



RHEINSPANGE 553

WWW.STRASSEN.NRW.DE

Pressegespräch

27. Oktober 2020



Planung in vier Phasen und kontinuierliche Beteiligung

Wir stehen hier

**Vorplanung
& Linienbestimmung**

ca. 3-4 Jahre

Entwurfsplanung

ca. 2 Jahre

**Genehmigungsplanung
& Planfeststellung**

mind. 1 Jahr

**Ausführungsplanung
& Bau**

bis 2030

Stufe 1

Objektplanung

Stufe 2



Linie festgelegt



Vorentwurf
genehmigt

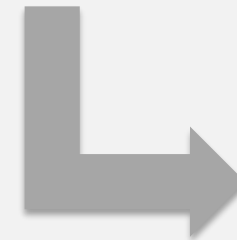
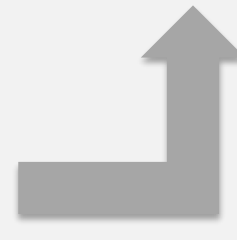
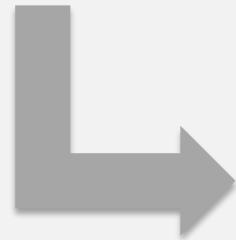
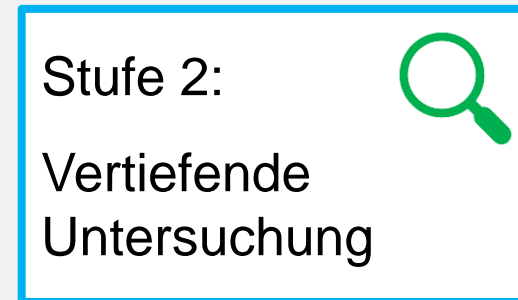
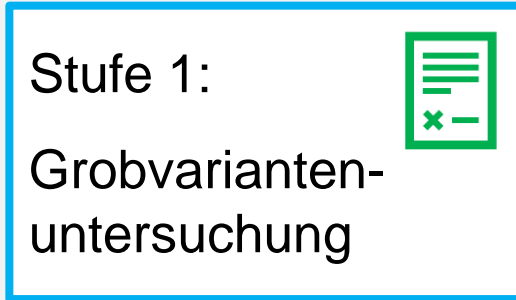


