

Besuchszeiten:
Montag – Freitag 08.30 - 12.30 Uhr
Donnerstag zusätzlich 14.00 - 18.00 Uhr



Stadt Bornheim · Postfach 1140 · 53308 Bornheim

Rathausstraße 2
53332 Bornheim

Internet: www.bornheim.de

STADTPLANUNGS- UND LIEGENSCHAFTSAMT

Herr Erll
Zimmer: 414
Telefon: 0 22 22 / 945 - 259
Telefax: 0 22 22 / 945 - 7259
E-Mail: andreas.erll@stadt-bornheim.de

Die Autobahn GmbH des Bundes –
Niederlassung Rheinland
-Außenstelle Köln-
Daniela Wagner
Deutz-Kalker-Straße 18-26
50679 Köln

Ihr Zeichen / Ihr Schreiben vom

Mein Zeichen / Mein Schreiben vom

Datum

61 23 10 - Rheinspange 553

29.08.2022

Rheinspange 553; Stellungnahme der Stadt Bornheim zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Sehr geehrte Frau Wagner,

zum Planungsverfahren Rheinspange 553 erfolgt seitens der Stadt Bornheim die folgende Stellungnahme zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS):

Abgrenzung des Untersuchungsraumes in Bornheim

Bei der Abgrenzung der geplanten Trassen wird im Rahmen der UVS grundsätzlich ein Abstand von mind. ca. 1000 m als Korridor untersucht, teilweise gehen die Untersuchungsbereiche noch weit darüber hinaus. Bei den Varianten in Widdig wird dagegen ein erheblich reduzierter Umgebungsbereich einbezogen.

Die Grundlagenerhebung ist daher mangelhaft. 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 - 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.

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. Ohne weitere Erläuterungen bleiben die Ursachen der Abweichung unklar.

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 Variante 9B eine Dammlage (mit Brückenbauwerken) 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 Klimakonzept für die Region 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 Damm- lage 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.

Grundwasser/Wasserversorgung

Es stellt sich zudem die Frage nach den Auswirkungen auf das Grundwasser und damit die Versorgung der Bevölkerung mit Trinkwasser. Von möglichen Varianten betroffen ist das Wasserschutzgebiet (WSG) Urfeld mit einer Lage überwiegend auf dem Gebiet der Stadt Bornheim. Am Ortsausgang des Ortsteiles Urfeld der Stadt Wesseling in Richtung Bornheim-Widdig liegt das Wasserwerk des Wasserbeschaffungsverbands Wesseling-Hersel. Das zugehörige Trinkwasserschutzgebiet reicht bis an den Rhein, die nördliche Stadtgrenze von Bonn und bis knapp an den Fuß des Vorgebirges. Es ist ca. 20 km² groß und entspricht gleichzeitig dem Grundwassereinzugsgebiet des Wasserwerks.

Das Rohwasser wird über sechs Brunnen, die in der Schutzzone I des Wasserschutzgebietes liegen, gewonnen. Richtigerweise wird in der UVS ein „[...] besonderes Gefährdungspotenzial für die Trinkwassergewinnung [...]“ (UVS 2022: 450, eigene Anmerkung) durch die Tunnelvarianten festgestellt. Für die den Wasserbeschaffungsverband Wesseling-Hersel betreffenden Varianten wird für die Trinkwassergewinnung als Folge der Tunnelbauwerke nur eine unwesentliche Beeinflussung festgestellt. Die Ergiebigkeit der Trinkwassergewinnung soll durch Tunnelröhren und Trogbauwerke nicht beeinflusst werden. Auch baubedingte Auswirkungen seien nicht vorhanden. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Trinkwasserversorgung seien im Havariefall sehr unwahrscheinlich. Schadstoffe im Tunnel fließen zum Tunneltiefpunkt ab, der tiefer liege als der für die Trinkwassergewinnung genutzte Grundwasserleiter. (vgl. UVS 2022: 450ff) In der Zusammenfassung der Ergebnisse der UVS (9. Sitzung Dialogforum am 22.06.2022) ist die die Wassergewinnung betreffende Variante 10T jedoch auf Rang 4 als Variante mit den zweitgeringsten Umweltauswirkungen im Bereich Trinkwasser eingestuft worden. Dies entspricht einer im Vergleich sehr guten Benotung.

Das Gutachten des DVGW-Technologiezentrum Wasser (TZW) aus dem Jahr 2021 im Auftrag des Wasserbeschaffungsverbands Wesseling-Hersel stellt unter Berücksichtigung der Sachlage im Jahr 2021 jedoch für alle drei das Wasserschutzgebiet Urfeld betreffenden Varianten ein sehr hohes Gefährdungspotenzial für die Grundwassergewinnung fest. (TZW 2021: 14f.) Gemäß dem zitierten Gutachten ist davon auszugehen, dass infolge der Rheinspange 553 die Trinkwasserdaseinsvorsorge durch das WSG Urfeld nicht mehr sicherzustellen wäre. Dies steht somit in einem Missverhältnis zu den Aussagen der UVS.

Zur vertieften Einschätzung der Sachlage wird zudem ein weiteres Gutachten seitens des Wasserwerkes Wesseling-Hersel zum Thema Grundwasser erstellt, welches die Darstellungen der in die UVS einbezogenen geotechnischen Bewertung des Büros Dr. Spang aus 2022 mit in die Bewertung einbezieht.

Gemäß der Wasserschutzgebietsverordnung Urfeld (Regierungspräsident Köln 1994) sind diverse Handlungen und Maßnahmen innerhalb des Wasserschutzgebietes verboten oder genehmigungspflichtig. Eine Befreiung von dem o. g. kann erteilt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit eine Abweichung erfordern oder das Verbot im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den Belangen des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere des

Gewässerschutz im Sinne dieser Verordnung, vereinbar ist. Inwieweit diese Voraussetzungen gegeben sind, ist zumindest fraglich.

Die an dieser Stelle vorgebrachten Einwände zum Thema Grundwasser/Wasserversorgung sind demnach vorläufig und nicht abschließend. Die Stadt Bornheim hat zudem Kenntnis erhalten über eine kritische Stellungnahme des Wasserverbandes Wesseling-Hersel. Die Stadt Bornheim wird sich demnach in einer ergänzenden Stellungnahme zu dem Thema Grundwasser/Wasserversorgung äußern.

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 nächststrangigen 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 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.

Private Belange

Für die Gesamtbetrachtung der Varianten fehlt nach wie vor eine Aussage zu den privaten Belangen. Die Betrachtung des Faktor Mensch im Rahmen der UVS ist hierzu völlig unzureichend. Die Überbauung bestehender Wohngebiete durch eine Brücke stellt einen so massiven Eingriff in die Privatsphäre dar, so 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. Hier ist eine umfassende Beschreibung der Auswirkungen auf die unmittelbar betroffenen Haushalte erforderlich. Zusätzlich zur Betrachtung des Schutzgutes Mensch ist daher eine gesonderte Bewertung im Rahmen des Planungsprozesses notwendig. Dazu gehört auch die Ermittlung und Einstellung aller diesbezüglich für die Abwägung notwendigen Belange. Die dazu notwendige Sachverhaltsermittlung ist vor Festlegung einer Vorzugsvariante durchzuführen.

Bundesverkehrswegeplan 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“ (Projektdossier A553-G10-NW-T2-NW BVWP 2030, eigene Anmerkung).

Hier stellt sich die Frage, inwieweit das damalige Projektdossier 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 Randlege 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.

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

Mit freundlichen Grüßen

(Christoph Becker)
Bürgermeister