

Verkehrsuntersuchung der BBW zur Rheinspange 553

Im Oktober 2019 hat eine Bürgerwerkstatt in Wesseling stattgefunden, an der Straßen NRW die Stadt Bornheim nicht beteiligt hatte. Im Anschluss daran wurde bekannt, dass man hier auch über Tunnellösungen in Widdig diskutiert hat. Die Verwaltung der Stadt Bornheim hat daraufhin Straßen NRW angeschrieben und sowohl um Aufnahme in das sog. Dialogforum gebeten, als auch eine Beteiligung an dem Verkehrsgutachten angeregt.

Das jetzt vorliegende Verkehrsgutachten der BBW vom Februar 2020 zur Rheinspange 553 ist ohne direkte Beteiligung der Stadt Bornheim erstellt worden. Die Veröffentlichung des Verkehrsgutachtens wurde seitens Straßen NRW nicht mit der Stadt Bornheim kommuniziert. Für die nachfolgenden Feststellungen zu den Untersuchungsergebnissen der BBW wurde auf die Unterlagen aus der Internetveröffentlichung von Straßen NRW zurückgegriffen.

Grundlagen

Als eine der Grundlagen der Planung Rheinspange 553 wurde vom Planungsbüro Kocks eine Studie mit mehreren alternativen Anschlüssen und Routenführungen entwickelt. Einzelne Darstellungen wurden von Straßen NRW im Internet veröffentlicht und bildeten auch die Grundlage für die durchgeführte Bürgerwerkstatt. In der Darstellung werden 4 Grundsätzliche Alternativen (W1 – W4) entwickelt, die als Brücke oder im Tunnel den Rhein an verschiedenen Stellen queren sollen. Die nördliche Variante liegt bei Godorf, die südlichen in Höhe von Urfeld und Widdig.

Als Grundlage für den Prognosefall 2030 der BBW hat es Erhebungen zur Routenverfolgung gegeben, die aber alle rechtsrheinisch erstellt wurden, linksrheinisch weist das Gutachten keine Ergebnisse aus. Es wird nicht klar warum die linksrheinische Seite damit vernachlässigt wurde.

Zu den weiteren Grundlagen des Gutachtens wurden durch die Kommunen im Vorfeld Daten zur Entwicklung von Wohn- und Gewerbegebieten an die Bearbeiter übermittelt, die in Teilen berücksichtigt wurden. Einige Baugebiete wie Me 18 in Merten und Bo 27 in Bornheim sind allerdings nicht eingeflossen.

- Merten Händelstraße

360 WE - frühzeitige Beteiligung bis Mitte März 2020 zum B-Plan Me 18

- Bornheim Hellenkreuz

ca. 80-100 WE –Aufstellungsbeschluss im Februar 2020 zum B-Plan Bo 27

Planvarianten

Im Verkehrsgutachten werden zwei Planvarianten untersucht (S. 60-83):

- Planfall 1 mit Anschluss an die A 553/ A 555 AS Godorf sowie A 59 AS Lind

- Planfall 2 mit Anschluss an A 555, AS Wesseling alt und neuer AS Wesseling an die L 192 und L 300 in Höhe Widdig sowie Anschluss an A 59 / L 269 in Troisdorf

Die in der Bürgerwerkstatt diskutierten Tunnellösungen tauchen nicht auf, es wird aber auch nicht erklärt, ob diese Lösungen bereits verworfen wurden. Warum genau diese beiden Varianten untersucht wurden und ob noch weitere geprüft werden bleibt unklar.

Planfall 2 mit AS Wesseling Neu, Knotenpunkte im Umfeld

Die im Planfall 2 nach Süden verlegte AS Wesseling erhält Anbindungen an die L 192 und die L 300 in Höhe von Widdig. Dieser Planfall hat erhebliche Auswirkungen auf die angrenzenden Straßen im Umfeld. Leider wird dies in dem Gutachten nur unzureichend dargestellt.

Durch die Stadt Bornheim war im Vorfeld bereits auf die Bedeutung der Landesstraßen im Umfeld hingewiesen. Das Gutachten berücksichtigt völlig unzureichend die Bedeutung der Spange A 61- L 182 – L 192 – A 555, mit der Möglichkeit des großräumigen Verkehrs, die Verbindung zwischen den Autobahnen zu nutzen ohne die A 565 in Bonn zu befahren. Auch die Verbindung über die K 33 – L 190 ist im Umfeld betroffen. Weder im Prognosefall, noch im Planfall werden für diese Spangen in der Darstellung konkrete Zahlen genannt. Auch die Anbindung über die Trasse die A 565 – AS Hardtberg – K 12 – L 281 – A 555 wird nicht ausreichend untersucht.

Für die Beurteilung aus Sicht von Straßen NRW scheint lediglich die Frage der zukünftigen Verkehrsstärke in der Nähe von Wohngebieten und die damit verbundene Schallbelastung eine Rolle zu spielen. Aus Sicht der betroffenen Kommune ist dies zu kurz gedacht. Die Auswirkungen treffen auf heute bereits stark belastete bzw. bereits überlastete Knotenpunkte im Umfeld der zu- und abführenden Straßen.

