Stadt Troisdorf Datum: 08.03.2021
Der Bürgermeister
Az: II/S2-61-Gö

Vorlage, DS-Nr. 2021/0446 öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Stadtentwicklung (mit Denkmalpflege)	25.03.2021			

Betreff: Vorplanung Rheinspange A 553
hier: Sachstandsbericht zur Variantenvorauswahl

Beschlussentwurf:
Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis. .

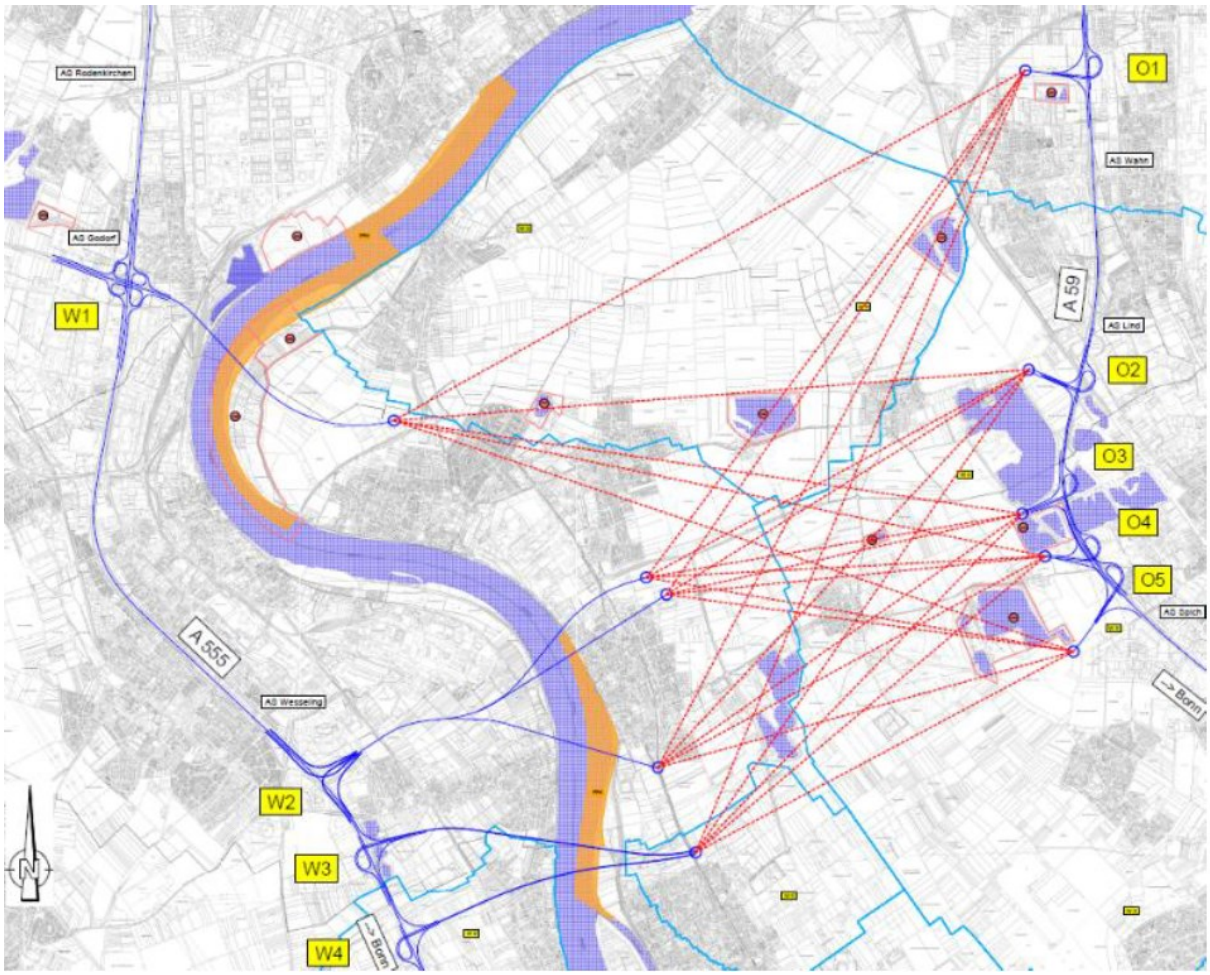
Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Sachdarstellung:
Das Projekt der Rheinspange A 533 ist als Bundesautobahn im vordringlichen Bedarf 2016 im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) von der Bundesregierung beschlossenen worden. Der BWP hat eine Laufzeit von 15 Jahren bis 2030. Das Fernstraßenausbaugesetz vom 31.12.2016 regelt dazu die Finanzierung der Bundesfernstraßenprojekte. Das Projekt der Rheinspange soll zwischen Köln und Bonn die rechtsrheinische A 59 und die linksrheinischen A 555 durch eine weitere Rheinquerung verbinden und zu einer Entlastung der vorhandenen Brücken in Köln und Bonn führen, die ergänzend ebenfalls für eine Verbreiterung vorgesehen sind (Rodenkirchener Brücke und Friedrich-Ebert-Brücke). Mit dieser Maßnahme soll die bisher erwartete zunehmenden Überlastung der Autobahnen zwischen Köln und Bonn vermieden und ein funktionsgerechter Verkehrsablauf im Straßenverkehr gesichert werden. Das Projekt war aus der Region zum BVWP 2030 angemeldet worden. Seitdem ist auch eine Bündelung bzw. Kombination mit einer neuen Stadtbahnlinie Bonn-Niederkassel-Köln Teil der Planungsüberlegungen. Die Rheinspange A 553 erreichte auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung sowie die Raumwirksamkeitsanalyse führten zu einer Aufnahme des Projekts als 4-streifiger Autobahnneubau vom Autobahn-Kreuz Köln-Godorf zum Autobahn-Dreieck Köln-Lind.