Planfeststellungs-
antrag



Planfeststellungs-
beschluss

Informeller, kontinuierlicher Beteiligungsprozess

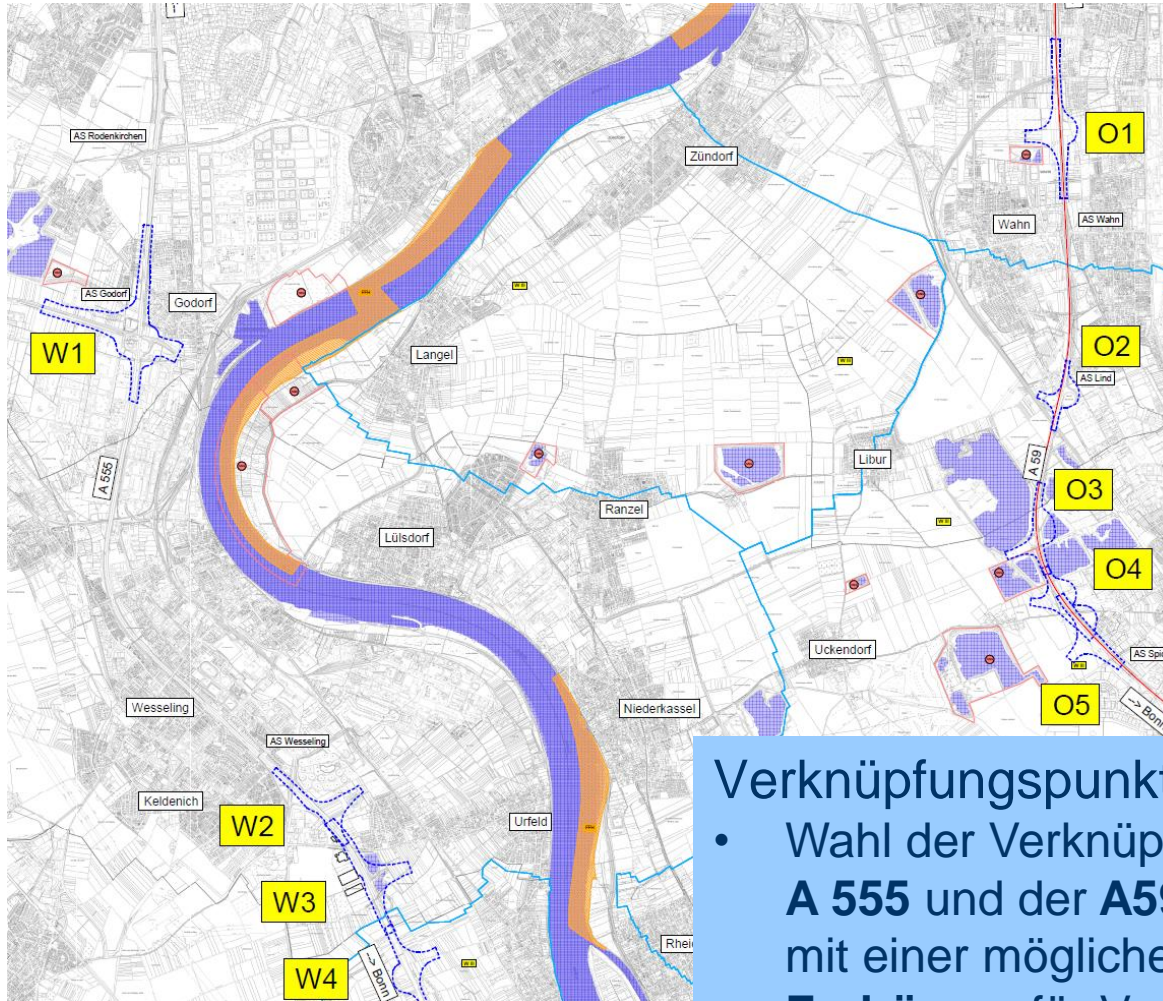


**Auswahl sinnvoller
Varianten**



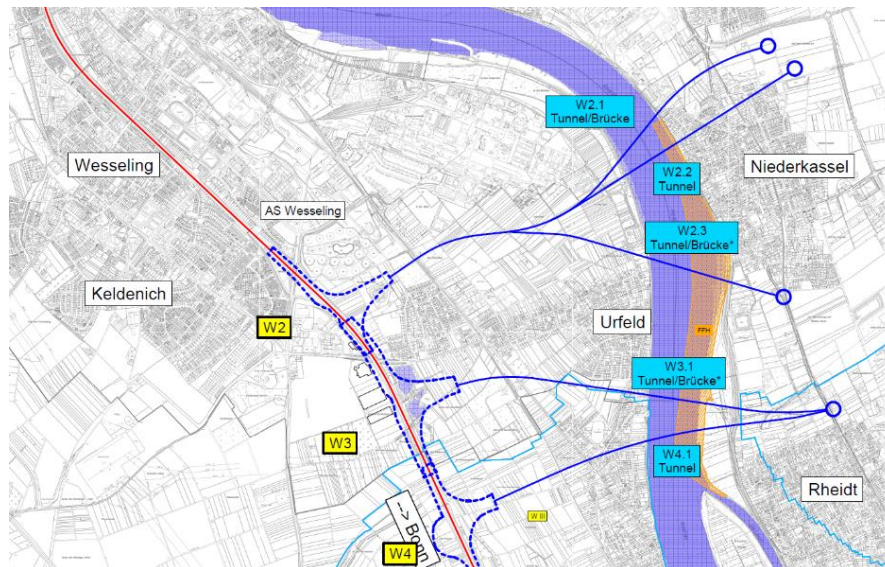
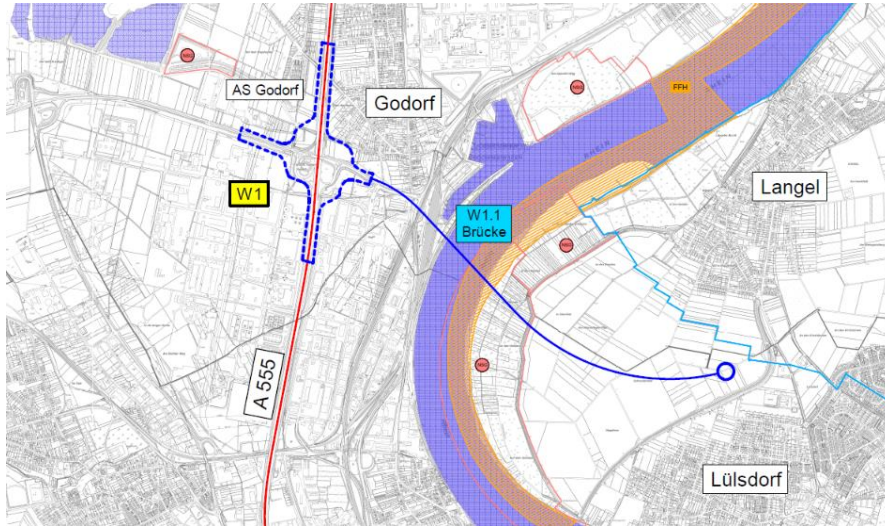
Vorzugsvariante