Die Probleme am Knotenpunkt L 300 / L 118 / Linie 16 sind sicher bekannt, da das Büro BBW selbst die Untersuchungen durchgeführt hat. Die Verkehrsqualität des Knotenpunktes liegt bei Stufe F und wird selbst bei optimiertem Ausbau auf Grund der Schließzeiten am Bahnübergang der Linie 16 keine bessere Qualität erreichen können. Leider sind trotz unmittelbarer Einflusszone zur verlegten AS Wesseling-Neu hierzu keine Angaben gemacht worden. Dafür legt man jetzt im Planfall 2 eine neue Anbindung der verlegten AS Wesseling-Neu ebenfalls in den unmittelbaren Bereich der Bahnquerung der Linie 16 und der Einmündung in die L 300. Warum dies hier besser funktionieren soll als im Knotenpunkt der L 118/ L 300/ Linie 16 wird nicht erläutert.

Weitere hoch belastete Knoten befinden sich im Bereich von L 192/ L 190/ K 31 in Wesseling und L 183/ L182/ 192 in Bornheim. Auch hierzu findet man in dem Gutachten keine Angaben, wie die Knotenpunkte zukünftig ausgestaltet werden sollen. Auch hier kommt es bereits heute zu Überlastungen in der Hauptverkehrszeit.

Darstellung der Verkehrsströme Planfall 2

Die Darstellungen der Verkehrsströme im Planfall 2 sind insbesondere linksrheinisch nicht nachvollziehbar. Die Stärke der dargestellten Balkendiagramme entspricht den zukünftigen Verkehrsmengen, leider sind keine konkreten Zahlen im Umfeld der geplanten AS Wesseling Neu erkennbar. Hier sind die Angaben dringend zu ergänzen.

Nach der ungefähren Stärke der Darstellung in Abb. 37 (S. 74) sind im Ostteil der Anschlussstelle in Richtung L 300 ca. 10-15.000 Kfz zu erwarten und im Westteil zur L 192 hin ca. 40.000 Kfz. Diese Verkehrsmengen haben auf den angrenzenden Straßen leider keine Entsprechung, sie versanden z.B. auf der südlichen L 192 praktisch ohne Auswirkung. Die sehr geringe Erhöhung auf der L 190 ist mit der anschließenden Verkehrsmenge der neuen Anschlussstelle nicht erklärbar.

Die im Prognosefall 2030 für die L 300 von BBW genannte 7.000 Kfz/24h ist zu gering angenommen. Das in Aufstellung befindliche Gesamtverkehrsgutachten der Stadt Bornheim geht hier von ca. 10.000 Kfz/DTV aus.

Im Planfall 2 der BBW ist die L 300 praktisch nicht mehr erkennbar, was nicht zu den Ergebnissen der Bornheimer Gutachten passt. Im Anschluss an den östlichen Ast der neuen Anschlussstelle soll die Verkehrsmenge auf der L 300 sogar abnehmen. Dies ist nun gar nicht mehr abzuleiten aus der Planung.

Planergänzungen und Überarbeitungen

Zu dem Verkehrsgutachten der BBW vom Februar 2020 besteht ein erheblicher Bedarf an zusätzlicher Information und Überarbeitung. Angefangen bei den Grundlagen sind zunächst weitere Routenverfolgungen auch im linksrheinischen Bereich dringend erforderlich. Dabei sind die genannten Wegebeziehungen insbesondere zwischen der A 61, der A 565 und der A 555 zu untersuchen.

Zu den Planvarianten ist darzustellen, ob nur die beiden Planfälle 1 und 2 weiter bearbeitet werden oder ob weitere Möglichkeiten untersucht werden sollen. Aus Sicht der Stadt Bornheim ist wichtig, ob die benannten Tunnellösungen - insbesondere unter dem Ortsteil Widdig - noch als Planfall diskutiert werden oder ob diese verworfen wurden.

Während im Bereich von Niederkassel und Sürth reihenweise Verkehrszahlen in der Untersuchung von BBW auftauchen, sind zwischen Wesseling und Bonn kaum Angaben in der Darstellung gemacht worden. Die gesamte Planung fokussiert sich bislang zu sehr auf die Auswirkungen im rechtsrheinischen Raum und vernachlässigt die Auswirkungen in den Ortslagen Bornheim, Bonn und Wesseling. Dies ist dringend nachzuholen.

Die detaillierte Berechnung zu den Lichtsignalanlagen im Bereich der Anschlussstellen mag aus Sicht von Straßen NRW interessant sein. Leider gibt es keine Aussagen zu den nachgeordneten Straßen und den Auswirkungen auf die umliegenden Knotenpunkte. Somit fehlt ein stimmiges Gesamtbild. Die Untersuchung von BBW kann daher nur der erste Schritt sein in eine umfassende Untersuchung zu den Auswirkungen auf die lokalen Hauptverkehrsstraßen. Dies kann sich nicht beschränken auf die mögliche Schallbelastung, sondern muss auch die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Umfeld einbeziehen.

Erforderlich sind in Lupenbetrachtungen der Verkehrsströme zum Planfall 2 im Umfeld der geplanten Anbindung an die AS Wesseling-Alt und an die geplante AS Wesseling-Neu. Die Auswirkungen auf die Knotenpunkte an der L 192 (AS, L 190, L 183) und an der L 300 (AS, L 118) sind konkret darzustellen und auf ihre Leistungsfähigkeit hin zu überprüfen. Die bisherigen Darstellungen sind nicht ausreichend.

Für die weitere Bearbeitung wird ein Fachgespräch zwischen der Stadt Bornheim, Straßen NRW und dem Gutachterbüro BBW vorgeschlagen. Nach dem vorangegangenen Gespräch mit Straßen NRW kann im StEA im Mai ein Vertreter von Straßen NRW über den planungsstand informieren.

(ErlI)