

Rheinspange A553

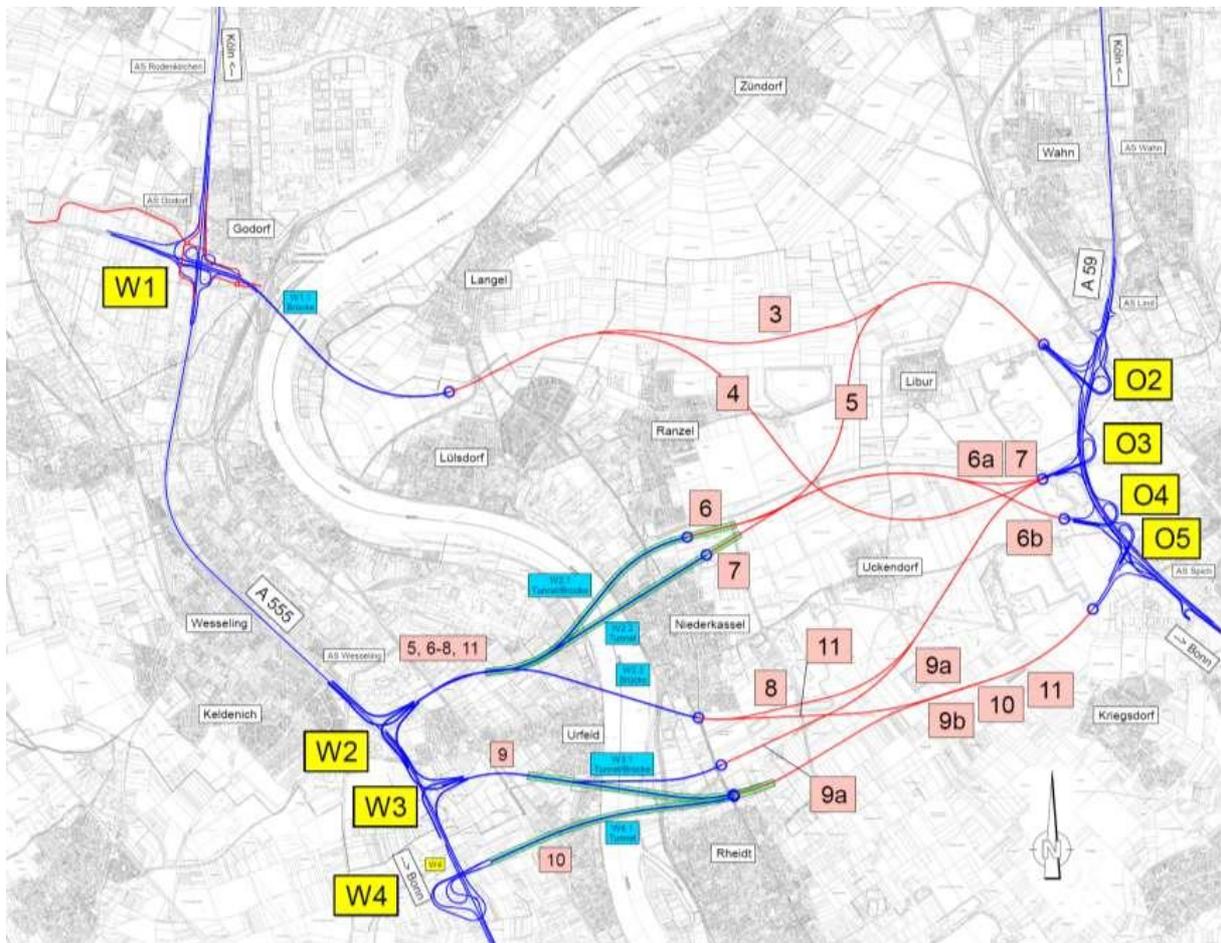
6. Politischer Begleitkreis

Notizen

Stand des Planungsprozesses

Seitens der Autobahn GmbH wurde die Variante 6 als Vorzugsvariante ausgewählt. Sie soll als Tunnel umgesetzt werden, die Kosten werden mit etwa 1,15 Mrd. € angesetzt, die reine Bauzeit mit acht Jahren. Hinzu kommt die vorlaufende Planungszeit. Vorgeschlagen wird somit die im Bau teuerste Variante.