Die Grobvariantenuntersuchung ist abgeschlossen.
Eine Auswahl sinnvoller Varianten liegt vor.



Verknüpfungspunkte

- Wahl der Verknüpfungspunkte der **A553** mit der **A 555** und der **A59** im direkten Zusammenhang mit einer möglichen **Rheinquerung**
- **Freiräume** für Verknüpfungspunkte und anschließende Trassenkorridore

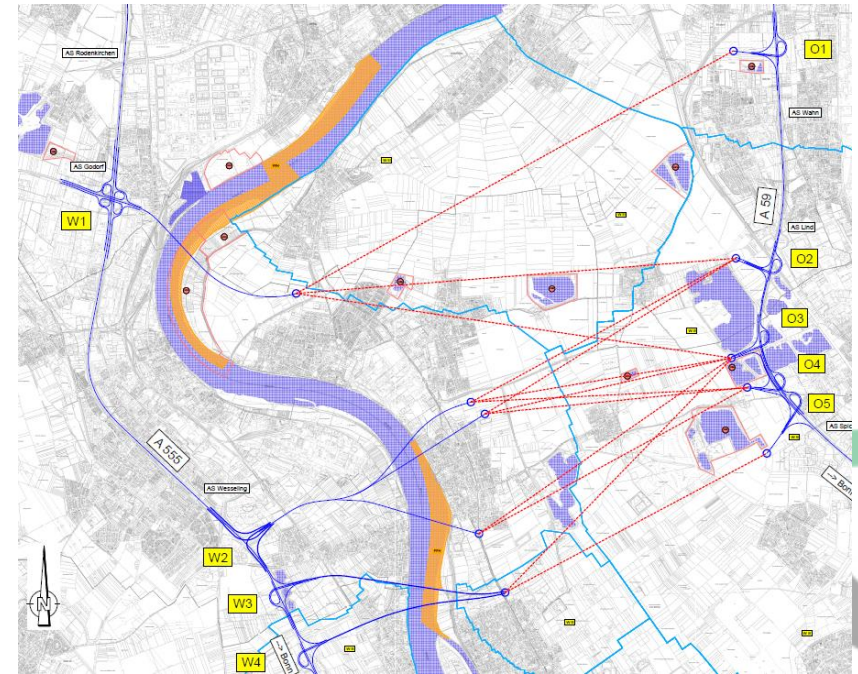
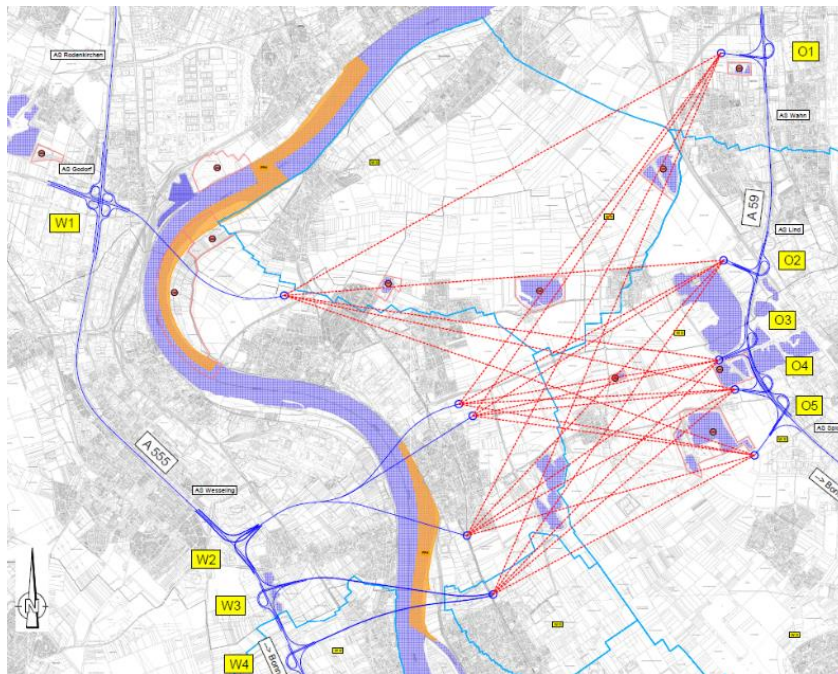


