klima-Nutzen offensiv bewirbt.

4. BI-Anmerkungen zur finalen Variantenauswahl

Die Autobahn GmbH bekräftigt, dass zur endgültigen Entscheidung der Vorzugstrasse weitere Faktoren zu berücksichtigen sind. Bei der Varianten Vorauswahl 2020 waren dies neben o.g. **Umweltkriterium (Gewichtung 30%), die Wirtschaftlichkeit (Gewichtung 40%) und die verkehrliche Wirkung (30%).**

Im UVS-Entwurf wurde eine Rangfolge der zwölf Varianten in Bezug auf das erste Kriterium, die Umwelt, vorbehaltlich der Einarbeitung der Stellungnahmen festgelegt.

Unter Einbeziehung der Untersuchungsergebnisse vom Oktober 2020 zu den hohen Baukosten sowie der hohen Seveso III-Risiken und der aktuell festgestellten schlechtesten Umweltverträglichkeit ist trotz der guten verkehrlichen Wirkung nicht davon auszugehen, dass eine Nordvariante bei Godorf realisiert wird. Auch die umwelttechnisch favorisierten Tunnellösungen erscheinen fraglich, da die Grundwassergefährdung nicht ausgeschlossen werden kann und die Wirtschaftlichkeit aufgrund der ca. vierfachen Kosten, des geringeren Fahrzeugdurchsatzes und der Fahrzeug-Geschwindigkeit gegenüber einer Brückenvariante deutlich geringer ist. Bei den jüngsten BAB Projekten A1/ A3 Leverkusen wurde die Tunnellösung zugunsten einer Stelzenstraße durch große Stadtgebiete Leverkusens abgelehnt. Auch der CDU-Vorschlag, die Rodenkirchener Brücke durch einen Tunnel zu ersetzen und die Brücke zu begrünen, wurde erst gar nicht untersucht. Auf unsere Nachfrage zur Projektgenehmigung hat das Bundesverkehrsministerium bestätigt, dass für die Entscheidung einer Vorzugsvariante gemäß § 7 für die Bundeshaushaltsordnung vor Einstellung in den Bundeshaushalt die Wirtschaftlichkeit nachzuweisen ist.

Wir sehen eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass eine südliche Brückenlösung bei W2 und die damit einhergehende Verschiebung der Anschlussstelle Wesseling Süd nach Widdig die wahrscheinlichste Vorzugsvariante sein wird.

Eine Ablehnung der Rheinspange durch die betroffenen Kommunen nach dem Troisdorfer Vorbild wäre ein bedeutsamer Schritt auf dem Weg zum Verzicht auf die Rheinspange.

Für die Bürgerinitiative „NEIN zur Rheinspange, JA zur Nulllösung“

Norbert Kemmer (Sprecher)

Christine Schreier

Esther Ospelkaus

Michael Vöpel