

Ratssitzung 15.12.2020
Beitrag zur
Rheinspange 553

15.12.2020

Dipl.-Ing. M. Rothermund

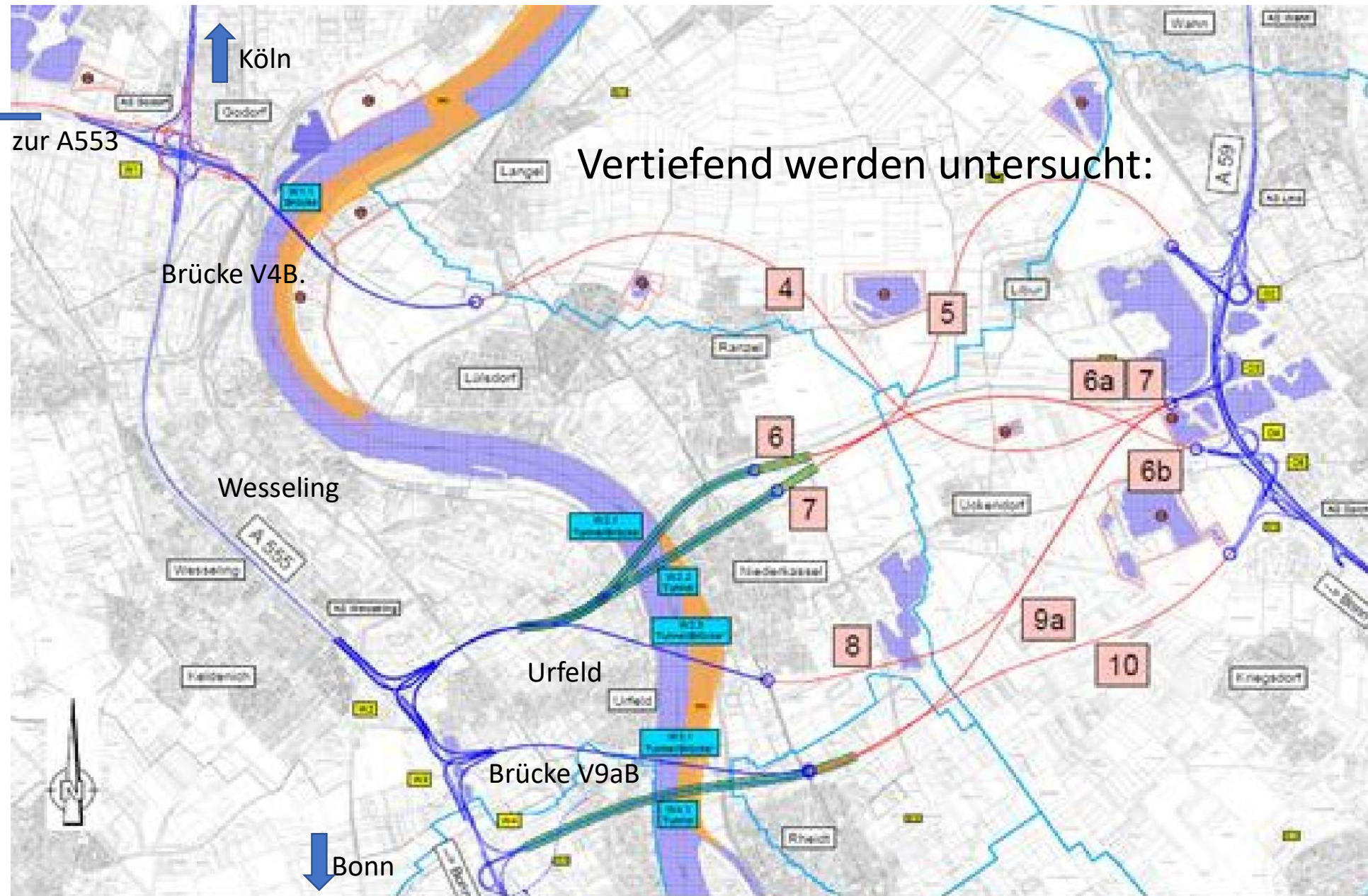
Ratsbeschluss 01.02.2018 zur Rheinspange 553