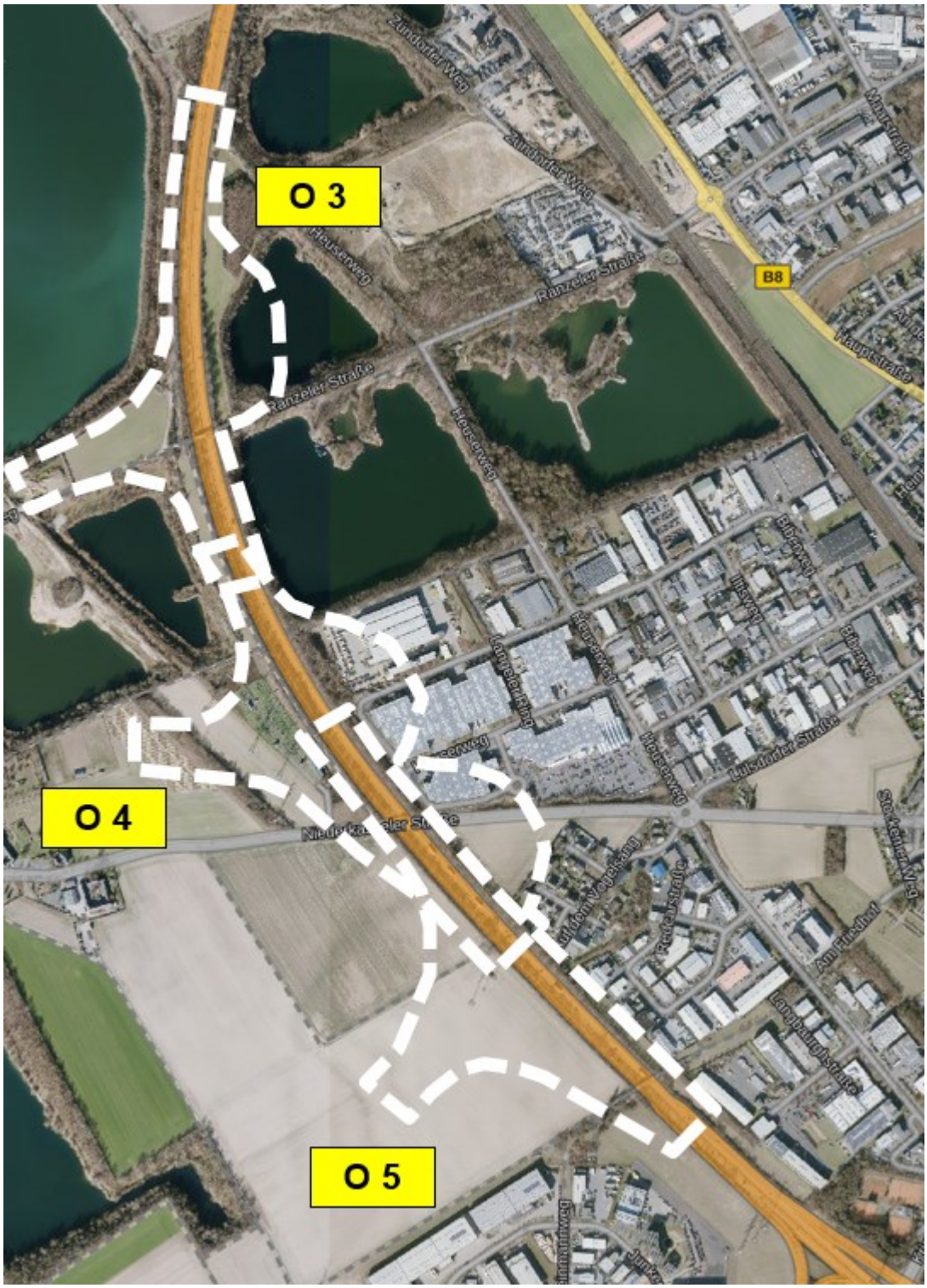
Der Landesbetrieb Straßenbau NRW erhielt 2017 vom Bundesverkehrsministeriums den Auftrag, die Planung einzuleiten. Seit 01.01.2021 ist die Aufgabe an die Autobahn GmbH des Bundes übergegangen, die den Bau und die Verwaltung der Bundesautobahnen in unmittelbarer Bundesverwaltung übernommen hat. 2017 wurde eine Projektorganisation aufgebaut und eine Partizipation zur Beteiligungsstruktur durchgeführt, um die Vorplanung in einem transparenten informellen Planungs- und Beteiligungsprozess zu erarbeiten. Dazu wurde ein Dialogforum als zentraler Begleitkreis aus Bürger*innen, Umweltschutzverbändern, Gewerkschaften, Interessenverbänden, Verwaltungen und Trägern öffentlicher Belange eingesetzt sowie ein politischer Begleitkreis. Beide Gremien werden regelmäßig zu den jeweiligen Planungsschritten eingeladen. Ergänzt wird dies durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit in Dialogveranstaltungen, Workshops und Infoveranstaltungen sowie eine digitale Projektplattform unter www.rheinspange.nrw.de . Seit dem Projektstart im Mai 2018 wurden als Planungsgrundlagen ein Straßenplanerischer Variantenentwurf von möglichen Linien, eine darauf aufbauende Verkehrsuntersuchung sowie Umweltverträglichkeitsuntersuchung erarbeitet. Aus diesen Grundlagen wurde eine Variantenvorauswahl in der 6. Sitzung des Dialogforums und der 4. Sitzung des Politischen Begleitkreises im Oktober 2020 vorgestellt. Die Variantenauswahl ist auch auf der vorgenannten Projektseite im Internet detailliert beschrieben.