Rheinquerung an 6 Stellen

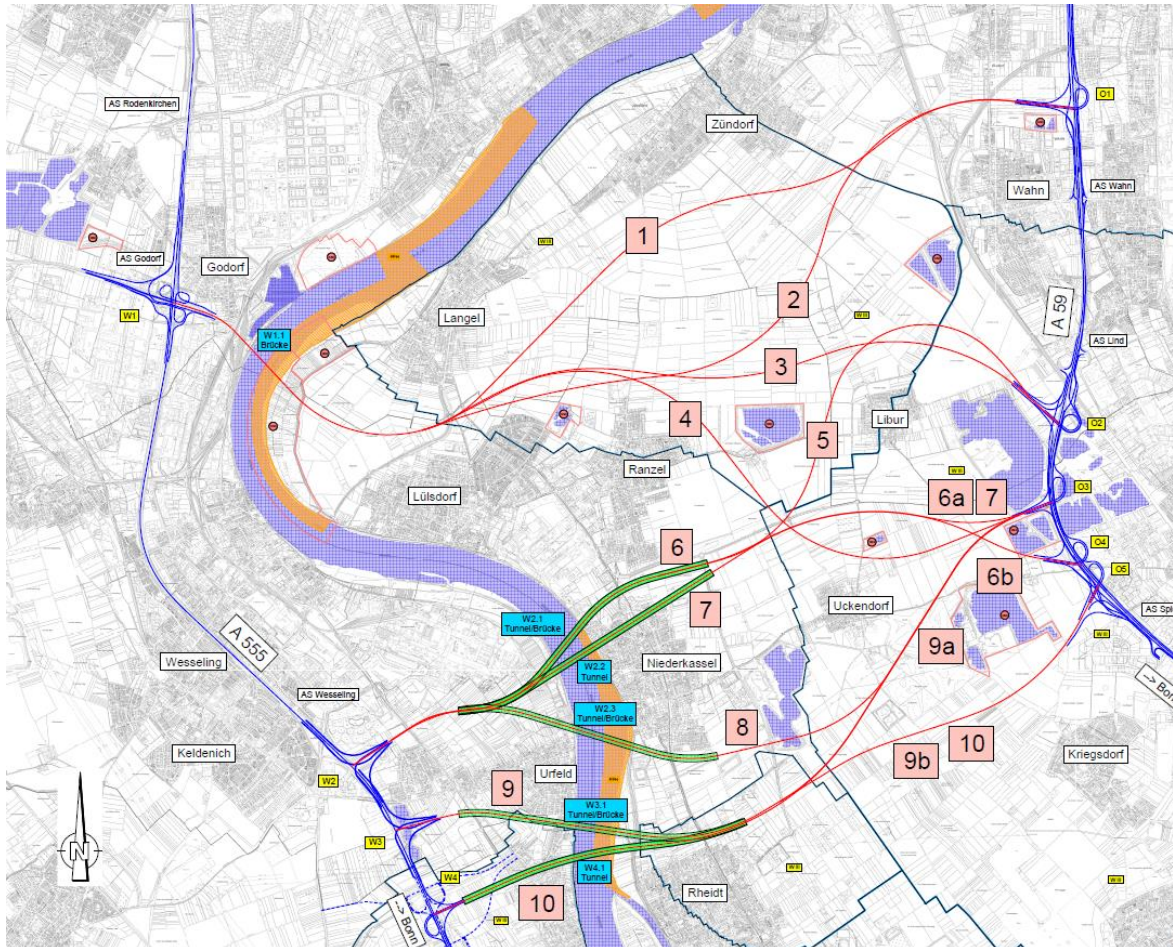
- Möglichst bebauungsfreie Korridore
- Brücken- und Tunnellösungen

