

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: II/S1, II/66, II/61

Datum: 01.08.2022

Vorlage, DS-Nr. 2022/0639

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Stadtentwicklung und Denkmalschutz	18.08.2022			

Betreff: Neubau Bundesautobahn BAB 553 Rheinspange
Hier: Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie und Stellungnahme der Stadt Troisdorf

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis und stimmt den Inhalten der geplanten Stellungnahme zu.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima

Klimarelevanz:

Die Stadt Troisdorf ist beim Planfeststellungsverfahren zum Neubau der Bundesautobahn BAB 553 Rheinspange nicht Planungsträger. Das Verfahren wird durch die Autobahn GmbH des Bundes durchgeführt und der Planfeststellungsbeschluss wird durch das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) gefasst. Die Stadt Troisdorf bringt im Rahmen der Behördenbeteiligungen ihre Belange in das Planfeststellungsverfahren ein. Im Rahmen der Planfeststellung erfolgt eine detaillierte Umweltverträglichkeitsprüfung inkl. der hier behandelten Umweltverträglichkeitsstudie. Diese befassen sich auch mit den Auswirkungen und Wirkfaktoren auf das Klima. Insofern entfällt im Rahmen dieses Verfahrens eine Prüfung der Auswirkungen auf das Klima mittels „Klima-Check“.

Sachdarstellung:

1. Anlass und Ziel der Planung

Der Neubau der Bundesautobahn BAB 553 Rheinspange ist als Projekt mit vordringlichem Bedarf 2016 im Bundesverkehrswegeplan 2030 von der Bundesregierung beschlossen worden. Der gesetzliche Bedarfsplan ist die Grundlage für den Bau von Bundesfern- und Landesstraßen. Mit der Einstufung der Rheinspange in den „Vordringlichen Bedarf“ besteht für die Autobahn GmbH als zuständige Straßenbauverwaltung und Vorhabenträgerin ein konkreter Planungsauftrag.

Die Rheinspange soll zwischen Köln und Bonn die rechtsrheinische A 59 und die linksrheinische 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 diesen Maßnahmen soll die bisher erwartete zunehmende Überlastung der Autobahnen zwischen Köln und Bonn vermieden und ein funktionsgerechter Verkehrsablauf im Straßenverkehr gesichert werden.

2. Planungsprozess und aktueller Stand

Der Planungsprozess zum Neubau der BAB 553 Rheinspange gliedert sich in vier unterschiedliche Planungsstufen. Die daran anknüpfende Projektorganisation wurde mit unterschiedlichen formellen und informellen Beteiligungsschritten und Gremien konzipiert, um eine möglichst transparente Planung zu gewährleisten. Es wurde ein Dialogforum als zentraler Begleitkreis aus Bürger*innen, Umweltschutzverbänden, Gewerkschaften, Interessenverbänden, Verwaltungen und Trägern öffentlicher Belange eingesetzt sowie ein politischer Begleitkreis gebildet. 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.

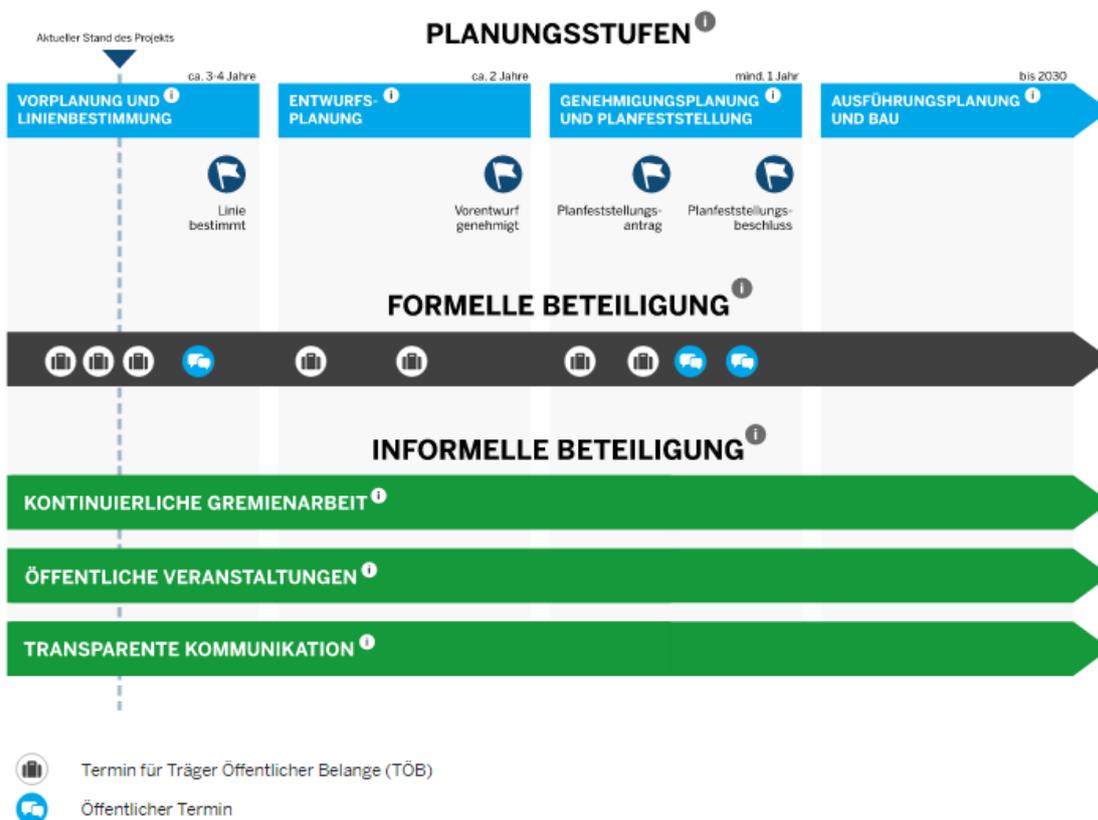


Abbildung 1: Beteiligungsprozess zum Neubau der Rheinspange A 553. Quelle: <https://rheinspange.nrw.de/>

Aus der Grafik wird deutlich, dass das 2018 gestartete Verfahren sich derzeit noch in der Linienbestimmung und Vorplanung befindet. Ziel der ersten Planungsstufe ist es, eine Linie bzw. Trasse zu bestimmen in der der spätere Verlauf der BAB 553 erfolgen soll. Hierzu wurden als Planungsgrundlagen straßenplanerische Varianten von möglichen Linien entworfen und somit 25 Varianten entwickelt. Um aus den möglichen 25 Varianten eine Vorzugsvariante zu ermitteln erfolgte in der ersten Stufe eine Grobvariantenuntersuchung. Im Ergebnis sind 8 Varianten aufgrund einer Vorauswahl ausgeschieden und 17 Varianten wurden hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit bewertet. Für diese Zielfelder wurden Ziele und Bewertungskriterien definiert, die eine Bewertung der Varianten und eine Rangfolgenbildung untereinander ermöglichten. Diese Rangfolgenbildung wurde mittels einer Sensitivitätsanalyse überprüft und validiert. Nach erneuter Beteiligung konnten so die 12 besten Varianten für eine vertiefende Untersuchung ausgewählt werden.