- Der Rat der Stadt Wesseling **lehnt eine Rheinquerung auf Wesselinger Stadtgebiet** und die damit verbundene zusätzliche Belastung für die Wesselinger Bevölkerung **ab**.
- Die Verwaltung wird beauftragt, die Wesselinger Bürgerinnen und Bürger über den Fortgang des Planungsprozesses und ihre Beteiligungsmöglichkeiten **fortlaufend zu informieren**.
- Der Rat der Stadt Wesseling spricht sich für die **Variante „Nordtrasse“** aus.
- Die **Prüfung einer Nullvariante** muss Bestandteil der Gesamtprüfung sein.

Schriftliche
Antwort:
Herr Kolks
von
StraßenNRW
12.03.2020
-Auszug-

Wie schon bei meiner Vorstellung
im Rat der Stadt Wesseling
ausgeführt:

**Eine Überbauung vorhandener
Wohnbebauung wird von hier
aus definitiv ausgeschlossen.**



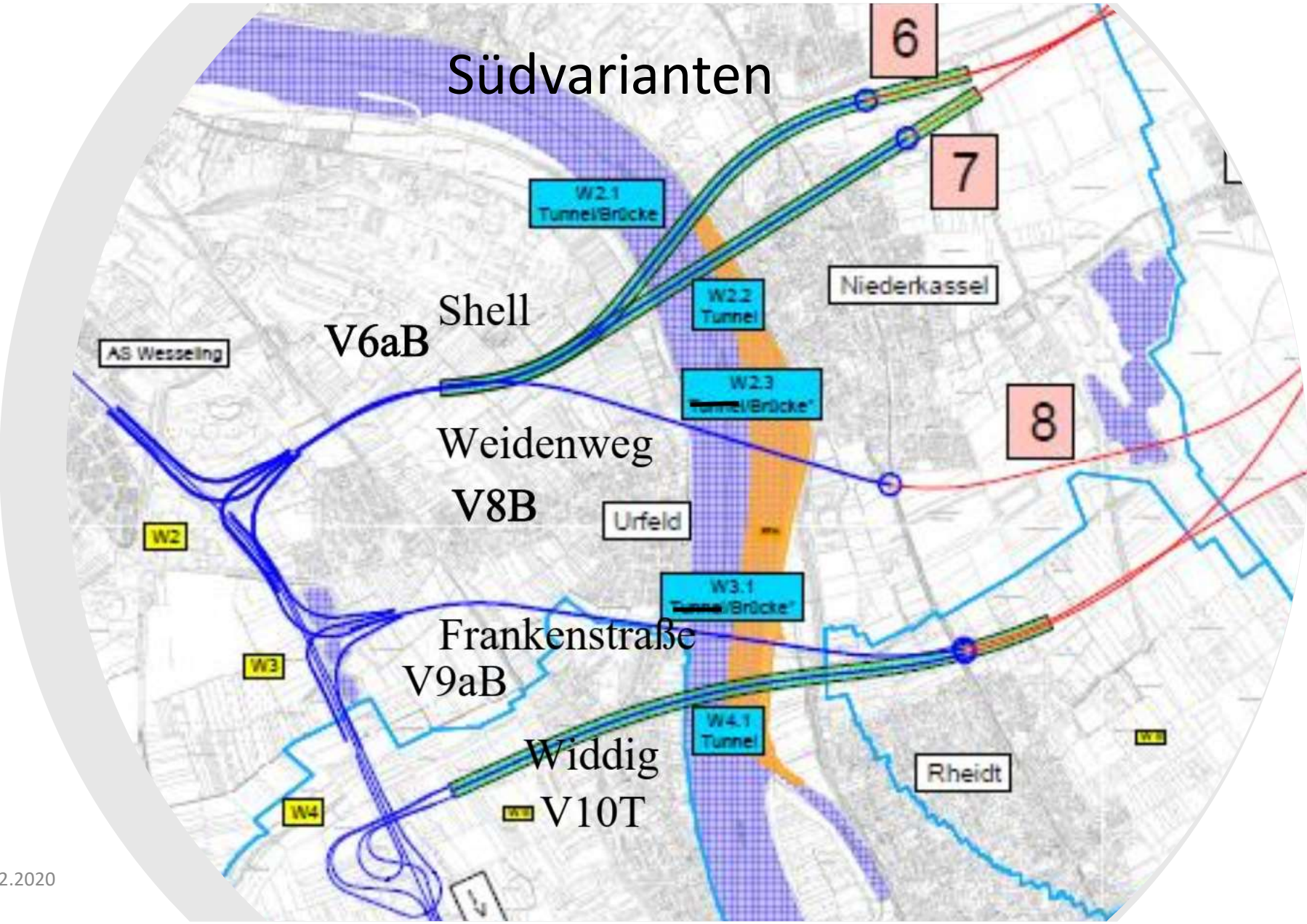
Vertiefend werden untersucht:

