

Fragen an Straßen NRW

Matthias Dux

14. MD

Warum werden die Verlärmung/Verschattung der unmittelbar an die Brücke grenzenden Wohnbebauung grenzenden Wohnbebauung nicht Berücksichtigt?

Die zusätzliche Lärmbelastung und Verschattung wurden selbstverständlich bei der groben Prüfung berücksichtigt. Die genauen Entwicklungen der Lärm- und Schattenimmissionen werden nun in der vertiefenden Untersuchung genauer untersucht und bewertet. Unter Berücksichtigung des Geländes sowie der vorhandenen Bebauung wird der Lärmpegel für alle Gebäudefassaden sowie Außenbereiche (z.B. Terrassen oder Balkone) detailliert ermittelt. Wo der berechnete Lärmpegel die gesetzlichen Grenzwerte überschreitet, werden konkrete Lärmschutzmaßnahmen geplant. Die Ergebnisse fließen dann in die Bewertung der Varianten ein.

Norbert Kemmer

1. Sieht der weitere Entscheidungsprozess vor, dass der 2016 ermittelten Bedarf für die Rheinspange noch einmal überprüft wird hinsichtlich den Entwicklungen im Bereich z. B. Klimaschutz, Transportlogistik, Ausbau Schienenverkehr, Verkehrswende, ÖPNV, Arbeitsplätze/ Homeoffice etc.

Eine zusätzliche Rheinquerung im Raum Köln/Bonn wurde von der Bundesregierung im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Im Zuge der Vorplanung wurde eine umfassende Verkehrsprognose erstellt, die noch einmal bestätigt, dass der Verkehr und die Staubbelastung u.a. aufgrund der positiven wirtschaftlichen Entwicklung in diesem Ballungsraum bis zum Referenzjahr 2030 ohne eine neue Rheinquerung weiter zunehmen wird. In die Prognose fließen unter anderem Erwartungen zur allgemeinen Verkehrsentwicklung, der wirtschaftlichen Entwicklung, der demographischen Entwicklung, der strukturellen Entwicklung und den anstehenden Änderungen im Verkehrsnetz mit ein. Auch Themen wie Verkehrswende, Elektromobilität und Digitalisierung werden betrachtet und berücksichtigt. Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist dadurch aber keine kurz- oder mittelfristige Trendwende für das zukünftige Verkehrsaufkommen zu erwarten bzw. können dazu derzeit noch keine seriösen Aussagen getroffen werden. Die Verkehrsuntersuchung wird fortgeschrieben und zudem angepasst, sollten sich klare Trends abzeichnen.

2. Bitte um transparente Darstellung der Ermittlung des vorsätzlichen Bedarfs und des Nutzen Kosten Faktors

Eine entsprechende Darstellung können Sie dem Bundesverkehrswegeplan 2030 entnehmen.

3. Warum wurde für W1 die von Bürgern und Politik vorgeschlagene Kombination Brücke/ Absenktunnel durch das Retentionsbecken nicht als mögliche Variante betrachtet

Diese Variante wurde ebenfalls betrachtet. Es zeigte sich bei einer groben Betrachtung, dass diese Variante bei der Bewertung hinsichtlich der Zielfelder im Vergleich zur Variant 4B schlechter abschneidet. Deswegen wurde sie bereits bei der Entwicklung der richtlinienkonformen Trassen nicht weiter berücksichtigt.

4. Warum weisen allen Varianten hoher Nutzen auf (...die Häufigkeit von Staus wird im ganzen Autobahnnetz kleiner...) obwohl bei alle Varianten auf der A555 zwischen Wesseling und Köln Verkehrszuwächse von ca 10000 KFZ zu erwarten sind. Seit Jahren ist dort zur Rushhour ca 0,5 Std Stau.

Die Berechnung der Nutzen durch die Veränderung der Reisezeitkosten, der Betriebskosten und der Zuverlässigkeit wurde für die verschiedenen Varianten für den gesamten Untersuchungsbereich durchgeführt. Es zeigt sich, dass bei einer Betrachtung des Gesamtnetzes ein positiver Nutzen zu erwarten ist. Zu beachten ist, dass die Berechnungen für das zukünftig zu erwartende Straßennetz im Jahr 2030 durchgeführt wurden. In diesem Netz ist zum Beispiel ein Ausbau des Autobahnkreuzes Köln-Süd berücksichtigt. Heutige Stauerscheinungen können somit nicht auf das Prognosenetz übertragen werden

5. Warum wird bei der Variante V9aB eine neue Anschlußstelle in Widdig erforderlich, obwohl bei W3 die Anschlußstelle Wesseling (im Gegensatz zu W2) bestehen bleibt? Wie wird diese Kreuzung L300 Höhe Germanenstraße Widdig ausgeführt (Nähe zu z.T. bebauten Grundstücken, nur 30m zur Bahnlinie 16)?