Die unterschiedlichen Varianten binden dabei im Westen an vier unterschiedliche Anschlussstellen an die A555 (W1 AS Godorf, W2 südlich AS Wesseling, W3 im Bereich Widdig Nord, W4 im Bereich Widdig Süd) an. Aufgrund der hohen Raumwiderstände wurden zur Anbindung an W2, W3 und W4 auch Tunnelvarianten entwickelt. Im Osten binden die unterschiedlichen Varianten an vier möglichen Anschlussstellen an die A 59 (O2 AS Lind, O3 Schwalbensee, O4 nördlich Niederkasseler Straße im Bereich des Gewerbesterns Spich, O5 südlich der Niederkasseler Straße im Bereich der Siedlung „Auf dem Vogelsang“) an. Dementsprechend liegen 3 der 4 östliche Anbindungsstellen auf Troisdorfer Stadtgebiet und lösen damit vor allem für die angrenzenden Stadtteile Spich und

Kriegsdorf Betroffenheit aus. Auch die Stadtteile Rotter See und Oberlar liegen am Rand des Untersuchungsraums.

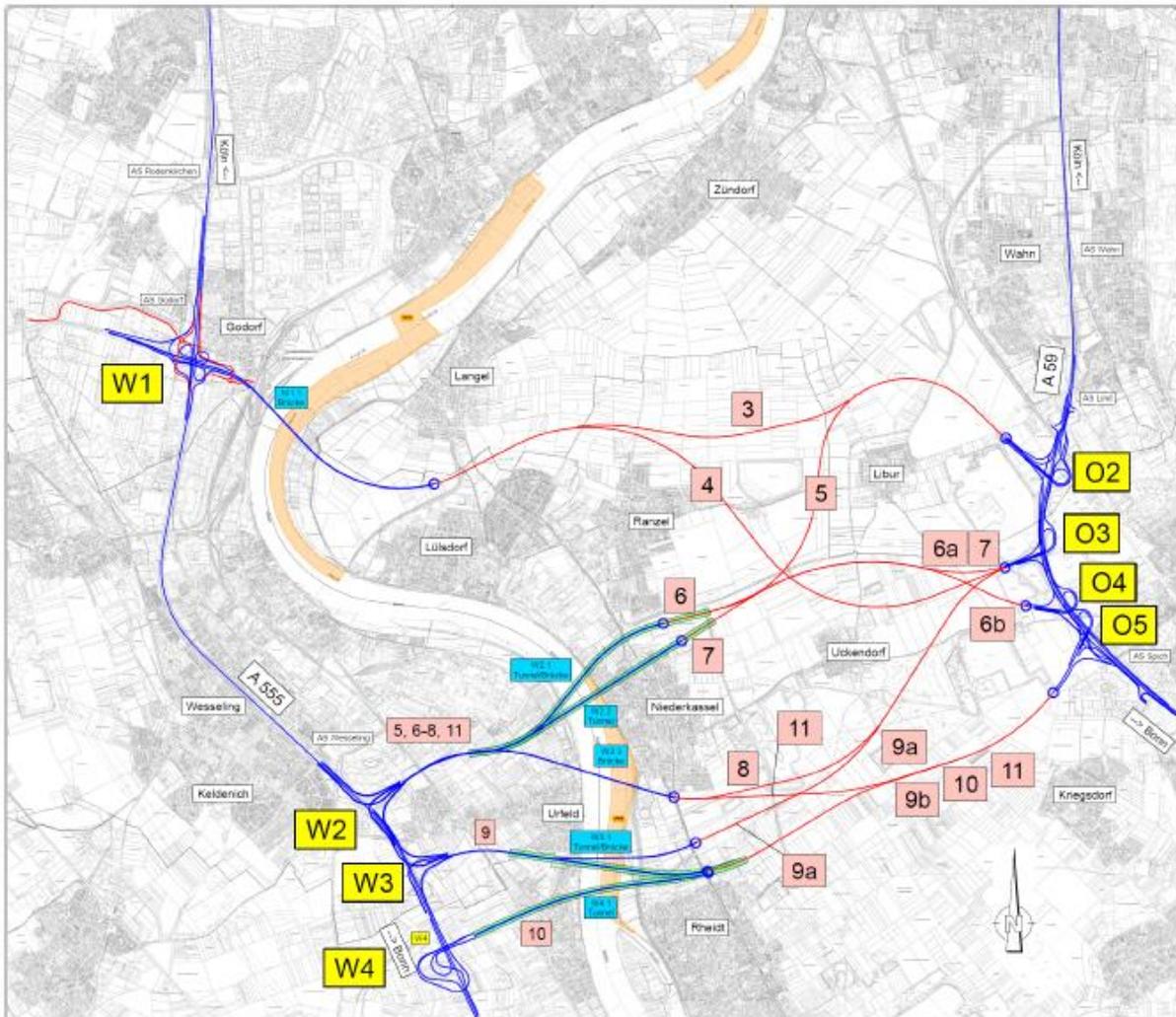


Abbildung 2: Variantenverlauf und Anschlussstellen an die A555 und A59: Quelle: Rahmenpräsentation zur 5. Sitzung des politischen Begleitkreises der Autobahn GmbH

Die Ergebnisse dieser Variantenvorauswahl wurden in der 6. Sitzung des Dialogforums und der 4. Sitzung des Politischen Begleitkreises im Oktober 2020 vorgestellt. In der Vorlage DS-NR. 2021/0446 wurde der Ausschuss für Stadtentwicklung (mit Denkmalpflege) über die Ergebnisse der Variantenvorauswahl informiert.

Zur Identifizierung der Vorzugsvariante werden die dargestellten 12 Varianten nun vertiefend untersucht.

In den letzten Sitzungen des Dialogforums und politischen Begleitkreises Ende Juni 2022 wurden dazu die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vorgestellt. Ziel dieser Studie ist es aufzuzeigen, welche Variante die beste Umweltverträglichkeit aufweist. Zudem wurden die Ergebnisse der FFH-Prüfung, sowie der Seveso-Prüfung dargestellt, die jedoch auf Troisdorfer Stadtgebiet keinen Einfluss auf die Bewertung nehmen. Die Rahmenpräsentation ist als Anlage beigefügt. Für die spätere Auswahl der Vorzugsvariante fließen jedoch auch die

Kriterien Wirtschaftlichkeit und verkehrliche Wirkung ein. Für diese Kriterien wurde noch keine Bewertung der einzelnen Varianten veröffentlicht.

3. Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie

Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ist als Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ein fachplanerischer Beitrag zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Umweltauswirkungen eines UVP-pflichtigen Vorhabens. Gemäß § 6 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i.V.m. Nr.14.3 zur Anlage 1 des UVPG ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung verpflichtender Bestandteil zum Neubau einer Bundesautobahn. Ziel der UVP und UVS ist es, die Auswirkungen auf die Schutzgüter zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

Raumanalyse

Die Umweltverträglichkeitsstudie basiert auf einer umfassenden Bestandsanalyse aller Schutzgüter, welche die unterschiedlichen Raumwiderstände des Planungsraum erfasst, bewertet und als Raumwiderstandskarte darstellt. In den Planungsraum ragen die Stadteile Kriegsdorf, Oberlar, Rotter See und Spich hinein.

Eine vertiefte Raumanalyse ergab, dass der bislang noch verkehrsarme und von Infrastrukturen noch unzerschnittene Freiraum zwischen Niederkassel, Troisdorf und Köln nahezu flächendeckend hohe Raumnutzungswiderstände erzeugt.

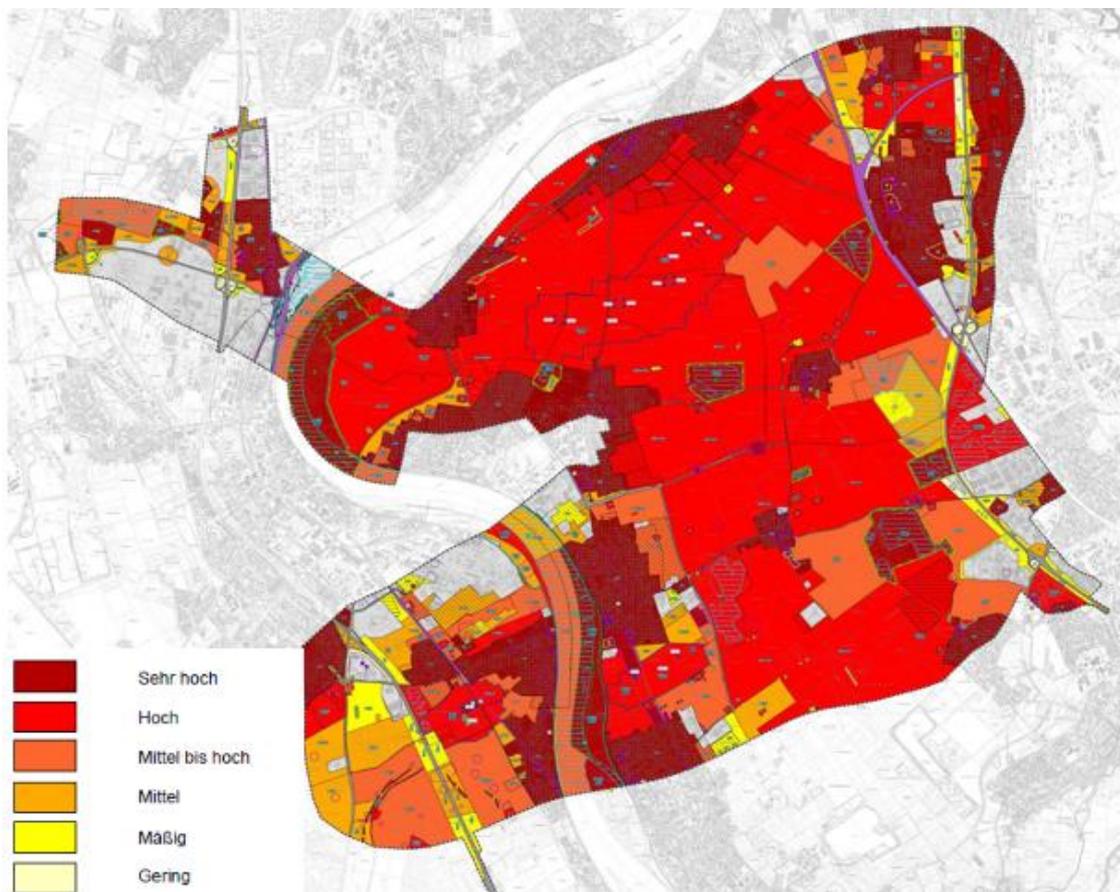


Abbildung 3: Raumwiderstandskarte Quelle: Rahmenpräsentation zur 5. Sitzung des politischen Begleitkreises der Autobahn GmbH

Aus der Sicht der Stadt Troisdorf ist der in Abbildung 3 dargestellte Untersuchungsraum für die Umweltverträglichkeitsstudie jedoch nicht umfangreich genug. Daher beabsichtigt die Stadt Troisdorf inhaltlich wie folgt Stellung zu beziehen:

Infolge der angestrebten Verlagerung der Verkehre aus dem Kölner Raum auf die A59 wird der weitere Ausbau der A 59 auf 8 Streifen befürchtet. Ein entsprechendes Erfordernis wurde in den bisherigen Beteiligungsterminen auch schon des Öfteren angedeutet.

Voraussichtlich ist eine bauliche Erweiterung der A59 bis zur Anschlussstelle an die A3 (A560) inkl. des Autobahnkreuz Sankt Augustin West ernsthaft zu prüfen.

Letztlich dient die Errichtung der Rheinspange dem Zweck, definierte Stausituationen in Bonn und Köln aufzulösen. Ein neues Nadelöhr in dem angesprochenen Abschnitt Troisdorf/ Sankt Augustin/ Siegburg würde diesen Grundgedanken konterkarieren und das Großprojekt ad absurdum führen.

Die Stadt Troisdorf hält es daher für zwingend erforderlich, den Untersuchungsraum der UVS entlang der A59 bis zur A3, Anschlussstelle Siegburg / Sankt Augustin auszuweiten, um insbesondere die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Mensch zu bewerten. Vor dem Hintergrund, dass das Autobahndreieck Sankt Augustin West bereits heute überlastet ist, ist es aus Sicht der Stadt Troisdorf geboten, im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie auch den Ausbau des im FFH-Gebiet gelegenen Autobahndreiecks Sankt-Augustin-West als unmittelbare Folge des Neubaus der A553 zu untersuchen.

Methodik der Auswirkungsanalyse

Im Rahmen der Auswirkungsanalyse werden im nächsten und abschließenden Arbeitsschritt der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) die Varianten hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen auf der Grundlage der identifizierten Raumwiderstände im Untersuchungsraum systematisch bewertet und verglichen. Auf dieser Grundlage wird die aus umweltfachlicher Sicht beste Variante ermittelt.

