



Info-Mail vom 03.11.2022

Liebe Unterstützerinnen und Unterstützer, liebe Interessierte,

die Autobahn GmbH hat die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVS) und damit die ermittelte Rangfolge der 12 Varianten aus umweltfachlicher Sicht am 31.10.22 veröffentlicht.

Der Gutachter der UVS-Raumanalyse zu möglichen Trassenführungen hält erneut grundsätzlich fest, dass sich zwischen der A 555 im Westen und der A 59 im Osten **keine durchgängigen konfliktarmen Korridore** ableiten lassen.

Trotz zahlreicher Einwendungen der betroffenen Kommunen weicht der Varianten-Vergleich (s. PDF-Anlage) nur sehr marginal von der Entwurfsfassung Juni 22 ab. Einzig die Variante 5B konnte sich von Rang 9 auf Rang 8 verbessern (Rang 1 = Variante mit geringsten Beeinträchtigungen, Rang 12 = Variante mit stärksten Beeinträchtigungen).

Auszugsweise heißt es im UVS Bericht:

**Alle Tunnel-Varianten (V6aT, V7T, V9bT und V10T) sind gegenüber den Brücken-Varianten mit deutlich geringeren Eingriffen verbunden.**

Unter den Tunnel-Varianten stellt **die Variante 10T die günstigste Alternative** dar.

Unter den Brücken-Varianten 3B, 4B, 5B, 6aB, 6bB, 8B, 9aB und 11B stellen die **Varianten 6aB und 6bB die günstigsten Alternativen** dar.

Die Brücken-Varianten **3B, 4B, (Godorf) 8B, 9aB und 11B (südl. Wesseling) verursachen erhebliche Beeinträchtigungen** der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes. Laut Gutachter darf hier nur eingegriffen werden, wenn

1. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialen oder wirtschaftlichen Art notwendig ist (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG) und
2. zumutbare Alternativen, den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) sowie die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen vorgesehen werden (§ 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG).

Die **Varianten 3B und 4B**, die mit knapp 10 km bzw. ca. 10,2 km die größten Trassenlängen aufweisen, stellen unter den Brücken-Varianten die mit Abstand **schlechtesten Alternativen** dar.

Unser erstes Fazit:

Nach Durchsicht der UVS-Unterlagen wird uns wieder sehr deutlich vor Augen geführt, dass alle Schutzgüter massive, unwiederbringliche Beeinträchtigungen und Verluste hinnehmen müssen. Wir haben nach wie vor erhebliche Zweifel, dass der im veralteten BVWP dargestellte Nutzen den dauerhaften Schaden für die Umwelt überwiegt, und fordern die Nulllösung bei Umsetzung der Verkehrswende.

Wie bereits in unserem Newsletter 11 dargestellt, sehen wir eine sehr hohe Wahrscheinlichkeit, dass aufgrund der mangelnden Wirtschaftlichkeit einer Tunnellösung eine südliche Brückenlösung zwischen Wesseling und Urfeld (V6aB oder V6bB) die wahrscheinlichste Vorzugsvariante sein wird. Dies erfordert die Verlagerung der Anschlussstelle Wesseling Süd nach Widdig.

Nach unserer Einschätzung sind zwei Belange in der UVS unzureichend untersucht und berücksichtigt:

1. Die Auswirkungen auf unser Grundwasser
2. Die Auswirkungen auf das Klima durch den Bau und Betrieb sowie Nachweis der Einhaltung der Klimaschutzgesetze

Wie bereits der bisherige Dialogprozess zeigt, werden in diesem UVS-Prozess augenscheinlich erneut zahlreiche Eingaben von der Autobahn GmbH ignoriert bzw. als unbegründet abgewiesen.

Die Bekanntgabe der Vorzugsvariante unter Einbeziehung der Kriterien verkehrliche Wirkung und Wirtschaftlichkeit soll im Winter 2022/ 23 erfolgen.

Wir bleiben dran!

Freundliche Grüße

Ihre BI NEIN zur Rheinspange - JA zur Nulllösung