In den straßenbaulichen Linienvarianten und der Verkehrsuntersuchung wurden 2 Korridore untersucht. Ein Nordkorridor mit westlicher Anbindung an die A 555 im Bereich Köln-Godorf und ein Südkorridor mit westlicher Anbindung an die A 555 im Bereich Wesseling. Die östliche Anbindung an die A 59 lag jeweils im Bereich Köln-Lind. Die Verkehrsuntersuchung schloss mit einer Präferierung der Nordvarianten ab, während die Umweltverträglichkeitsuntersuchung die Südvarianten präferierte. Die systematische Variantenvorauswahl erfolgte aufgrund einer schrittweise vertiefenden Bewertung aller möglichen Verbindungen zwischen den West- und Ostanbindungspunkten. Im Westen wurden 4 mögliche Anbindungen an die A 555 identifiziert (W 1 an der AS Godorf, W 2 südlich AS Wesseling, W 3 im Bereich Widdig Nord, W 4 Widdig Süd). Aufgrund hoher Raumwiderstände, insbesondere auch Bebauung, wurden zur Anbindung an W 2, W 3 und W 4 auch Tunnelvarianten entwickelt. Im Osten wurden 5 mögliche Anbindungen an die A 59 identifiziert, zwei auf Kölner Stadtgebiet und drei auf Troisdorfer Stadtgebiet (O 1 AS Köln-Wahn, O 2a AS Köln-Lind, O 2b südlich AS Köln-Lind, O 3 Bereich Schwalbensee, O 4 nördlich Niederkasseler Straße im Bereich des Gewerbesterns Spich, O 5 südlich der Niederkasseler Straße im Bereich der Siedlung Vogelsang).



