# Fragenkatalog zur Vorzugsvariante

## Allgemeines

Ist die Autobahn GmbH bereit eine Bürgerinformation bzw. Anhörung in Wesseling z.B. in der Halle Urfeld durchzuführen?

**Antwort:**

Die Autobahn GmbH legt großen Wert darauf, den frühzeitig begonnenen Planungsdialog zur Rheinspange 553 auch in den kommenden Planungsphasen weiterzuführen. Weitere Informations- und Austauschangebote sollen sich insbesondere an die Betroffenen richten. Hierfür werden derzeit noch angemessene Formate erarbeitet.

## Lärmschutz Wesseling (Urfeld-Waldsiedlung, Wesseling-Mitte, Malerviertel…)

Warum ist nicht vorgesehen, eine Abbiegespur von der A555 zur Rheinspange unter der A555 durchzuführen, damit die Kurvengeräusche nicht in ca. 10m Höhe auf die Waldsiedlung und das Malerviertel abstrahlen?

**Antwort:**

Eine Unterführung der Autobahn wurde im jetzigen Planungsstadium nicht untersucht. Tunnellösungen sind aber grundsätzlich deutlich kostenintensiver als Brückenlösungen. Neben der technischen Machbarkeit wären auch wirtschaftliche Betrachtungen notwendig.

Der B-Plan für die Waldsiedlung in Wesseling-Urfeld in Richtung Rheinspange 553 weist ein allgemeines Wohngebiet mit den Schallschutzwerten 55 dB tags und 40 dB nachts aus. Werden dies Werte von der Rheinspange 553 eingehalten. Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um die Schallschutzwerte einzuhalten?

**Antwort:**

Da die Schallschutzgrenzwerte gesetzlich festgelegt sind, müssen sie für den Bau und Betrieb der Rheinspange 553 eingehalten werden. Die Lärmschutzmaßnahmen werden deshalb so gewählt, dass dies sichergestellt wird. Die genaue Ausgestaltung der Lärmschutzmaßnahmen wird in der kommenden Planungsphase der Entwurfsplanung festgelegt.

Sind die derzeit auf der A555 sich in der Realisierung befindlichen Lärmschutzmaßnahmen für das zu erwartende Verkehrsaufkommen durch die Rheinspange 553 ausreichend? Wenn nein, sind die Kosten bereits eingepreist?

**Antwort:**

Eine Untersuchung hinsichtlich der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen auf der A555 erfolgt erst in der Phase der späteren Entwurfsplanung.

## Linienführung Vorzugsvariante

Kann die derzeitige Anschlussstelle Wesseling in Fahrtrichtung Köln und von Köln kommend beibehalten werden?

**Antwort:**

Nach jetzigem Planungsstand kann die heutige Anschlussstelle Wesseling mit dem Bau der Rheinspange nicht weiter genutzt werden. Die Möglichkeit des Erhalts der bestehenden AS Wesseling wird in der folgenden Entwurfsphase intensiv betrachtet und geprüft.

Kann nach dem Tunnelmund auf Wesselinger Seite ein fast geschlossener Trog wie in Bonn-Oberkassel bis zum neuen Urfelder Dreieck zur Schallreduzierung ausgeführt werden?

**Antwort:**

Eine ausführliche Betrachtung notwendiger Schallschutzmaßnahmen erfolgt in der Entwurfsphase. Hier wird in einer Verhältnismäßigkeitsprüfung die Effektivität bzw. Effizienz einer Schallschutzmaßnahme geprüft. Ein geschlossener Trog ist grundsätzlich mit hohen Kosten verbunden.

## Leistungsfähigen Gestaltung der Verkehrsräume im erweiterten Umfeld der Bundesautobahn (BAB) 555/553

Wie entwickelt sich die Belastung nachgeordneter (innerörtlicher) Verkehrssysteme z.B. Eichholzer Straße, Rodenkirchener Straße, Konrad-Adenauer-Straße, L 300, Brühler Straße…. usw.? Gibt es dazu Untersuchungen?