Hier nochmals ein Überblick über die untersuchten Varianten:



Erläuterung der Methodik durch Michael Hoffmann, Kocks Consult

Bewertet wurden unter anderem

- die einzelnen Anschlusspunkte innerhalb der verkehrlichen Wirkung,
- die Fahrqualität,
- wegweisende Beschilderungen (Mindestabstände zwischen Knotenpunkten),
- die Beeinträchtigung des Verkehrs im Bauzustand,
- die voraussichtliche Bauzeit,
- die Eigentumsverhältnisse,
- die Seveso-III-Konflikte,
- die Anforderungen in Wasserschutzgebieten,
- die lärmtechnische Abschätzung,
- die vorhandene Versorgungsleitungen sowie,
- die Gesamtkosten.

Aufgrund der ungenügenden FFH-Verträglichkeit sind als erstes fünf der insgesamt zwölf Varianten ausgeschieden, durch die Seveso-Richtlinie waren die Varianten südlich Langel zusätzlich herausgefallen.

Aufgrund der Problematik der Eigentumsverhältnisse wurden weitere Varianten aussortiert, danach verblieben in der weiteren Bewertung nur noch die vier Tunnelvarianten.

Unter Berücksichtigung der weiteren Faktoren ergab sich abschließend die Tunnelvariante 6a als günstigste und konfliktärmste.

Hier die aktuelle Darstellung, in der die Anschlussstellen erkennbar sind, die zusätzliche Anschlussstelle südlich von Libur sowie Tunnelanfang und -ende:

V6aT



Rückfragen

Diverse Fragen wurden durch Rüdiger Däumer und Willi Kolks (beide Autobahn GmbH) wie folgt beantwortet, sofern sie den SB Porz betreffen:

- Für die A59 im Bereich Troisdorf reicht ein sechsspuriger Ausbau.
- Die L269 wird oberhalb der A553 verlaufen. Inwieweit Möglichkeiten geschaffen werden, von Langel oder Zündorf an die A553 anzuschließen, war nicht Bestandteil der Untersuchung. Dies wäre kommunal zu lösen.

- Südlich von Libur liegt die A553 nach aktueller Planung noch im Trog.
- Ein weiteres Verkehrsmodell wird erarbeitet, vermutet auf Basis der Erwartungen für 2040. Das ist aber noch nicht terminiert.
- Das Nutzen-Kosten-Verhältnis lag ursprünglich bei 15, der bestmöglichen Bewertung. Durch den Bau als Tunnel verschlechtert sich dies zwar, ist aber immer noch deutlich positiv.
- Weiterhin ist der Plan, zuerst die Rheinspange zu verwirklichen und erst danach die Instandsetzungsarbeiten an der Rodenkirchener Brücke und der Friedrich-Ebert-Brücke durchzuführen. Die Sanierung beider Brücken sollen unter Aufrechterhaltung aller Fahrstreifen erfolgen. (Persönlicher Hinweis: Dies ist bei der A4 nicht möglich, ohne ein zusätzliches Brückenbauwerk zu errichten.)
- Der Ausbau des AK Köln-Süd ist aktuell im Vorentwurf und voraussichtlich schneller zu verwirklichen als die Rheinspange.

Weiteres Vorgehen

Erstellt wird ergänzend zu den bisherigen Unterlagen eine Visualisierung, die voraussichtlich im März zur Verfügung stehen wird.

Nächste Schritte, ohne den Ansatz von Schwierigkeiten wie Klagen oder Verzögerungen:

- Offenlage und Bürgerinformation zur Vorzugsvariante
- Erst danach endgültige Linienfestlegung
- Zwei Jahre Entwurfsplanung
- Ein Jahr Genehmigung/Planfeststellung
- Zehn Jahre Ausführungsplanung und Baudurchführung
- Frühestmögliche Fertigstellung 2036

In Zukunft werden das Dialogforum und der politische Begleitkreis voraussichtlich seltener tagen, da das weitere Verfahren nun in die detaillierte Planung geht.

Private Mitschrift zum 6. Politischen Begleitkreis am 08. Februar 2023

gez. Lutz Tempel