Methodisch wird dabei anhand definierter Wirkfaktoren eine schutzgutbezogene (Aus-) Wirkungsprognose für die folgenden, gemäß § 2 UVPG zu berücksichtigenden Schutzgüter, durchgeführt:

- Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit (Wohnen / Erholen)
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt (Pflanzen und Biotope / Tierarten und Lebensräume)
- Fläche
- Boden
- Wasser (Grundwasser / Oberflächengewässer)
- Luft, Klima
- Landschaft (Landschaftsbild / Landschaftsraum)
- Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Anschluss daran werden die Auswirkungen der Varianten auf jedes Schutzgut miteinander verglichen und ins Verhältnis zueinander gesetzt.

Durch Zusammenfassung dieser schutzgutbezogenen Reihenfolge ist die Bildung einer Variantenreihenfolge möglich, durch die die umweltverträglichsten Varianten identifiziert werden konnten.

Ergebnisse der Auswirkungsanalyse

Aus umweltfachlicher Sicht schneiden die Tunnelvarianten 10T, 7T und 6aT am besten ab, da dort die unterschiedlichen Schutzgüter besonders im linksrheinischen Bereich und um Niederkassel weniger stark betroffen sind, als bei den geplanten Brückenlösungen. Für die jeweiligen Varianten wurden im Rahmen des Dialogforums räumliche als auch thematische Konfliktschwerpunkte erläutert und die jeweiligen Auswirkungen in diesen Bereichen dargestellt.

Varianten ^x	V 3B	V 4B	V 5B	V 6aB	V 6aT	V 6bB	V 7T	V 8B	V 9aB	V 9bT	V 10T	V 11B
Schutzgüter												
Menschen (Wohnen)	> 10	> 10	> 7	> 6	> 3	> 6	(>) 2	> 10	12	> 4	> 1	> 10
Menschen (Erholen)	> 11	12	> 7	> 6	> 3	> 5	(>) 2	(>) 9	>> 10	> 4	> 1	> 8
Tiere/Pflanzen (Pflanzen und Biotope)	> 11	(>) 10	> 7	> 5	> 2	> 5	> 2	> 9	12	> 4	> 1	> 8
Tiere/Pflanzen (Tierarten und Lebensräume)	12	12	> 7	> 6	> 3	> 5	> 3	> 9	> 10	> 3	> 1	> 8
Fläche	(>) 7	> 6	10	> 6	> 2	> 9	> 2	> 5	(>) 3	(>) 4	(>) 1	(>) 8
Boden	(>) 9	(>) 8	11	> 6	> 3	> 10	> 3	> 5	> 5	> 3	> 1	> 7
Wasser (Grundwasser)	> 7	> 6	> 5	> 1	> 2	> 3	> 2	> 9	> 10	> 8	(>) 4	11
Wasser (Oberflächengewässer)	> 9	> 10	> 6	> 8	> 6	>> 3	> 6	> 10	> 10	> 4	>> 1	>> 3
Klima und Luft	12	(>) 10	> 11	> 5	> 3	> 7	> 3	> 5	> 5	> 3	> 1	> 5
Landschaft (Landschaftsbild)	12	12	> 10	> 4	> 2	> 4	(>) 1	> 7	> 8	> 6	> 5	> 9
Landschaft (Landschaftsraum)	12	>> 11	> 10	> 6	>> 1	> 6	>> 1	(>) 5	(>) 9	> 4	(>) 3	> 8
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	> 6	> 7	> 4	> 4	> 4	> 4	> 4	9	> 2	> 1	> 4	> 8
Rang insgesamt	12	(>) 11	>> 9	(>) 5	> 3	>> 6	(>) 2	(>) 8	>> 9	> 4	> 1	(>) 8



Abbildung 4: Ergebnisse der Variantenbewertung. Quelle: Rahmenpräsentation zur 5. Sitzung des politischen Begleitkreises der Autobahn GmbH

Die Anbindung an die A59 der drei besten Varianten erfolgen alle auf Troisdorfer Stadtgebiet. Die Variante 10T verläuft von der Anschlussstelle Widdig (W4 Süd) im Westen als südlichste Trasse, nördlich an Kriegsdorf und dem Junkersring vorbei und bindet südlich der Niederkasseler Straße (O5) an die A 59 an. Die Ergebnisse der UVS sehen für die Anschlussstelle südlich der Niederkasseler Straße keinen Konfliktschwerpunkt.

Aus der Sicht der Stadt Troisdorf führt diese Variante jedoch zu unterschiedlichen Interessens- und Planungskonflikten, die in der Stellungnahme wie nachfolgend dargestellt vorgebracht werden:

Für die vorgesehene Anschlussstelle O5 würde zum einen im bestehenden Gewerbegebiet am Langeler Ring in Spich rund 1 ha genutzter Gewerbefläche (u.a. mehrere Gewerbebetriebe im Heuserweg 13-15) in Anspruch genommen werden. In diesem Fall müssten umfangreiche Abrissarbeiten erfolgen. Zum anderen wird die Siedlung „Auf dem Vogelsang“ in Spich durch den Bau der Auf- und Abfahrt in einem

Abstand von lediglich 25m durch Lärm und Schadstoffeinträge zusätzlich erheblich belastet. Weiterhin wird ein geplantes interkommunales Gewerbegebiet der Städte Niederkassel und Troisdorf zerschnitten und erhebliche Teile dieser Potenzialfläche in Anspruch genommen. Bislang scheiterte die Entwicklung dieser Potenzialfläche an der Grundstücksverfügbarkeit. Für die äußere Erschließung und Anbindung an das bestehende Straßennetz vom Junkersing kommend wird jedoch derzeit der Endausbau der vorhandenen Baustraße öffentlich ausgeschrieben.

Die Fläche ist sowohl im gültigen Regionalplan aus dem Jahr 2003 als auch im Entwurf zur Neuaufstellung des Regionalplanentwurfs als GIB festgelegt und stellt eine der letzten größeren Gewerbeflächenpotenziale in Troisdorf dar. Zudem wird beim Bau der Anschlussstelle die bedeutende Querverbindung der Niederkasseler Straße/ Uckendorfer Straße überplant. Bislang ist noch völlig unklar wie diese bedeutende und notwendige Wegeverbindung erhalten bleiben soll.

Auch wenn der südlichste Variantenkorridor ininigem Abstand zum Stadtteil Kriegsdorf liegt, können künftige Lärmbelastungen für den Stadtteil nicht ausgeschlossen werden. Insgesamt 17 ha im Norden des Stadtteils würden trotz Lärmschutzmaßnahmen mit 50 dB(A) und mehr Lärm belastet werden.