**Antwort:**

In der Verkehrsuntersuchung zur Rheinspange 553 wurden auch die verkehrlichen Auswirkungen der Rheinspange 553 auf das untergeordnete Verkehrsnetz betrachtet. Im [Anhang](https://rheinspange.nrw.de/wp-content/uploads/2023/02/BBW_VUA553_weitereVarianten_Bericht_2023-01-11_Anhang.pdf) ist auf S. 212 dargestellt, wie sich nach Realisierung der Vorzugsvariante der Autobahn GmbH der Verkehr u.a. auf den von Ihnen genannten Straßen im Vergleich zum Prognose-Bezugsfall („Nullvariante“) verändert.

Kann die Anschlussstelle Widdig über die L192 auf die L190 nach Sechtem verlängert werden? Wer wäre Kostenträger?

**Antwort:**

Der Neubau einer Landesstraße gehört nicht in den Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH.

Welches erhöhte, tägliche Verkehrsaufkommen wird für die L300 (alte B9) zwischen Widdig bis Godorf erwartet? Wie hoch ist der Anteil des Schwerlastverkehrs? Gibt es darüber Untersuchungen?

**Antwort:**

Mit der Realisierung der Vorzugsvariante der Autobahn GmbH wird für die L300 zwischen Widdig und Wesseling eine Abnahme des Verkehrs prognostiziert. Sie beträgt südlich der Rheinspange bis zu 800 KfZ/24h weniger, nördlich davon bis zu 2.300 weniger KfZ/24h. Zwischen Wesseling und Godorf wird eine Verkehrszunahme von bis zu 4.300 KfZ/24h prognostiziert.

Angaben zum Schwerlastverkehr finden Sie im [Anhang der Verkehrsuntersuchung](https://rheinspange.nrw.de/wp-content/uploads/2023/02/BBW_VUA553_weitereVarianten_Bericht_2023-01-11_Anhang.pdf) z.B. ab S. 211. Auf der Rheinquerung liegt dieser bei ca. 8%. Im untergeordneten Netz, wie z.B. auf der L300, liegt der Anteil des Schwerlastverkehrs bei ca. 5%.

Wieviel spurig wird die L192 von der Einmündung Urfelder Str. bis zur geplanten künftigen Auffahrt Widdig ausgebaut. Wer ist da Kostenträger?

**Antwort:**

Der Ausbau einer Landesstraße gehört nicht in den Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH. Nach jetzigem Planungsstand ist ein Ausbau nicht notwendig.

## Verkehrsaufkommen A555/ Schwerlastverkehr

Wie wird sich das tägliche Verkehrsaufkommen auf der A555 durch den Bau der Rheinspange entwickeln und wie hoch ist Anteil Schwerlastverkehr?

**Antwort:**

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der A555 finden Sie im [Bericht zur Verkehrsuntersuchung](https://rheinspange.nrw.de/wp-content/uploads/2023/02/BBW_VUA553_weitereVarianten_Bericht_2023-01-11.pdf) auf Seite 44/87. Sowohl Verkehrszunahmen als auch Verkehrsabnahmen sind durch den Bau der Rheinspange auf der A555 zu erwarten. Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt auf der A555 bei ca. 7% sowie ca. 12% an der AS Godorf.

Wie kann der Ausweichverkehr, der bei starkem Verkehrsaufkommen oder Stau schon heute die Verkehrswege z.B. Eichholzer Straße, Rodenkirchener Straße, Konrad-Adenauer-Straße, L 300, Brühler Straße belasten, vermieden werden?

**Antwort:**

Die Rheinspange 553 trägt dazu bei, das Verkehrsnetz in seiner Gesamtheit leistungsfähiger zu machen. So kann das Netz gegebenenfalls entstehende Ausweichverkehre leichter aufnehmen.