Stadt Bornheim, Fragestellungen Rheinspange 553

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

Variantenauswahl

3. Welche Gründe im Einzelnen haben dazu geführt, dass die Variante 3B bislang nicht weiterverfolgt werden sollte?
4. Welche inhaltlichen und sonstigen Gründe haben dazu geführt, dass nun anstatt der bisher 9 Varianten weitere 3 Varianten vertieft untersucht werden sollen?

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?
6. In der Verkehrsuntersuchung des Büros BBW hat keine eingehende Betrachtung des linksrheinischen Raumes stattgefunden. Wann soll dazu eine Überarbeitung des Gutachtens erfolgen?
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?
8. Wo sind Ziel und Quelle der zukünftigen Verkehre über den Rhein?
9. Wie hoch ist der Anteil der unmittelbar betroffenen Kommunen Bornheim, Wesseling, Niederkassel, Troisdorf und Köln?
10. Wie hoch ist der Anteil der regionalen bzw. der überregionalen Verkehre?
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?
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?

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

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?
19. Wurde das Bewertungssystem der Rheinspange 553 bereits bei anderen Verfahren der Autobahnplanung angewandt? Wenn ja, bei welchen?
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.
21. Wie werden die durch das Projekt beabsichtigten positiven Effekte auf die vorhandenen Rheinquerungen in die Bewertung einbezogen?
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?

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

Kosten

25. Aus welchen Einzelposten setzen sich die angegebenen Grobkosten für die Trassierungsvarianten im Einzelnen zusammen?
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?
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?
28. Welche Kostenunterschiede ergeben sich bei den Autobahnknoten O2 und O3?

Sonstiges

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.