B= Brücke
T = Tunnel

- V4B
- V5B
- V6aB
- V6bB
- V6aT
- V7T
- V8B
- V9aB
- V10T

Südvarianten

T = Tunnel
B=Brücke



Es soll doch eine Brücke zur Verkehrsentslastung gebaut werden!

| Gewichtung der Zielfelder | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| Verkehrliche Wirkung 80 % | Wirtschaftlichkeit 20 % | Umwelt K.O. |
| 30% | 40% | 30% |
| 33,3% | 33,4% | 33,3% |
| 40% | 30% | 30% |
| 30% | 30% | 40% |
| 25% | 50% | 25% |
| 37% | 26% | 37% |
| 50% | 25% | 25% |
| 25% | 25% | 50% |

Kriterium fehlt!!

- Die Zielfeldgewichtung wird **in einer sinnvollen Spannweite** variiert.
- Das höchste Gewicht eines Zielfeldes ist **50 %**.
- Das niedrigste Gewicht eines Zielfeldes ist **25 %**.

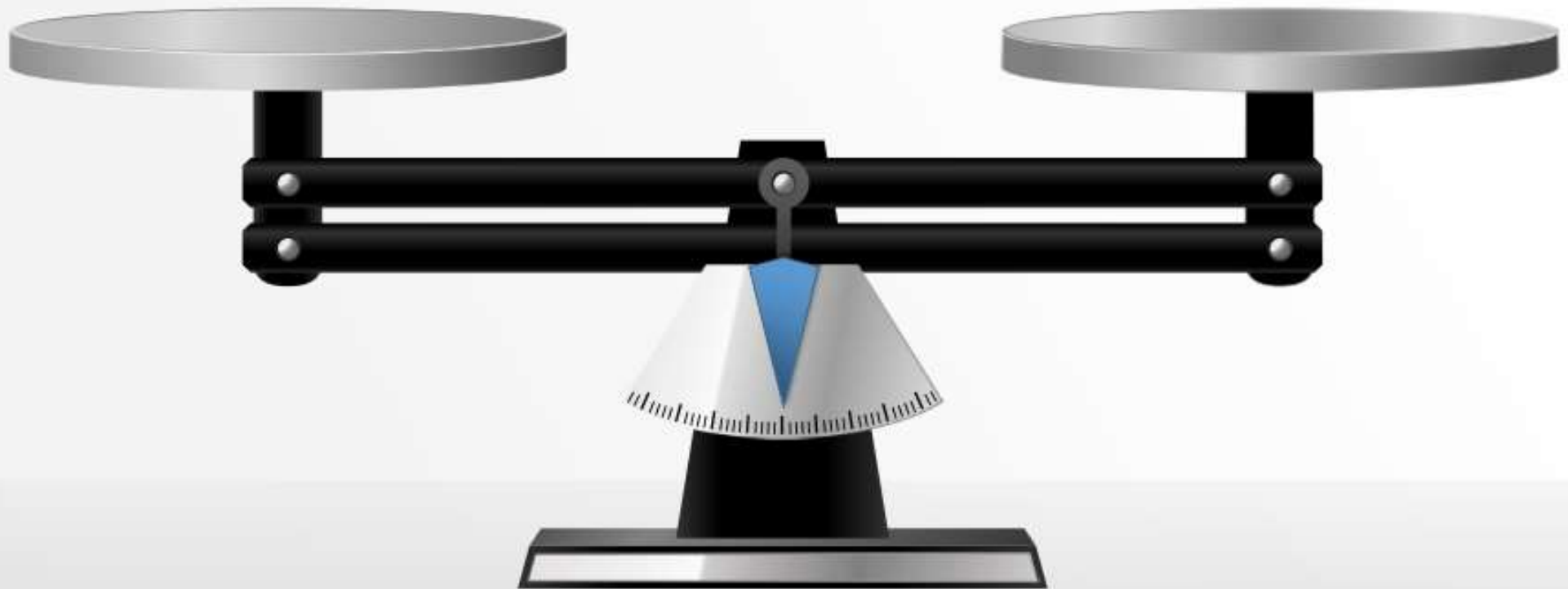
Fehlerhaft, da Äpfel mit Birnen verglichen werden!!!