Anbindungspunkte West und Ost mit max. 25 möglichen Verbindungsvarianten
(www.rheinspange.nrw.de/4.Begleitkreis/Rahmenpräsentation)

Die Anbindungspunkte auf Troisdorfer Stadtgebiet stellen allesamt erhebliche Eingriffe in die vorhandene bauliche Nutzung beiderseits der Niederkasseler Straße dar bzw. in den Schwalbensee als Naturschutzsee, der nach dem Vorentwurf des neuen Landschaftsplanes Nr. 7 entsprechend unter Schutz gestellt werden soll. Die Verwaltung sieht die Anbindungspunkte auf Troisdorfer Stadtgebiet insofern kritisch. Die Anbindungspunkte O 1 und insbesondere O 2 stellen einen geringeren Eingriff dar. Nachfolgende Luftbilder zeigen die Eingriffsbereiche der Anbindungspunkte auf Troisdorfer Stadtgebiet.



Anbindungsunkte O 3, 4 und 5 im Luftbild

Aus den 25 Varianten für den Verlauf der A 553 wurden 8 Varianten aufgrund einer ersten Vorauswahl ausgeschieden. Die verbliebenen 17 Varianten wurden hinsichtlich der verkehrlichen Wirkung, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit bewertet. In einer Sensitivitätsanalyse wurden diese drei Zielfelder mit unterschiedlichen Gewichtungen untersucht und dabei die Varianten analysiert, die bei unterschiedlichen Gewichtungen die höchste Zielerfüllung erreichen.

Variantenauswahl

Mittelwerte der Rangfolgen und **Mittelwerte der Zielerreichung**
aus der Sensitivitätsanalyse.

Module der Varianten																	
	W1	W1	W1	W1	W2	W2	W2	W2	W2	W2	W2	W2	W2	W3	W3	W3	W4
	1.1B	1.1B	1.1B	1.1B	2.1B	2.1T	2.1B	2.1T	2.1B	2.1T	2.2T	2.3B	2.3T	3.1B	3.1T	3.1T	4.1T
	L1	L2	L3	L4	L5	L5	L6a	L6a	L6b	L6b	L7	L8	L8	L9a	L9a	L9b	L10
	O1	O1	O2	O3	O2	O2	O3	O3	O4	O4	O3	O3	O3	O3	O3	O5	O5

Varianten	V1B	V2B	V3B	V4B	V5B	V5T	V6aB	V6aT	V6bB	V6bT	V7T	V8B	V8T	V9aB	V9aT	V9bT	V10T
Mittelwert der Rangfolgen	15,50	16,63	11,00	9,50	5,00	13,50	1,00	7,50	3,00	11,13	8,00	4,63	11,63	3,38	14,38	11,63	5,63
Rangfolge der Mittelwerte	16	17	10	9	5	14	1	7	2	11	8	4	12	3	15	12	6
Mittelwert der Zielereichung	43,2%	42,5%	50,6%	51,6%	60,0%	49,2%	67,2%	53,8%	62,3%	51,2%	53,6%	60,5%	50,4%	61,1%	48,7%	50,7%	56,2%
Rangfolge der Mittelwerte	16	17	12	9	5	14	1	7	2	10	8	4	13	3	15	11	6
Vertiefte Untersuchung				V4B	V5B		V6aB	V6aT	V6bB		V7T	V8B		V9aB			V10T