Aufgrund der Überlagerungen mit den Rampen sowie Ein- und Ausfahrtstreifen der bestehenden AS Wesseling, wird die bestehende AS Wesseling auch bei Variante 9aB aufgelöst und ersetzt. Erst im Rahmen der vertieften Variantenuntersuchung werden die Autobahnknoten und Anschlusstellen in Ihrer Lage und Form, unter Berücksichtigung der notwendigen Verkehrsqualität, detaillierter betrachtet und ausgearbeitet. Daher kann die genaue Ausführung erst zu einem späteren Zeitpunkt beurteilt werden.

6. Zu VT10: Was bedeutet diese Tunnellösung für die Abgassituation? Wieviele $\text{Nm}^3/24\text{h}$ fallen an? Erfolgt eine Abgasreinigung für z.B. Feinstaub oder NO_x etc und wo/ wie werden die Abgase in die Atmosphäre geleitet? Wie wird ein Abgas-Ausleitbauwerk aussehen?

In der nun anstehenden vertiefenden Prüfung wird unter anderem auch eine umfangreiche Luftschadstoffuntersuchung angefertigt. Hierbei werden die Emissionen des Straßenverkehrs für die relevanten Straßen bestimmt und die verkehrsbedingten Stickstoffdioxid- und Feinstaubimmissionen berechnet. Im Konfliktfall können hier gegebenenfalls mit dem Projektträger Maßnahmen erarbeitet werden. Die Prognose fließt in die Bewertung unterschiedlicher Trassenvarianten ein. Genaue Aussagen zu den Auswirkungen und Maßnahmen im Tunnelbereich können also erst zu einem späteren Zeitpunkt getroffen werden.

7. Auf welcher Grundlage basiert die gewählte Methodik der Variantenauswahl z.B. hinsichtlich der gewählten Basisgewichtung und Gewichtung der Zielfelder und wer hat diese festgelegt?

Die Definition der Kennwerte und der Gewichtungen wurden aufgrund von Erfahrungswerten in vergleichbaren Großprojekten von dem zuständigen Planungsbüro entwickelt und mit dem Landes- und Bundesverkehrsministerium abgestimmt. Auch die Vorgehensweise, mit Hilfe einer Sensitivitätsanalyse die Gewichtungen der Zielfelder und Ziele zu variieren und so eine möglichst konsensfähige Variantenauswahl zu entwickeln, wurde mit den vorgesetzten Dienststellen abgesprochen.

8. Warum wird das Ergebnis der Nullvariante, also keine neue Brücke aber Fertigstellung A1 Brücke Leverkusen, Optimierung der Anschlußstellen und Erweiterung A59, A559, A4, A565 gem. BVWP2030 (Fahrbahnerweiterung um 33-50%) hinsichtlich der Auswirkung auf den Verkehr im Vergleich mit den gewählten Varianten nicht dargestellt?

In dem der verkehrlichen Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsmodell und der Prognose für das Jahr 2030 werden z.B. alle weiteren Ausbaumaßnahmen im Planungsraum, die im Bundesverkehrswegeplan im „Vordringlichen Bedarf“ aufgeführt sind, als realisiert angenommen. In der Verkehrsuntersuchung wird grundsätzlich der Bezugsfall (der sogenannte „Nullfall“) erarbeitet. Dieser dient dazu, die Auswirkungen einer geplanten Variante darzustellen, um sie mit den Auswirkungen anderer geplanter Varianten zu vergleichen. Die Bezugsvariante ist grafisch in der interaktiven Karte nicht darstellbar.

9. Bei vergangenen Infoveranstaltungen wurde eine Überbauung vorhandener Wohnbebauung ausgeschlossen, nun erreicht eine Variante mit Abriss von 14 Wohnhäusern den Rang 3. Ist dies so zu verstehen, dass nunmehr ernsthaft ein Abriss und eine Überbauung von Wohnhäusern in Erwägung gezogen wird?

Im weiteren Verlauf der Planung werden alle Varianten vertieft untersucht. In dieser vertieften Untersuchung werden wir sehr genau die sich ergebenden Betroffenheiten hinsichtlich der bebauten Flächen betrachten und bewerten. Um einen möglichst vollständigen Abwägungsprozess abzubilden, wurden an dieser Stelle keine Ausschlusskriterien bei der Bewertung der Varianten definiert. Grundsätzlich ist ein Überspannen von Wohnhäusern nicht vorgesehen.

10. Zu V9aB: Welche Gesamtbreite ist für die Brücke W3, Variante V9aB vorgesehen und in welchem Abstand wird die Autobahn zur benachbarten Wohnbebauung im Bereich Urfeld-Widdig verlaufen?

Die Gesamtbreite der Brücke beträgt ca. 46 m. Die Wohnbebauung ist direkt betroffen, da die Trasse über die Wohnbebauung und daher zu entsprechenden Eingriffen führt. Im weiteren Verlauf der Planung werden alle Varianten vertieft untersucht. In dieser vertieften Untersuchung werden wir sehr genau die sich ergebenden Betroffenheiten hinsichtlich der bebauten Flächen betrachten und bewerten. Um einen möglichst vollständigen Abwägungsprozess abzubilden, wurden an dieser Stelle keine Ausschlusskriterien bei der Bewertung der Varianten definiert. Grundsätzlich ist ein Überspannen von Wohnhäusern nicht vorgesehen. Wichtig zu wissen ist auch, dass die Linien in der aktuellen Variantenuntersuchung eher als (engerer) Korridor zu verstehen sind. In der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, sind durchaus noch Verschiebungen der Linie möglich.