Auch wenn die Lärmgrenzwerte nach der 16 BimSchV eingehalten werden, sind diese Auswirkungen in Kriegsdorf deutlich spürbar, da es sich bislang um einen lärmarmen Raum mit ruhigen Wohngebieten handelt. Dies ist im Zuge der Variantenbewertung und weiteren Planung zu berücksichtigen.

Die Bebauung rund um das denkmalgeschützte Haus Rott, mit sich in Sanierung und zur Umnutzung befindlichem ehemaligem Reiterhof, Tennishalle, Neubauten und neuer Reitanlage stellt eine Bebauung von einigem Gewicht dar. Auch in diesem Bereich sind für die künftige Wohnnutzung höhere Lärmbelastungen zu erwarten. Dies ist bei der Bewertung des Schutzguts Mensch aus Sicht der Stadt Troisdorf nicht berücksichtigt worden. Der ortsnahe und nördlich von Kriegsdorf gelegene Freiraum ist ein geplantes Landschaftsschutzgebiet und Naherholungsraum für die dicht besiedelten Stadtteile Spich und Troisdorf.

In Folge der Umsetzung der Variante 10 würde der genannte Freiraum für die Naherholung völlig entwertet, da nicht nur die Verlärmung des Raumes dazu kommt, sondern prägende naturnahe Landschaftselemente (Hecken, Einzelbäume, Gebüsche) verloren gehen und der Bewegungsraum für Spaziergänger und Radfahrer deutlich vermindert wird. Es ist davon auszugehen, dass prägende Sichtbeziehungen, z.B. nach Köln, bzw. zum Siebengebirge, durch Brücken und Rampen verloren gehen. Der heutige Zugang für Radfahrer und Fußgänger des „Restraumes“ auf Kriegsdorfer Seite aus dem dichtbesiedelten Ortsteil Spich wäre im Fall des Anschlusses O5 betroffen.

In dem Raum nördlich von Kriegsdorf hat der Rhein-Sieg-Kreis verschiedene Maßnahmen des Landschaftsplans Nr. 7 (1991) umgesetzt. Das sind die Maßnahmen 5.1-3 bis 5.1.9, Gehölzgruppen- und Feldgehölzpflanzungen. Die Stadt Troisdorf hat in den vergangenen Jahrzehnten dort einen Ausgleichsflächenpool mit der Zuordnung zu verschiedenen Bebauungsplänen umgesetzt, so die landschaftspflegerischen Maßnahmen des Rhein-Sieg-Kreises gemäß den Zielen des Landschaftsplan Nr. 7 ergänzt und die Biotopvernetzung in der Feldflur weiterentwickelt. Die Variante 10 überbaut nicht nur die umgesetzten landschaftspflegerischen Maßnahmen, sondern unterbindet den damit geschaffenen Biotopverbund an dieser Stelle vollständig und entwertet die verbleibenden Flächen.

Die dargestellten Aussagen gelten gleichermaßen auch für die Beurteilung der

Varianten 9bT und 11B.

Auf die dargestellten Planungs- und Interessenskonflikte hat Herr Schaaf teilweise bereits in der 5. Sitzung des politischen Begleitkreises im Juni aufmerksam gemacht und verdeutlicht, dass aus Sicht der Stadt Troisdorf die angesprochenen Belange in der UVS nicht ausreichend gewürdigt wurden. Entsprechend wird die Stadt Troisdorf dies auch in der Stellungnahme vortragen.



Abbildung 5: Lage der Anschlussstelle O5 bei Kriegsdorf und Spich, Quelle: <https://rheinspange.nrw.de/>

Die Varianten 6aT und 7T verlaufen von der Anschlussstelle W2 (südlich AS Wesseling) im Westen nördlich an Niederkassel und dem Naturschutzgebiet Stockem vorbei und binden an die Anschlussstelle O3 im Bereich des Schwalbensees an die A59 an. Durch die Lage der Anschlussstelle werden große Teile des Schwalbensees beansprucht, welcher derzeit im Landschaftsplanentwurf Nr. 7 als geplantes Naturschutzgebiet festgelegt ist. Die Bedeutung des Schwalbensees wurde im Rahmen der 5. Sitzung des politischen Begleitkreises als Konfliktschwerpunkt benannt. Diese Bedeutung wird die Stadt Troisdorf in Ihrer Stellungnahme bestätigen und gesondert darauf hinweisen, dass bei Realisierung der Anschlussstelle eine Verfüllung des Schwalbensees notwendig wird.



Abbildung 6: Konfliktschwerpunkt Variante 4aB 6aT, 6aB und 7T: Quelle: Rahmenpräsentation zur 5. Sitzung des politischen Begleitkreises der Autobahn GmbH

Die beste Variante 6aB, die eine Rheinquerung mittels Brücke (Platz 5) vorsieht und aus wirtschaftlicher Sicht voraussichtlich deutlich besser als die Tunnellösungen abschneidet, bindet ebenfalls im Bereich der Spicher Seen (Anschlussstelle O3) an. Die oben formulierte Stellungnahme gilt daher ebenso für diese Variante. Gleiches gilt selbstverständlich auch für die Variante 4aB die ebenfalls an der Anschlussstelle O3 anbindet.

Die Variante 6bB liegt auf Platz 6 und bindet als einzige Variante nördlich der Niederkassler Straße (O4) an und verläuft unmittelbar an der Ortslage Stockem und dem Naturschutzgebiet Stockem vorbei. Für den Ausbau der Anschlussstelle müssten ca. 2 ha Gewerbeflächen am Langeler Ring überbaut werden. Hiervon betroffen wäre auch das DHL-Brief- und Paketzentrum sowie ein Zentrallager der Firma Gerflor. In der Stellungnahme zu dieser Anschlussstelle weist die Stadt Troisdorf auf nachfolgenden Sachverhalt hin:

Die Anschlussstelle O5 führt, wenn auch in eingeschränktem Maße, zur Überbauung des geplanten gemeinsamen Gewerbegebiets der Städte Niederkassel und Troisdorf. Zudem liegt auch die Siedlung „Auf dem Vogelsang“ in räumlicher Nähe zur Auf- und Abfahrt und wird zusätzlich belastet. Des Weiteren ist eine Realisierung nur unter Erhaltung der Niederkassler Straße/ Uckendorfer Straße als bedeutende und notwendige Querverbindung über die A59 vertretbar (vgl. Ausführungen zur Variante 10T mit Anschlussstelle O5). Diese Anregungen sind in der UVS und der weiteren Planung entsprechend zu berücksichtigen.

Für die Realisierung müssten 2 ha bestehende Gewerbefläche rückgebaut werden, wodurch ein erheblicher Eingriff in die Eigentumsrechte privater Eigentümer ausgelöst wird.

