



Stellungnahme der Stadt Bornheim zum Planungsverfahren Rheinspange 553

Im Oktober 2020 hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW als zuständige planende Behörde die neuesten Ergebnisse der Planung der Rheinspange 553 in zwei Versammlungen vorgestellt. Im sog. Dialogforum – zu dem die Stadt Bornheim erstmalig eingeladen war – wurden erste Ergebnisse präsentiert. Zum Termin des politischen Begleitkreises waren dann umfangreiche Unterlagen veröffentlicht worden.

Bis Mitte des vergangenen Jahres waren der Stadt Bornheim lediglich das Verkehrsgutachten des Planungsbüros BBW und die Umweltverträglichkeitsstudie bekannt. Zu dem Verkehrsgutachten hatte die Stadt Bornheim bereits mehrfach Stellung genommen und auf die mangelhafte Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse in Bornheim hingewiesen. Im Gegensatz zum rechtsrheinischen Raum waren für das Bornheimer Stadtgebiet weder Routenverfolgungen durchgeführt, noch Aussagen zu den Hauptverkehrsstraßen gemacht worden.

Insbesondere die Beziehungen zur A 61 und die Auswirkungen der Planung auf die Landes- und Kreisstraßen sind in dem Gutachten vollkommen ignoriert worden. Bis zum heutigen Tage ist festzustellen, dass keine Aufarbeitung der festgestellten Mängel erfolgt ist und die nachfolgende Bewertung der vorgelegten Varianten damit auf unzureichenden gutachterlichen Aussagen beruht. Zurzeit ist nicht bekannt, zu welchem Zeitpunkt eine Überarbeitung des Gutachtens erfolgen soll.

Insgesamt wurden durch Straßen NRW 17 unterschiedliche Trassierungsvarianten aufgestellt. Auf Grundlage eines von Straßen.NRW erstellten Bewertungssystems sind aus den 17 Varianten zunächst 9, später insgesamt 12 für eine vertiefende Bewertung ausgewählt worden.

Die Bewertungen der einzelnen Trassen wurden im Dialogforum und im politischen Begleitkreis als Ergebnis präsentiert. Aus den der Stadt Bornheim vorliegenden Dokumenten lässt sich jedoch nur schwer erkennen, warum man einzelne Varianten als gut oder schlecht bewertet hat (beispielsweise doppelte Schulnoten in der Bewertung der Umweltbelange). Die Grundlagen der Bewertung sind nur teilweise nachvollziehbar, einige entziehen sich auf Grund komplizierter Rechenverfahren jeglicher Nachprüfung.

Insgesamt gesehen bleibt vor allem die Gewichtung einzelner Belange fragwürdig. Die hohe Bewertung der Wirtschaftlichkeit kann dazu führen, dass eine Tunnellösung kaum noch in Betracht kommt, da die Unterschiede zwischen Brücken und Tunnel erheblich sind (die günstigste Brückenvariante liegt bei 229 Mio. € gegenüber der günstigsten Tunnelvariante bei 825 Mio. €).

Das Thema Umwelt wird auf Grundlage der Darstellungen und Abstufungen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) bewertet. Die UVS definiert die unterschiedlichen Wertigkeiten der Teilräume beiderseits des Rheins. Die Grundbewertung der Landschaftsräume als hoch oder niedrig ist in vielen Fällen nicht nachvollziehbar. Die UVS

bewertet beispielsweise die Erholungsbereiche rechtsrheinisch fast ausschließlich als hoch, während die Bereiche um Widdig niedrig eingestuft werden. Eine Begründung ist nicht ersichtlich. Landschaftsräume mit einer hohen Dichte an geschützten Tierarten werden rechts- und linksrheinisch unterschiedlich bewertet. Der Landschaftsraum um die Ortschaft Libur wird als unzerschnitten und verkehrsarm bezeichnet, obwohl hier wie im linksrheinischen eine Vielzahl von Straßen den Raum durchquert.

Die grundlegenden Bewertungen der UVS sind bereits fragwürdig, die darauf aufbauende Bewertung mit den doppelten Schulnoten wirkt in Teilen ebenfalls willkürlich. Bei den Umweltbelangen fällt besonders die schlechte Bewertung der Nordvarianten in Godorf auf. Alle Belange werden dort z.T. sehr viel schlechter bewertet, als bei den übrigen Varianten. Die oft erheblichen Unterschiede bei doppelten Schulnoten von 1-12 lassen sich nur teilweise nachvollziehen.