11. Zu V9aB: Wie erfolgt die Ausführung der Autobahn W3, Variante V9aB linksrheinisch? Wie erfolgt die Überquerung der Stadtbahn Linie 16 und der L300, ist der weitere Verlauf bis zur Rheinbrücke als Hochlage oder Tieflage vorgesehen?

Erst im Rahmen der nun anstehenden vertieften Variantenuntersuchung werden die Gradienten der Varianten detaillierter ausgearbeitet. Das bedeutet, dass auch erst dann genaue Aussagen zu Hoch- und Tieflagen einzelner Abschnitte verschiedener Varianten gemacht werden können.

12. Zu V6aB: Wie erfolgt im Falle der W2 Varianten die Ausführung der Autobahn Anschlussstelle in Widdig? Mit Ampelanlage oder Verteilerkreis, ein- oder zweispuriger Zubringer, eine Brücke oder Tunnel zur Querung der Linie 16?

Die Gestaltung der Anschlussstelle und die Verknüpfung zum nachgeordneten Netz wird im Rahmen der vertiefenden Untersuchung ausgearbeitet.

13. Zu V4B: Wie ist es zu erklären, dass die Variante W 1 mit deutlich höheren Kosten veranschlagt wird, obwohl der Straßenbau selber gemäß Auskunft im Dialogforum für die Höhe der Kosten nur eine untergeordnete Bedeutung spielen.

Bei den Baukosten sind in der Tat die links- und rechtsrheinischen Verknüpfungen mit der A555 und der A59 relevanter, als die Autobahntrasse (Linie). Insbesondere die Umgestaltung der Anschlussstelle Godorf zu einem neuen Autobahnknoten ist sehr komplex und entsprechend kostenintensiv. Auch die Aufständigung der Trasse im rechtsrheinischen Retentionsraum führt zu deutlich erhöhten Kosten im Vergleich zu anderen Varianten.

Kommentare an Strassen NRW

Norbert Kemmer sagt:

16. November 2020 um 12:37 Uhr

Eine Frage der Infomesse lautet: Wann ist die nächste Aktualisierung der Bundesverkehrswegeplanung vorgesehen? Und wird diese berücksichtigt?

Mein Kommentar: Ihre Antwort enthält nicht die Verpflichtung des BVWP, dass im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung alle fünf Jahre zu prüfen ist, ob die Bedarfspläne an die Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung angepasst werden müssen.

Ihre nachstehende Antwort dagegen suggeriert, dass der Plan bis 2030 Bestand haben wird. Was möchten sie mit dieser Fehlinformation bewirken?

Ihre Antwort auf die obenstehende Frage lautete: Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) wurde im Jahr 2016 beschlossen und trägt das letzte Jahr seiner vorgesehenen Laufzeit im Namen. Der BVWP ist als Rahmenprogramm und als Planungsinstrument zu verstehen – es enthält keinen Finanzierungsplan und hat auch keinen Gesetzescharakter. Allerdings bildet der BVWP 2030 die Basis für den Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Ausbaugesetze für Straße und Schiene mit den dazugehörigen Bedarfsplänen. Wann genau ein neuer Bundesverkehrswegeplan beschlossen wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abzusehen. Es ist aber davon auszugehen, dass der 2016 beschlossene BVWP 2030 noch bis zum Jahr 2030 Bestand hat.

Norbert Kemmer für die Bürgerinitiative RheinspangeW3W4 sagt:

16. November 2020 um 17:33 Uhr

Bitte auch den zweiten Teil der Frage beantworten:

Meine Frage lautete: Welche Gesamtbreite ist für die Brücke W3, Variante V9aB vorgesehen und in welchem Abstand wird die Autobahn zur benachbarten Wohnbebauung im Bereich Urfeld-Widdig verlaufen?

Unbeantwortet blieb:

in welchem Abstand wird die Autobahn zur benachbarten Wohnbebauung im Bereich Urfeld-Widdig verlaufen?

Ihre Antwort lautete:

Die Gesamtbreite der Brücke beträgt ca. 46 m. Die Wohnbebauung ist direkt betroffen, da die Trasse über die Wohnbebauung und daher zu entsprechenden Eingriffen führt. Im weiteren Verlauf der Planung werden alle Varianten vertieft untersucht. In dieser vertieften Untersuchung werden wir sehr genau die sich ergebenden Betroffenheiten hinsichtlich der bebauten Flächen betrachten und bewerten. Um einen möglichst vollständigen Abwägungsprozess abzubilden, wurden an dieser Stelle keine Ausschlusskriterien bei der Bewertung der Varianten definiert. Grundsätzlich ist ein Überspannen von Wohnhäusern nicht vorgesehen. Wichtig zu wissen ist auch, dass die Linien in der aktuellen Variantenuntersuchung eher als (engerer) Korridor zu verstehen sind. In der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, sind durchaus noch Verschiebungen der Linie möglich.