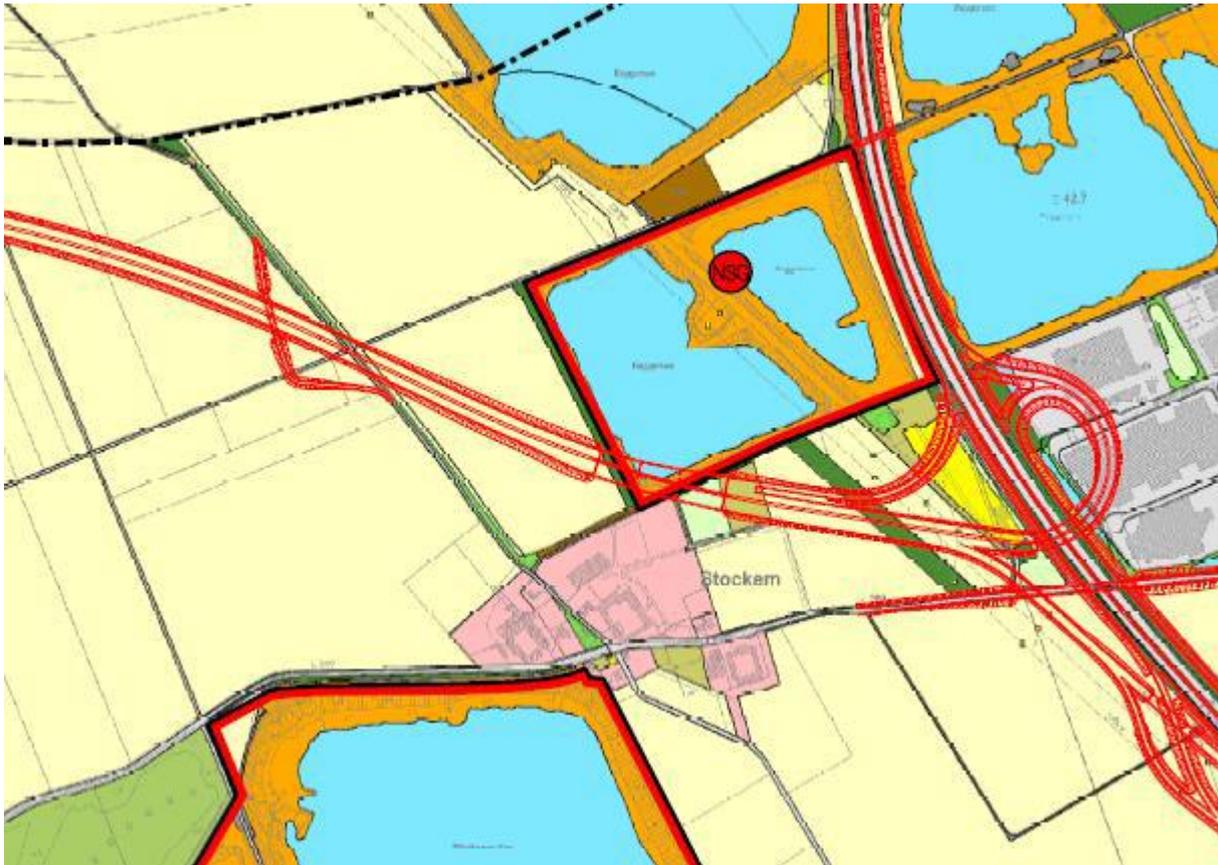


Abbildung 7: Konfliktschwerpunkt Variante 6bB: Quelle: Rahmenpräsentation zur 5. Sitzung des politischen Begleitkreises der Autobahn GmbH

Die Varianten V3B, V4B und V5B, die auf Kölner Stadtgebiet im Bereich Godorf den Rheinqueren und/oder im Bereich der Spicher Seen (Molchweiher) auf Kölner Stadtgebiet (Anschlussstelle O2) an die A 59 anbinden, sind alle schlecht bewertet worden. Dies hängt im Bereich Godorf u.a. auch mit einer Brückenquerung des FFH-Gebietes zusammen (vgl. Punkt 4). Es ist bislang für die Stadt unverständlich warum für diese Rheinquerung keine Tunnellösung untersucht worden ist. Die Stellungnahme der Stadt Troisdorf wird daher inhaltlich folgendes anregen:

Die Stadt Troisdorf regt an auch für die Rheinquerung bei Godorf eine Tunnellösung zu überprüfen, da dies sicherlich auch erhebliche und positive Auswirkungen auf die Umweltverträglichkeit dieser Variante hätte. Die hierdurch entstehende Tieflage kann im Anschlussbereich an die A555 durchaus genutzt werden, um einen teilweise unterirdischen Knoten herzustellen. Hierdurch würde die bestehende Querverbindung über die A555 erhalten bleiben. Darüber hinaus könnten mit dieser Anbindung auch ein weiterer Autobahnanschluss an die A1 vorbereitet und Synergieeffekte erzielt werden. Es erscheint zumindest sinnvoll diese Tunnelvariante planerisch durchzuspielen und darzustellen. Ohne eine solche Prüfung würden die Trassenverläufe der Varianten V3B, V4B systematisch schlechter bewertet. Dies wiederum könnte aus Sicht der Stadt Troisdorf einen Verfahrensfehler zur Folge haben.

Neben diesen räumlichen Konfliktschwerpunkten wurden auch thematische Konflikte hinsichtlich der Vereinbarkeit mit Trinkwasserschutzgebieten vorgestellt. Im Ergebnis

schneiden die Varianten mit der Anschlussstelle Spicher Seen (6aB, 6aT und 7T) am besten ab, da das Gefahrenpotenzial hier am geringsten ist. Zudem wurde festgestellt, dass die Ergiebigkeit der Trinkwasserbrunnen infolge der Herstellung eines Tunnels bzw. von Trog-Bauwerken nicht beeinflusst wird.

4. Ergebnisse der Artenschutz- und FFH-Verträglichkeitsprüfung

Aus der Artenschutzprüfung geht hervor, dass alle Varianten erhebliche Konflikte mit schützenswerten Arten erzeugen. Hierzu zählen insbesondere die Wechselkröte und unterschiedliche planungsrelevante Vogelarten (Feldvögel). Eine Konfliktbewältigung muss im weiteren Verfahren geprüft werden.

Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung wurden die Varianten hinsichtlich einer Beeinträchtigung der bestehenden FFH-Gebiete entlang des Rheins bei Niederkassel überprüft. Im Ergebnis führen die Tunnelvarianten zu keiner Beeinträchtigung des FFH-Gebiets. Die Brückenvarianten 3 und 4 bei Godorf, sowie 8, 9a und 11 beeinträchtigen das bestehende FFH-Gebiet erheblich, sodass bei Realisierung der jeweiligen Variante ein FFH-Ausnahmeverfahren notwendig ist. In diesem müsste nachgewiesen werden, dass keine zumutbaren Alternativen zur Realisierung bestehen. Angesichts der Vielzahl an Varianten dürfte eine solche Nachweisführung schwierig werden.

5. Ergebnis der Seveso III-Richtlinien-Prüfung

Von dieser Untersuchung ist das Stadtgebiet Troisdorf nicht unmittelbar betroffen, da es hierbei um die Vereinbarkeit zwischen der Autobahntrasse und den Störfallbetrieben bei Wesseling und Köln geht. Konkret wurde dabei untersucht, ob der Abstand zu Störfallbetrieben je Variante ausreichend ist, oder ob hier ein Konflikt besteht.

Für die Variante 10T ergeben sich keine Einschränkungen, für die Variante 6aT und 7T ist eine Realisierung unter bestimmten Bedingungen möglich. Für die bestbewerteten Brückenvarianten 6aB und 6bB wird eine Umsetzung als problematisch eingeschätzt.

Variante 3B	Variante 4B	Variante 5B	Variante 6aB	Variante 6aT	Variante 6bB	Variante 7T	Variante 8B	Variante 9aB	Variante 9bT	Variante 10T	Variante 11B
Problematisch	Problematisch	Problematisch	Problematisch	Unter bestimmten Bedingungen möglich	Problematisch	Unter bestimmten Bedingungen möglich	Unter bestimmten Bedingungen möglich	keine Einschränkungen	keine Einschränkungen	keine Einschränkungen	Unter bestimmten Bedingungen möglich

Abbildung 8: Ergebnisse der „Seveso-Prüfung“ Quelle: Rahmenpräsentation zur 5. Sitzung des politischen Begleitkreises der Autobahn GmbH

6. Zusammenfassung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie

Die Tunnel-Varianten sind mit deutlich geringeren Umweltauswirkungen als die Brückenvarianten verbunden. Aus umweltfachlicher Sicht schneiden daher die Varianten 10T, 7T und 6aT am besten ab, da Sie gemäß UVS die geringste Beeinträchtigung von Siedlungsflächen durch Verlärmung erzeugen und siedlungsnahen Freiräume, die der Erholung dienen, am geringsten beanspruchen. Zudem werden weitere Schutzgüter wie Fläche, Boden, Klima, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt am wenigsten stark durch diese drei Varianten beeinflusst.

Abgesehen von den Brückenvarianten 5, 6aB und 6bB erzeugen alle anderen Brückenvarianten erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“. Für die Brückenvarianten 3, 4, 8, 9a und 11 ist daher ein FFH-Ausnahmeverfahren notwendig. Aus Sicht der Stadtverwaltung dürfte sich diese Ausnahme nur schwer begründen lassen, da es für den Bau der Autobahn einige alternative Varianten gibt. Auch die Seveso-Prüfung zeigt für die Variante 3, 4, 5, 6aB und 6bB deutliche Konflikte zwischen Störfallbetrieben und Autobahnausbau auf.

7. Zusammenfassung der Inhalte der städtischen Stellungnahme

Bis Ende August hat die Stadt Troisdorf Zeit im Rahmen der Trägerbeteiligung eine Stellungnahme zur Umweltverträglichkeitsstudie abzugeben. In dieser beabsichtigt die Verwaltung, auf folgende Punkte einzugehen:

- Im Bereich der Anschlussstelle O5 nördlich des Junkersrings
Die dort bestehenden Konflikte werden aus Sicht der Stadt Troisdorf nicht ausreichend berücksichtigt. Insbesondere die Lärmbelastungen der Siedlung „Auf dem Vogelsang“ werden durch den Bau der Anschlussstelle an die A 59 in einem 25 m Abstand, als ein „Sonderfall“ bezeichnet und nicht ausreichend berücksichtigt. Gleiches gilt für den Eingriff in das bestehende Gewerbegebiet am Langeler Ring sowie die Zerschneidung des gemeinsamen geplanten interkommunalen Gewerbegebiets mit Niederkassel nördlich des Junkersrings. Zusätzlich ist nicht klar, wie die bedeutende und notwendige Niederkassler Straße und Uckendorfer Straße als Querverbindung über die A59 erhalten werden kann.
- Verlauf der Variante 10T mit Verlauf an der Ortslage Kriegsdorf
Die Variante 10T verläuft sehr nah entlang der Ortslage von Kriegsdorf. Bislang ist dieser Stadtteil von stärkeren Lärmbelastungen verschont. Bei Realisierung der Variante 10T würde diese ruhige Wohnlage mit hoher Qualität erheblich und erstmalig durch neue Lärmquellen belastet. Der ortsnah und nördlich von Kriegsdorf gelegene Freiraum ist ein Landschaftsschutzgebiet und dient bislang der Naherholung. Durch die Autobahntrasse würde dieser hochwertige Freiraum zerschnitten und sowohl visuell durch den Trassenverlauf als auch durch Verkehrslärm erheblich in seiner Funktion beeinträchtigt und seiner bedeutenden Naherholungsfunktion weitestgehend beraubt. Diese Aspekte sind in der UVS mit entsprechenden Gewicht zu berücksichtigen.
- Im Bereich Anschlussstelle O3 Schwalbensee
Die Bedeutung des Schwalbensees für den Naturschutz wird die Stadt Troisdorf in Ihrer Stellungnahme bestätigen und gesondert darauf hinweisen, dass bei Realisierung der Anschlussstelle eine Verfüllung des Schwalbensees notwendig wird.
- Im Bereich der Anschlussstelle O4 nördlich der Niederkassler Straße
Durch die Anschlussstelle O4 werden erhebliche Eingriffe in das bestehende Gewerbegebiet in Kauf genommen. Zusätzlich werden Teile des geplanten gemeinsamen Gewerbegebiets der Städte Niederkassel und Troisdorf in Anspruch genommen (vgl. zu Anschlussstelle O5). Zudem liegt auch die Siedlung „Auf dem Vogelsang“ in räumlicher Nähe zur Auf- und Abfahrt und wird zusätzlich belastet. Des Weiteren ist die Realisierung nur unter Erhaltung der Niederkassler Straße/ Uckendorfer Straße als bedeutende und notwendige Querverbindung über die A59 aus Sicht der Stadt Troisdorf

vertretbar.

