

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	20.01.2022
---	------------

**öffentlich**

Vorlage Nr.	768/2021-7
Stand	23.12.2021

**Betreff Mitteilung betr. Rheinspange 553; Ergebnisse des Dialogforums Dezember 2021 und Veröffentlichung der Autobahn GmbH**

**Sachverhalt**

Dialogforum Dezember 2021

Am 07.12.21 hat die Autobahngesellschaft eine Videokonferenz mit den Teilnehmern des sog. Dialogforums durchgeführt. In der Vorstellung wurden insbesondere die Auswirkungen der Rheinspange auf den ÖPNV und auf die klimatischen Verhältnisse dargestellt.

Zum Thema ÖPNV wurden von Herrn Dr. Groneck vom Rhein-Sieg-Kreis (RSK) die Planungen zu den Schienenverkehrswegen in der Region vorgestellt. In Niederkassel sollen die vorhandenen Gleisanlagen innerorts aktiviert und dabei Anbindungen nach Bonn und Köln geschaffen werden. Für die Anbindung nach Köln ist eine gesonderte Brücke über den Rhein, südlich der Ortslage Langel in Richtung Godorf/Sürth, mit einem Anschluss an die Linie 16, geplant. Darüber hinaus wurde auch die Machbarkeitsstudie zur Stadtbahnlinie 18 mit der Planung des zweigleisigen Ausbaus von Herrn Dr. Groneck präsentiert. In beiden Fällen liegt die Nutzen-Kosten-Analyse im positiven Bereich. Beide ÖPNV-Projekte sind damit grundsätzlich förderfähig. Eine Abhängigkeit vom Projekt Rheinspange 553 besteht nicht.

Auswirkungen von geplanten ÖPNV- bzw. auch Radverkehrsprojekten auf die Verkehrsberechnungen zur Rheinspange lassen sich in dem bisher vorliegenden Verkehrsgutachten von 2020 nicht unmittelbar erkennen. Nach Auskunft der Autobahngesellschaft soll es im Anlageband zur Verkehrsuntersuchung (967 Seiten) Hinweise auf den sog. Modal Split geben. Der Modal Split beschreibt die Aufteilung der Verkehrsmittelwahl auf die einzelnen Verkehrsarten. In der Verkehrsuntersuchung sollen durch die Anpassung des Modal Split die Auswirkungen von ÖPNV und Radverkehrsplanungen eingeflossen sein. Eine konkrete Berechnung der Auswirkungen anhand der prognostizierten Verkehrsmengen soll es nicht geben. Der Vertreter der Stadt Bornheim hat darum gebeten, die Wechselwirkungen zwischen dem Ausbau der Rheinspange und den ÖPNV Planungen auch im Verkehrsgutachten selbst anschaulich darzustellen und nicht nur in dem nur schwer lesbaren Anlagenband unterzubringen.

Die Autobahngesellschaft hat die Ansicht vertreten, dass der Gesamtverkehr gleichbleibe und lediglich anders verteilt würde. Auf eine Rückfrage wurde allerdings festgestellt, dass es auf der Rodenkirchener Brücke auch wieder zu Mehrverkehren kommen wird. Ausgelöst sei dies durch die Verlagerung von Verkehren von der Leverkusener Brücke auf die Rodenkirchener Brücke.

Anschließend informierte die Autobahn GmbH des Bundes, dass man die Klimafolgen der Rheinspange durch eine gesonderte Bewertung im Rahmen der

Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ermittelt wird. Bei der UVS werden die Flächen im Untersuchungsraum erfasst und nach ihrer Bedeutung für das Lokalklima bewertet. Eine Bewertung der thermischen Auswirkungen und zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß erfolgt für alle Varianten einer Rheinspange. In der Veranstaltung gab es hierzu noch keine konkreten Ergebnisse. Es wurde seitens des Planungsträgers im Dialogforums aber bereits darauf hingewiesen, dass eine getrennte Darstellung der durch den Bau der Anlage entstehen klimatischen Auswirkungen sowie der klimatischen Auswirkungen des anschließenden Fahrbetriebs, erfolgen soll.

Nach Auskunft der Autobahngesellschaft sollen die Ergebnisse zu den Umweltbelangen der vertieften Variantenuntersuchung im Mai 2022 in einem weiteren Treffen des Dialogforums bekannt gegeben werden. Mit der Festlegung zur Linienbestimmung wird im August/September 2022 gerechnet. Dann soll wieder ein Dialogforum stattfinden und auch der politische Begleitkreis nochmal eingeladen werden.