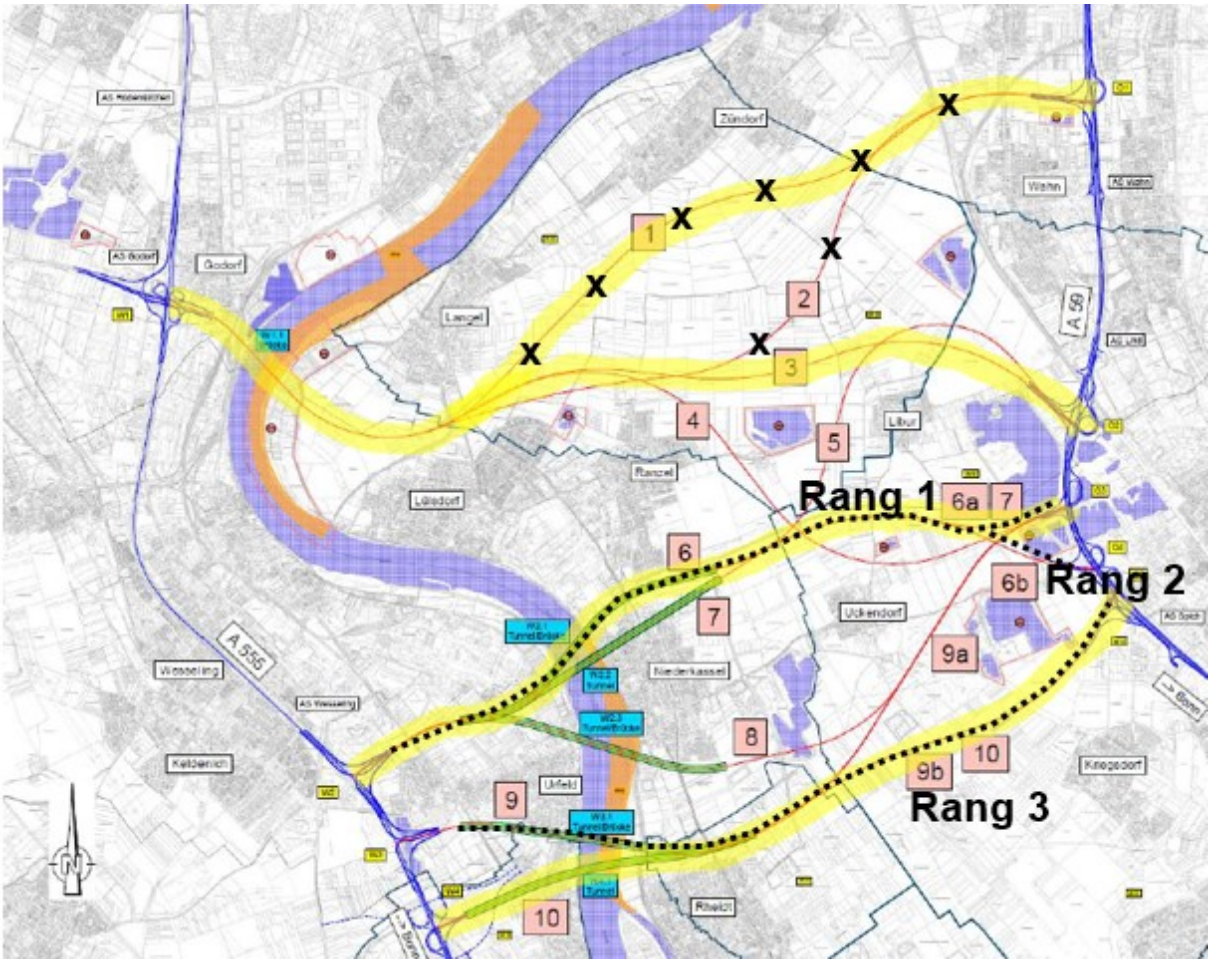


Tabelle und Karte der Variantenauswahl
www.rheinspange.nrw.de/4.Begleitkreis/Rahmenpräsentation)

Im Ergebnis der Sensitivitätsanalyse erreichen nur die Varianten des Südkorridors vordere Plätze. Die Variante V 4 wurde als einzige auf dem 9. Rang im Nordkorridor

zur vertiefenden Untersuchung ausgewählt.