- Prüfung einer Tunnellösung im Bereich Godorf

In Analogie zu den restlichen linksrheinischen Anschlussstellen regt die Stadt Troisdorf an, auch für die mögliche Rheinquerung bei Godorf eine Tunnellösung zu überprüfen, weil dadurch die Umweltverträglichkeit gegenüber einer Brückenlösung verbessert wird. Ansonsten würden alle Trassen die in Godorf anbinden im Verfahren systematisch schlechter beurteilt werden, was aus Sicht der Stadt Troisdorf einen Verfahrensfehler darstellt. Die Tiefloge könnte zur Herstellung eines teilweise unterirdischen Knotens zur Anbindung an die A555 genutzt werden. Hierbei könnte die bestehende Querverbindung über die A555 erhalten bleiben und zudem könnte ein Autobahnanschluss an die westlich gelegene A1 vorbereitet werden.

- Erweiterung des Untersuchungsrahmens

Vor dem Hintergrund, dass durch die geplante zusätzliche Rheinquerung eine Verkehrsverlagerung vorgesehen ist, welche zusätzliche Verkehre auf die A59 umleitet, regt die Stadt Troisdorf die Erweiterung des Untersuchungsrahmens an. Ziel dabei ist es, auch die Auswirkungen der zusätzlichen Verkehre auf der A 59 zu betrachten, die sich insbesondere auch auf die Bevölkerung der Städte Troisdorf, Siegburg und Sankt Augustin auswirken.

Die Stadt Troisdorf regt deshalb die Erweiterung des Untersuchungsrahmens entlang der A59 bis zur A3, Anschlussstelle Siegburg / Sankt Augustin an, um insbesondere die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Mensch zu bewerten. Das Autobahndreieck Sankt Augustin zwischen A59 und A560 ist bereits heute überlastet, im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie sollte daher auch ein Ausbau des im FFH-Gebiet gelegenen Autobahndreiecks untersucht werden.

8. Weiteres Verfahren

Nach Durchführung der Trägerbeteiligung wird die Umweltverträglichkeitsstudie durch die Autobahn GmbH final überarbeitet.

Mit der Umweltverträglichkeitsstudie wurden die Varianten erst für das Zielfeld „Umweltverträglichkeit“ bewertet. Die Bewertung der Zielfelder „Verkehrliche Wirkung“ und „Wirtschaftlichkeit“ stehen noch aus und sollen im Spätsommer/ Herbst 2022 erfolgen. Gerade beim Thema Wirtschaftlichkeit ist davon auszugehen, dass die Tunnelvarianten schlechter als die Brückenvarianten bewertet werden, da ein Ausbau um ein vielfaches teurer sein wird.

Für den weiteren Beteiligungs- und Planungsprozess werden in untenstehender Abbildung die Meilensteine für das Jahr 2022 dargestellt.

Im nächsten Schritt wird nach Abschluss der Bewertung aller Zielfelder ein Abstimmungstermin mit dem Bund durchgeführt und eine Vorauswahl der bevorzugten Variante getroffen. Abweichend von der Abbildung wird erst zum Winter 2022/23 die Vorstellung der Vorzugsvariante im Rahmen der 6. bzw. 10. Sitzung des Dialogforums bzw. des Politischen Begleitkreises erwartet. Danach soll die Vorzugsvariante der breiten Öffentlichkeit im Rahmen einer „Info-Messe“ vorgestellt werden.

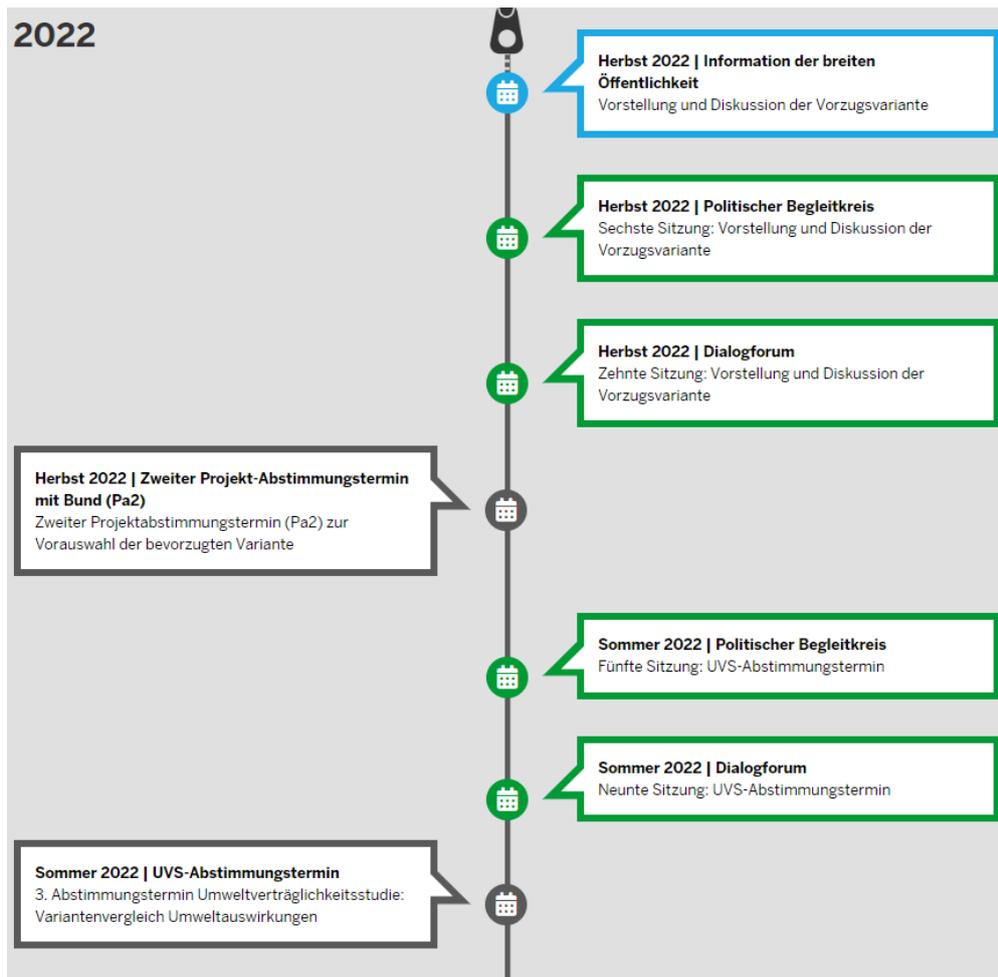


Abbildung 9: Zeitschiene, Quelle: <https://rheinspange.nrw.de/>

Weitere Informationen zum Neubau der A553 können der Projekthomepage: <https://rheinspange.nrw.de/> entnommen werden.

Die Vorlage wird dem Ausschuss für Mobilität und Bauwesen in der Sitzung am 25.08.2022 als Mitteilung zur Kenntnis gegeben.

In Vertretung

Walter Schaaf
Technischer Beigeordneter