Auffällig ist z.B. auch die Bewertung zum Thema Grundwasser. Trotz der Nähe zum Wasserwerk Urfeld und der dortigen Wasserentnahmestellen werden die Trassen um Widdig mit Bestnoten versehen. Sogar auf der rechten Rheinseite verlaufen sie noch durch die dortigen Wasserschutzonen. Dies als „Eins mit Sternchen“ zu versehen ist völlig unverständlich.

Mit den Varianten W3 und W4 sind beide Rheinquerungen im Bereich Urfeld/Widdig noch für eine erweiterte Betrachtung vorgesehen. Bei diesen Varianten ist mit erheblichen Belastungen durch die Verlärmung weiter Teile von Widdig und Urfeld zu rechnen. Darüber hinaus würde sich das Landschaftsbild massiv verändern und zu einem völlig ortsfremden negativen Umfeld führen. Die Auswirkungen der Tunnellösungen sind ebenfalls sehr erheblich und in Bezug auf das nahegelegene Wasserwerk nach wie vor nicht geklärt.

Bei den südlichen Varianten muss mit einer Verlegung der Anschlussstelle Wesseling in südlicher Richtung auf die Stadtgrenze Wesseling/Bornheim gerechnet werden. Hier wird ein erheblicher Mehrverkehr auf den umliegenden untergeordneten Straßen zu erwarten sein, deren Bedeutung aber bislang vom Straßenbaulastträger in den vorliegenden Gutachten völlig ignoriert wird.

Die vorliegende Bewertung ist in weiten Teilen nicht nachvollziehbar. Sie ist aber auch von der Gewichtung und den dabei berücksichtigten Parameter einseitig aufgestellt. Die privaten Belange der Anwohner finden sich nur in dem Begriff Wohnen (und evtl. Erholung) in der UVS wieder. Dieser äußerst wichtige Faktor wird in der Gesamtbewertung aber nur mit einem Anteil von 2,5% gewertet. Die übrigen Umweltbelange und auch sonstigen Belange sind nicht privat sondern betreffen die öffentlichen Belange für die Allgemeinheit im Ganzen.

Nach den Grundsätzen der Planung sollen die öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander gerecht abgewägt werden. Die vorgelegte Bewertung stellt keine ausreichende Gewichtung der privaten gegenüber den öffentlichen Belangen dar. Die privaten Belange müssen daher mit einer wesentlich höheren Gewichtung eingestellt werden. Dies gilt insbesondere für die bislang nicht vorbelasteten Bereiche in den Ortschaften Bornheim-Widdig und Wesseling-Urfeld.

Der Faktor Wirtschaftlichkeit wird hingegen mit bis zu 40% bewertet. Damit erhält dieser Faktor einen besonders hohen Stellenwert. Bei den erwarteten erheblichen negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt wird die Frage der Wirtschaftlichkeit zu einem überhöhten Faktor und führt zu einem Ungleichgewicht in der Gesamtbewertung.

Auch die vorübergehenden Auswirkungen während der Bauzeit werden übergewichtet. Mir insgesamt 9% gehen die lediglich temporären Belastungen (Bauzeit und

Verkehrsbehinderungen) in die Gesamtbewertung mit ein und erhalten gegenüber den dauerhaften Auswirkungen einen viel zu hohen Stellenwert.

Die wichtigen Fragen der verkehrlichen Auswirkungen sind nicht ausreichend dargestellt. Die Frage der dauerhaften Entlastungswirkung auf die bestehenden Rheinbrücken wird überhaupt nicht aufgeführt. Dafür gehen nicht nachvollziehbare Berechnungsformeln in die Bewertung ein, die auf einem unvollständigen und fehlerhaften Verkehrsgutachten aufbauen. Hier fehlt es grundsätzlich an einer nachvollziehbaren Gewichtung und einer allgemeinverständlichen Nachvollziehbarkeit der aufgeführten Kriterien.

Darüber hinaus gehen die bisher vorgelegten Gutachten und Bewertungen nur völlig unzureichend auf die Themen Klimaschutz und Klimavorsorge ein. Die prognostizierten Mehrverkehre finden ausschließlich auf der Straße statt. Welche Auswirkungen dies auf das Klima hat und welche Auswirkungen die gleichzeitig geplante Brücke für eine Stadtbahnlinie von Niederkassel in den Kölner Süden hat, wird in allen Gutachten nicht berücksichtigt. Der Radverkehr spielt in der Gesamtbetrachtung ebenfalls keine Rolle. Hier sind weitere Untersuchungen notwendig.