Zur weiteren Validierung der Auswahl wurden die Einzelkriterien innerhalb der Zielfelder in einer Matrix noch einmal unterschiedlich gewichtet und die Veränderungen betrachtet. Die Rangfolge der Sensitivitätsanalyse blieb dabei weitestgehend unverändert.

Im Nachgang zur Vorstellung im Dialogforum und Politischen Begleitkreis sowie nach der Online-Messe auf der Projektplattform im Internet wurden aufgrund von Anregungen aus den betroffenen Kommunen im Südkorridor noch eine Tunnelvariante V9T (Tunnel) und eine vorausgeschiedene Variante V11B (Brücke) sowie die Variante V3B (Brücke) im Nordkorridor mit in die Vertiefungsuntersuchungen aufgenommen. Damit werden 12 Varianten vertieft untersucht. Aus Troisdorfer Sicht ist zu begrüßen, dass mit der Variante V3B noch ein zweiter Ost-Anbindungspunkt auf Kölner Stadtgebiet verblieben ist, da alle anderen Varianten auf die aus Troisdorfer Sicht nicht machbaren Ost-Anbindungen auf Troisdorfer Stadtgebiet zulaufen. Mit der Variante V3B gibt es auch eine weitere Variante, die noch westlich bei Godorf anbindet.

Die 9 ursprünglichen Varianten und 3 zusätzlich ausgewählte Varianten nach dem Beteiligungsprozess (violett) für die vertiefende Untersuchung der Varianten (www.rheinspange.nrw.de/die-autobahn-gmbh-untersucht-drei-weitere-varianten-vertiefend/)

Als weiteren Schritte für die vertiefte Variantenuntersuchung sind Projektabstimmungstermine zur Umweltverträglichkeitsprüfung und mit dem Bundesverkehrsministerium vorgesehen. Die Variantenuntersuchung endet mit der Auswahl einer Vorzugsvariante, die dann dem formellen Linienbestimmungsverfahren zugrunde gelegt wird. Das Dialogforum soll auch in den Prozess der vertieften Variantenuntersuchung eingebunden werden. Bei Bedarf wird „ein Blick in die Werkstatt“ in Aussicht gestellt. Auf jeden Fall endet die informelle

Phase mit einer umfassenden Vorstellung der Ergebnisse der vertieften Variantenuntersuchung, die im Dialogforum und Politischen Begleitkreis erläutert werden. Daran schließt sich eine erneute Online-Messe an und ggf. Dialogveranstaltungen auf einer Infotour wie sie schon als Auftakt zum Beteiligungsprozess durchgeführt worden ist. Der Abschluss der Vorplanung war für Frühjahr 2021 terminiert, wird sich aber nach letzten Mitteilungen voraussichtlich in die Jahresmitte verschieben.

Zeitplan Stand Okt. 2020 für die vertiefte Variantenuntersuchung zum Abschluss der Vorplanung und Einstieg in das Linienbestimmungsverfahren
(www.rheinspange.nrw.de/4.Begleitkreis/Rahmenpräsentation)

Das Protokoll der letzten 4. Sitzung des politischen Begleitkreises vom 28.10.2020, an dem auch wieder Vertreter der im Rat der Stadt Troisdorf vertretenen Fraktionen teilgenommen haben, ist als Anlage beigefügt. Das Protokoll ist auch online unter https://rheinspange.nrw.de/protokolle/4-sitzung-28-oktober/ ab dem 09.03.2021 verfügbar.

In Vertretung.

Walter Schaaf
Technischer Beigeordneter