Platzierung und Schätzkosten der Varianten für die Rheinspange 553

| Platz | Variante | Weg | Ziele | Art | Kosten Mill. € | Länge | Bauzeit/ Jahre |
|-------|----------|--------|---|------------------------------|-------------------|-------|-------------------|
| 1 | V6aB | W2-O3 | Urfeld/Shell--O3 über die Linie 16 | Brücke | 229 | 7,9 | 6 |
| 2 | V6bB | W2-O4 | Urfeld/Shell--O3 | Brücke | 270 | 8,4 | 6 |
| 3 | V9aB | W3-O3 | Urfeld/Frankenstr.-O3 Überspannung von 14 Häusern | Brücke | 225 | 8,1 | 6 |
| 4 | V8B | W2-O3 | Urfeld/Weidenweg-O3 Überspannung von 6 Häusern mit Kindergarten | Brücke | 241 | 8,3 | 6 |
| 5 | V5B | W2-O3 | Urfeld/Shell--O3 | Brücke | 267 | 9,3 | 6 |
| 6 | V10T | Wa4-O5 | Widdig - O5 | Tunnel | 878 | 7,7 | 8 |
| 7 | V6aT | W2-O3 | Urfeld/Shell--O3 | Tunnel | 915 | 7,9 | 8 |
| 8 | V7T | W2-O3 | Urfeld/Shell--O3 | Tunnel unter Niederkassel | 893 | 7,8 | 8 |
| 9 | V4B | W1-O3 | Godorf -Spich = O3 | Brücke | 560 | 10,2 | 10 |
| 10 | V4T | W1-O3 | Godorf -Spich = O3 Wegen Kosten durchgefallen !!! Wird nicht weiter verfolgt. | Tunnel | 1200 ? | 10,2 | 10 |

Wer ist mehr Wert die Wechselkröte im Langeler Rheinbogen oder der Mensch ???

Mensch



StraßenNRW Wertung: Wirtschaftlichkeit: Basiswert: 40%

Wertung Baukosten:

im eignen Zielfeld: 75% über alle Zielfelder: 30%

Baukosten = Godorf= 560 Mill.-€

Unterschied: **335 Mill.- €**

Baukosten = Frankenstraße 225 Mill.-€

Abschreibung der Baukosten auf 50 Jahre ist geboten!

Baukosten = Godorf= 560 Mill.-€/50 = 11.2 Mill.-€/J

Unterschied: **6.7 Mill. - €/ Jahr**

Baukosten = Frankenstr.= 225 Mill.- €/50 = 4.5 Mill.- €/J

Die 6.7 Mill.- €/Jahr sind keine 30 % im Zielfeld wert.

Die 335 Mill. - € Unterschied verfälschen ein seriöses Ergebnis.



Bei 12 Zielfeldern wird der Mensch mit nur 2,5% für das Wohnen bewertet.

Die Wechselkröte aber mit 2,5% Biotop + 2,5% Tiere = 5% !