Die umfangreiche Schlussbewertung anhand der Zielerreichungsgrade und der Platzierungen im Ranking der 17 Varianten ist ebenfalls fragwürdig. Die Orientierung an der Platzierung untereinander verwischt die oft großen Unterschiede einzelner Varianten. Dagegen können mehrere Varianten mit sehr kleinen Unterschieden oft mehrere Plätze voneinander liegen.

Aus den bisher vorgelegten Unterlagen fällt insbesondere die schlechte Bewertung der nördlich gelegenen Varianten über die Anschlussstelle W1 in Godorf auf. Dies war die ursprüngliche Planung aus dem Bundesverkehrswegeplan. Hier wird eine Neubewertung auf Grundlage einer geänderten Gewichtung wie z.B. der Themen Wirtschaftlichkeit und Umwelt sowie der privaten Belange der örtlichen Wohnbevölkerung erforderlich. Eine „billige“ Lösung auf Kosten der Menschen vor Ort sollte vermieden werden. Hierzu wäre auch der Kostenansatz aus dem Bundesverkehrswegeplan zu erhöhen.

Insgesamt gesehen bleibt die Grundlage der Planung mit einem nicht ausreichenden Verkehrsgutachten äußerst fraglich. Die Grundlagen, die Gewichtung und die Nachvollziehbarkeit der maßgeblichen Faktoren sind nicht gegeben.

Unter Berücksichtigung der genannten Punkte werden seitens der Stadt Bornheim folgende Forderungen gestellt:

- Erweiterung des Verkehrsgutachtens des Büros BBW um eine Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen auf linksrheinische Landes- und Kreisstraßen mit Routenverfolgung auf Bornheimer Stadtgebiet inklusive Fahrtbeziehungen zur A 61
- Offenlegung der methodischen Herleitung des Bewertungssystems der Variantenuntersuchung inklusive Darlegung der detaillierten Bewertungskriterien- und annahmen
- Prüfung der Ergebnisse und Bewertungen der UVS durch einen unabhängigen Gutachter
- Prüfung der Ergebnisüberführung in das standardisierte Bewertungssystem (verdoppelte Schulnoten) durch einen unabhängigen Gutachter
- Offenlegung und Berücksichtigung aller Kostenbeständeile der einzelnen Trassierungsvarianten mit separater Darlegung der eingerechneten Kostenanteile der verlegten Anschlussstelle Wesseling
- Darstellung und Berücksichtigung der erforderlichen Maßnahmen und monetären Auswirkungen auf nachgeordnete Straßen und sonstige Infrastruktur

- Untersuchung und Darlegung der Planung der verkehrlichen Anbindung (Zubringer für die Autobahn und Zuwege) in der Region und der sich dadurch ergebenden Auswirkungen auf die Verkehrsströme in der Stadt Bornheim
- Feststellung der verkehrlichen Auswirkungen einer nach Süden auf die Stadtgrenze verlegten Anschlussstelle Wesseling
- Weiterführung der Planung der Rheinspange 553 auch unter Berücksichtigung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 dargestellten Linienführung
- Erhöhung des Kostenansatzes im Bundesverkehrswegeplan auf rd. 600 Mio. Euro und Neuberechnung der Kosten-Nutzen-Rechnung bei erhöhten Baukosten
- Veröffentlichung aller bisherigen Untersuchungsergebnisse zur sog. Null-Variante
- Darstellung der Klimafolgen einer neuen Rheinspange in den betroffenen Regionen
- Berücksichtigung der geplanten neuen Rheinbrücke für die Verbindung Niederkassel-Köln in den Gutachten sowie eine Fußgänger- und Radwegebrücke als Ergänzung

Zudem stellt die Stadt Bornheim folgende Forderungen zur Überarbeitung der Gewichtung der Zielfelder der Bewertungsmethodik:

- das Zielfeld „Wirtschaftlichkeit“ ist von der jetzigen Gewichtung mit 40% zu reduzieren
- die Zielfelder „Umwelt“ und „verkehrliche Wirkung“ sind höher zu bewerten als das Zielfeld „Wirtschaftlichkeit“
- die Zielfelder mit temporärer Bedeutung wie Bauzeit und Verkehrsbehinderung sind von der jetzigen Gewichtung mit 9% zu reduzieren
- Im Zielfeld "Umwelt" sind die privaten Belange (z.B. Mensch) signifikant höher zu bewerten
- Die Bewertung der Varianten untereinander ist anhand der tatsächlichen Gewichtung und nicht anhand der Platzierungen vorzunehmen