### Stellungnahme zur Veröffentlichung der Autobahn GmbH

Im Juli 2021 hat die Autobahn GmbH des Bundes als Planungsträger für eine mögliche neue Rheinquerung, der sog. Rheinspange 553, eine Veröffentlichung mit dem Titel „Zwölf Irrtümer und Falschbehauptungen zur Rheinspange 553“ vorgenommen. Dieses Dokument bezieht sich in einzelnen Teilen auch auf die Stadt Bornheim betreffende Belange und Sachverhalte. Die Veröffentlichung der Autobahn GmbH des Bundes kann der Anlage entnommen werden.

Die Verwaltung hat sich mit einzelnen Aussagen dieser Veröffentlichung auseinandergesetzt. Im Einzelnen erfolgt folgende Stellungnahme zu den die Stadt Bornheim betreffenden Aussagen des Planungsträgers:

#### *1. Irrtum 3:*

*„Der Prozess der Variantenauswahl wird von der Autobahn GmbH auf ein gewünschtes Ergebnis hin ausgerichtet, u.a. durch die gezielte Beauftragung des Seveso-III-Gutachtens.“*

#### Autobahn GmbH:

*Die Berücksichtigung der Seveso-III-Richtlinie ist im vorliegenden Planungskontext vorgeschrieben und daher keine Entscheidung, die der Autobahn GmbH freistand. Dass ein solches Gutachten erstellt wird, wurde nicht verheimlicht: Bereits im Januar 2020 wurde auf der Projektwebsite ein FAQ-Beitrag zur Seveso-III-Richtlinie veröffentlicht und ein Gutachten für die Beurteilung von Grobvarianten der Rheinspange 553 erstellt. Die Variantenauswahl erfolgt ergebnisoffen, systematisch und transparent.*

#### Stadt Bornheim zu Irrtum 3:

Die Art der Darstellung der Planungsstände (z.B. Dialogforum Oktober 2020) sowie die vorliegenden Unterlagen und Dokumente können für Außenstehende zu dem Eindruck führen, dass zumindest keine vorbehaltlose und ergebnisoffene Variantenprüfung erfolgt. So werden für einzelne Themenbereiche Gutachten erstellt (z.B. Seveso-III, ADR), wohingegen zu anderen Themenbereichen (z.B. Grundwasser) bisher keine tiefgreifende Begutachtung erfolgt ist. Es ist zu erwarten, dass in derartigen Planungsprozessen alle relevanten Informationen zusammengetragen werden, ehe eine Entscheidung zur Trassenfindung erfolgt. Eine ähnlich breite Kommunikation wie bei den vorliegenden Gutachten wäre auch zum Thema Grundwasser durch die Autobahngesellschaft wünschenswert.

#### *2. Irrtum 6:*

*„In der Verkehrsuntersuchung wurde der linksrheinische Raum nicht ausreichend geprüft.“*

#### Autobahn GmbH:

*In der großräumigen Verkehrsuntersuchung wurden sowohl der links- als auch der*

*rechtsrheinische Raum mit der gleichen Tiefe untersucht.*

*Mithilfe von Daten von Dauerzählstellen sowie von ergänzenden Zählungen im untergeordneten Netz wurde für beide Rheinseiten eine umfassende Datengrundlage geschaffen. Der Untersuchungsraum umfasst hierbei ein Gebiet, welches von West nach Ost durch die Autobahnen A61 und A3 begrenzt ist. Nördlich erstreckt sich dieser bis zur Autobahn A1 sowie bis zur Landesgrenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz im Süden.*

Irrtum 7:

*„Das untergeordnete Netz wird bei der Planung zur Rheinspange 553 nicht ausreichend beachtet.“*

Autobahn GmbH:

*Die Änderungen des Verkehrsaufkommens im untergeordneten Netz werden bei der umweltfachlichen Bewertung und den verkehrlichen Wirkungen berücksichtigt. Treten vermehrte Verkehrslärmimmissionen im untergeordneten Netz als planbedingte Folge auf, werden diese in den Abwägungsprozess einer Variantenfindung mit einbezogen. Veränderungen des Verkehrsaufkommens im untergeordneten Netz finden sich also insbesondere im Zielfeld „Umwelt“ wieder. Daneben beeinflussen mögliche Verkehrszu- und -abnahmen das Zielfeld der verkehrlichen Wirkungen im gesamten Untersuchungsraum. Mit Hilfe der Kriterien Reisezeiten, den Betriebskosten und der Zuverlässigkeit werden sie berücksichtigt und bewertet.*