Basisgewichtung – Umwelt:

Alle 12 Ziele sind gleich gewichtet

Damit ist sie bei StraßenNRW mehr Wert als der Mensch!

| Zielfeld | Ziel | maßgebendes Modul | Gewicht über alle Zielfelder | Gewicht im eigenen Zielfeld | Kriterium |
|---------------|-------------------|-------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Umwelt 30% | <u>Wohnen</u> | Gesamttrasse | <u>2,50%</u> | <u>8,33%</u> | Einschätzung Eingriff |
| | Erholen | Gesamttrasse | 2,50% | 8,33% | Einschätzung Eingriff |
| | <u>Biotope</u> | Gesamttrasse | 2,50% | 8,33% | Einschätzung Eingriff |
| | <u>Tiere</u> | Gesamttrasse | 2,50% | 8,33% | Einschätzung Eingriff |
| | Fläche | Gesamttrasse | 2,50% | 8,33% | Einschätzung Eingriff |
| | Böden | Gesamttrasse | 2,50% | 8,33% | Einschätzung Eingriff |
| | Grundwasser | Gesamttrasse | 2,50% | 8,33% | Einschätzung Eingriff |
| | Oberflächenwasser | Gesamttrasse | 2,50% | 8,33% | Einschätzung Eingriff |
| | Luft und Klima | Gesamttrasse | 2,50% | 8,33% | Einschätzung Eingriff |
| | Landschaftsbild | Gesamttrasse | 2,50% | 8,33% | Einschätzung Eingriff |
| | Landschaftsraum | Gesamttrasse | 2,50% | 8,33% | Einschätzung Eingriff |
| | Kulturelles Erbe | Gesamttrasse | 2,50% | 8,33% | Einschätzung Eingriff |
| Summe | | | 30,00% | 100,00% | |

Basisgewichtung

Forderung:
K.O. –
Kriterium
beim
Überspannen
von
Häusern
festlegen!

**ES IST BEREITS
5 VOR 12**

**DAMIT DIE
WECHSEL-
KRÖTE IM
LANGELER
RHEINBOGEN
IHRE RUHE
HAT UND
DIE KASSE
STIMMT,
SOLLEN WIR
URFELDER
UNTER DIE
BRÜCKE!!!**



Systemkizze





V9aB Frankenstr.
V8B Weidenweg
V6aB Shell

**unverzüglich
stoppen!**





Schlagschatten, Lärm, Dreck, Stickoxide

für die

Frankenstraße

14 Häuser werden überbaut!!!

V9aB

46.63m



Umwelt (Mensch) kann nicht in % umgerechnet werden.

| Gewichtung der Zielfelder | | |
|---------------------------|--------------------|--------|
| Verkehrliche Wirkung | Wirtschaftlichkeit | Umwelt |
| 30% | 40% | 30% |
| 33,3% | 33,4% | 33,3% |
| 40% | 30% | 30% |
| 30% | 30% | 40% |
| 25% | 50% | 25% |
| 37% | 26% | 37% |
| 50% | 25% | 25% |
| 25% | 25% | 50% |

- Die Zielfeldgewichtung wird in einer sinnvollen Spannweite variiert.
- Das höchste Gewicht eines Zielfeldes ist **50 %**.
- Das niedrigste Gewicht eines Zielfeldes ist **25 %**.

Fehlerhaft, da Äpfel mit Birnen verglichen werden!!!

Schwerwiegender
Methodischer
Fehler

**Fehlerhaft da Äpfel
mit Birnen verglichen
werden!**

Wichtigster heutiger Beschluss: Umgehende Einschaltung eines Fachjuristen mit Unterstützung von Fachexperten

1. Ursprüngliches Planungsziel - Geradlinige Verbindung zur A 553/A 1
2. Keine Überbauung von Häusern und Kindergärten
3. Größte Entlastung für Rodenkirchener Brücke
4. Sicherer Abtransport von Gefahrgut chemischer Industrie
5. Kein Belastung des vorhandenen untergeordneten Staßennetzes

Realisierung der Nordvariante in Godorf



Brückenpfeiler auf Gelände des Godorfer Hafens



Räumliche Darstellung Verknüpfungspunkt A 555 / A 553 (W1)





Variante 4B

Brückenpfeiler auf Gelände des Godorfer Hafens



Hafen: Glücksfall für den Transport vom Baustoffen!⁸