Stadt Bornheim zu Irrtum 6 und Irrtum 7:

*Eine beispielhafte Betrachtung der Abbildungen in der Verkehrsuntersuchung zeigt die inhaltlichen Schwerpunktsetzung des Gutachtens auf. Der rechtsrheinische Raum ist in einer sehr tiefen Detailliertheit in den Abbildungen 24, 25 und 27 dokumentiert.*

*Die tatsächliche Detailtiefe der Verkehrsuntersuchung im linksrheinischen Raum ist von der Autobahn GmbH im Einzelnen nicht dargestellt. Die Datenlage muss unmittelbar im Gutachten erkennbar sein. Ein möglicher Verweis auf den unübersichtlichen Anlagenband reicht dazu nicht aus.*

*So sind ergänzende Verkehrszählungen im untergeordneten Straßennetz im Bereich Bornheim/ Wesseling ausschließlich an den Landesstraßen vorgenommen worden. Die Routenverfolgungen wurden nur rechtsrheinisch dokumentiert, der Bezug zur A 61 ist nicht erkennbar.*

3. Irrtum 10:

*„Die Rheinspange 553 wird sich verheerend auf die Trinkwasserversorgung der Kommunen auswirken.“*

*Autobahn GmbH: Es besteht keine Gefahr für die Trinkwasserversorgung. Für den Schutz des Wassers werden strenge gesetzliche Vorgaben eingehalten. Für alle Varianten werden mögliche Auswirkungen auf das Trinkwasser umfassend untersucht und ggf. Schutzmaßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben getroffen.*

Stadt Bornheim zu Irrtum 10:

*Die Autobahn GmbH des Bundes hat bisher keine gesonderten Gutachten zu möglichen Auswirkungen auf das Grundwasser und damit folglich auf die Trinkwasserversorgung vorgelegt. Das Thema wird zwar grundsätzlich in der UVS behandelt, jedoch fehlen vertiefende Gutachten zu möglichen Auswirkungen auf die Wassergewinnung, beispielsweise im Einzugsgebiet des Wasserbeschaffungsverbands Wesseling-Hersel. Gutachten zum Grundwasser lägen dem Planungsträger nicht vor (E-Mail Die Autobahn GmbH des Bundes vom 23.04.2021). Ohne derartige gutachterliche Bewertungen ist eine Einschätzung von möglichen Folgen sachgerecht nicht möglich. Die vorgelegte Bewertung*

im Variantenvergleich mit den verdoppelten Schulnoten beruht daher lediglich auf nicht gesicherten Annahmen. Es wird grundsätzlich angenommen, dass derartige Gutachten vom Planungsträger frühzeitig in das Verfahren eingebracht werden, um eine sach- und fachgerechte Abwägung vornehmen zu können.

#### 4. Irrtum 11:

*„Bornheim wurde nicht angemessen beteiligt, obwohl die Stadt von neun der zwölf Varianten der Rheinspange massiv beeinträchtigt wäre.“*

##### Autobahn GmbH:

*Alle potenziell betroffenen Kommunen wurden von Anfang an in den Beteiligungsprozess einbezogen. Auch die Bornheimer Stadtverwaltung war von Beginn an im politischen Begleitkreis der Rheinspange vertreten. Nachdem sich eine konkrete Betroffenheit des Bornheimer Stadtgebiets planerisch stärker abzeichnete, wurden auch die Fraktionen im Stadtrat eingeladen, eine Vertretung zu entsenden. Auch im Dialogforum war von Beginn an ein Bornheimer Bürger Mitglied und seit Ende 2019 wird die Bornheimer Stadtverwaltung auch ins Dialogforum eingeladen. Im März 2020 wurde zudem eine neu gegründete Bornheimer Bürgerinitiative ins Dialogforum aufgenommen.*

##### Stadt Bornheim zu Irrtum 11:

Die Stadt Bornheim war an den ersten beiden Veranstaltungen des sog. politischen Begleitkreises beteiligt. In den beiden Veranstaltungen dieses Gremiums (Mai und November 2018) ist von einer möglichen Trassenführung auf dem Gebiet der Stadt Bornheim keine Rede gewesen. Am parallel durchgeführten sogenannten „Dialogforum“ für die Fachvertreter war die Stadt Bornheim bis Ende 2019 nicht beteiligt.

Eine Variante in der Ortschaft Bornheim-Widdig mit der Verknüpfung W4 wurde erstmals in der sog. Planungswerkstatt am 12. Oktober 2019 in Wesseling diskutiert. Hierzu war die Stadt Bornheim durch den Projektträger nicht eingeladen und hat von den Varianten erst anschließend über sonstige Beteiligte Kenntnis erhalten.

Im Nachgang der Veranstaltung in Wesseling ist auf Drängen der Stadt Bornheim (E-Mail vom 12.11.2019) eine Aufnahme in das Dialogforum erfolgt. Erst ab der 6. (!) Veranstaltung wurde die Stadt Bornheim in das eher informativ ausgelegte Dialogforum einbezogen. Die vom Projektträger dargestellte Mitgliedschaft eines Bornheimer Bürgers betrifft lediglich die private Beteiligung einer Einzelperson, die bei den Fachvertretern nicht bekannt war. Die Beteiligung einer Privatperson ersetzt nicht die Einbeziehung der Verwaltung der Stadt Bornheim.

#### 5. Irrtum 12:

*„Der Mensch spielt bei der Planung der Rheinspange keine Rolle.“*

##### Autobahn GmbH:

*Im Gegenteil: Der Mensch spielt bei der Variantenauswahl für die Rheinspange 553 eine sehr wichtige Rolle. Er wird in vielen Einzelzielen innerhalb der Zielfelder berücksichtigt. Im Zielfeld Umwelt beziehen sich mehr als 50% der Bewertungskriterien direkt auf den Menschen. Neben den Zielen Wohnen und Erholen betreffen im Zielfeld Umwelt viele weitere Ziele wie Grundwasser, Boden, Luft und Klima, Landschaftsbild oder kulturelles Erbe das Schutzgut Mensch. Zusätzlich findet sich der Mensch auch im Zielfeld Wirtschaftlichkeit wieder – insbesondere, wenn es darum geht, die Inanspruchnahme hochwertiger Nutzflächen wie etwa Eingriffe in das Wohneigentum zu bewerten. Die Belange des Menschen fließen beim Variantenvergleich also insgesamt mit einer hohen Gewichtung in die Abwägung ein.*

##### Stadt Bornheim zu Irrtum 12:

Seitens des Baulastträgers die Autobahn GmbH des Bundes wird dargestellt, dass „der

Mensch“ in vielen Einzelzielen innerhalb der Zielfelder berücksichtigt wird. Im Zielfeld Umwelt bezögen sich mehr als 50% der Bewertungskriterien direkt auf den Menschen. Auch im Zielfeld Wirtschaft finde sich „der Mensch“ wieder.

Die Darstellungen von die Autobahn GmbH des Bundes sind lediglich Bezüge zwischen Umwelt- / wirtschaftlichen Auswirkungen und dem Menschen allgemein wiederzuerkennen. Da der Mensch nicht in einer isolierten Welt, sondern einem kulturlandschaftlich geprägten Raum lebt, sind derartige Wechselwirkungen zwischen einzelnen Belangen selbstverständlich. Eine adäquate Betrachtung und Bewertung der privaten Belange (nicht des Schutzgutes Mensch!), lässt sich daraus nicht ableiten. Private Belange sind insbesondere die Auswirkungen, die direkte Wirkungen auf die wirtschaftlichen und gesundheitlichen Verhältnisse einzelner Personen haben (wie z.B. Eingriffe in Privateigentum).

In allen südlich gelegenen Varianten wird stark in die privaten Belange eingegriffen. Der schwerstwiegende Eingriff betrifft die Variante mit einer Brücke über die vorhandene Bebauung. Dabei sind nicht nur die unmittelbar überbauten Gebäude betroffen. Die Belastungen mit Lärm, Abgasen, Feinstaub, Verschattung usw. betreffen eine Vielzahl von Beteiligten in ihrem privaten Umfeld. Eine Abwägung hat die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die privaten Belange in der Aufstellung des Projektträgers werden aber nur mit wenigen Prozentpunkten in die Bewertung eingestellt. Hier besteht ein deutliches Missverhältnis.

### **Finanzielle Auswirkungen**

keine

### **Anlagen zum Sachverhalt**

Stellungnahme der Autobahn GmbH