Übergang von denkbaren zu sich aufdrängenden Varianten

- Rechtsrheinisch theoretisch $5 \times 5 = 25$ Varianten zuzüglich Untervarianten
- Frühzeitiger Ausschluss von Varianten, die
 - aufgrund ihrer diagonalen Führung zu einer starken Raumzerschneidung führen
 - große Umwegstrecken beinhalten und damit wenig attraktiv sind



Im nächsten Schritt werden für die sich aufdrängenden Verbindungsoptionen **richtlinienkonforme Trassen** berechnet.



Bei der Trassierung werden die Informationen der **Raumwiderstandskarte** in einer der Planungstiefe entsprechenden Genauigkeit beachtet

Wie wurden die sinnvollen Varianten herausgearbeitet?

Die Bewertungsmethode begründet sich aus den **3 Zielfeldern**:

Verkehrliche Wirkung

Wirtschaftlichkeit

Umwelt

Für die **Zielfelder** werden **Ziele** definiert. Die Ziele werden mit **Kriterien** beschrieben.

Für jedes Zielkriterium wird pro Variante ein **Kennwert** ermittelt, der angibt, ob die Variante das Ziel gut oder schlecht erfüllt. Die Kennwerte können quantitativer Art (Mengenangaben) oder qualitativer Art (Benotung) sein.

Aus den Kennwerten werden **Zielerreichungsgrade** berechnet.

Zielfelder

Verkehrliche Wirkung

Wirtschaftlichkeit

Umwelt

Ziele

z.B. Zielfeld Verkehrliche Wirkung

Verringerung der
Straßennutzerkosten

Verbesserte
Raumerschließung

Zuverlässigkeit des
Verkehrsablaufes

Schnelle Realisierung des
Gesamtvorhabens

Geringe Verkehrsbeeinträchtigung
auf Autobahn im Bauzustand

Kriterien

z.B. Schnelle Realisierung des Gesamtvorhabens

Bauzeit [Jahre]

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 %**.

Nach Abstimmung mit dem Landes- und Bundesverkehrsministerium werden für die **Variantauswahl** die **Ergebnisse einer Sensitivitätsanalyse der Zielfelder** herangezogen. Dadurch wird eine Bandbreite der Gewichtung bei der Variantenvorauswahl berücksichtigt.

Es zeigt sich, dass **mehrere Varianten unabhängig** von der Gewichtung der Zielfelder **immer die vorderen Ränge** besetzen.

So wurden Varianten ausgewählt, die sowohl beim **Mittelwert der Rangfolge** als auch beim **Mittelwert der Zielerreichung** die vorderen Ränge besetzen.

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

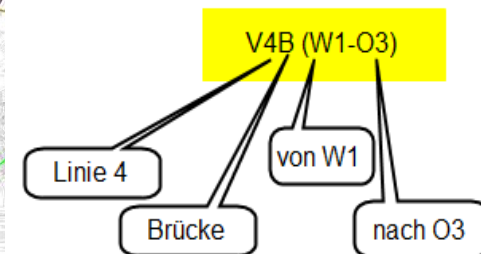
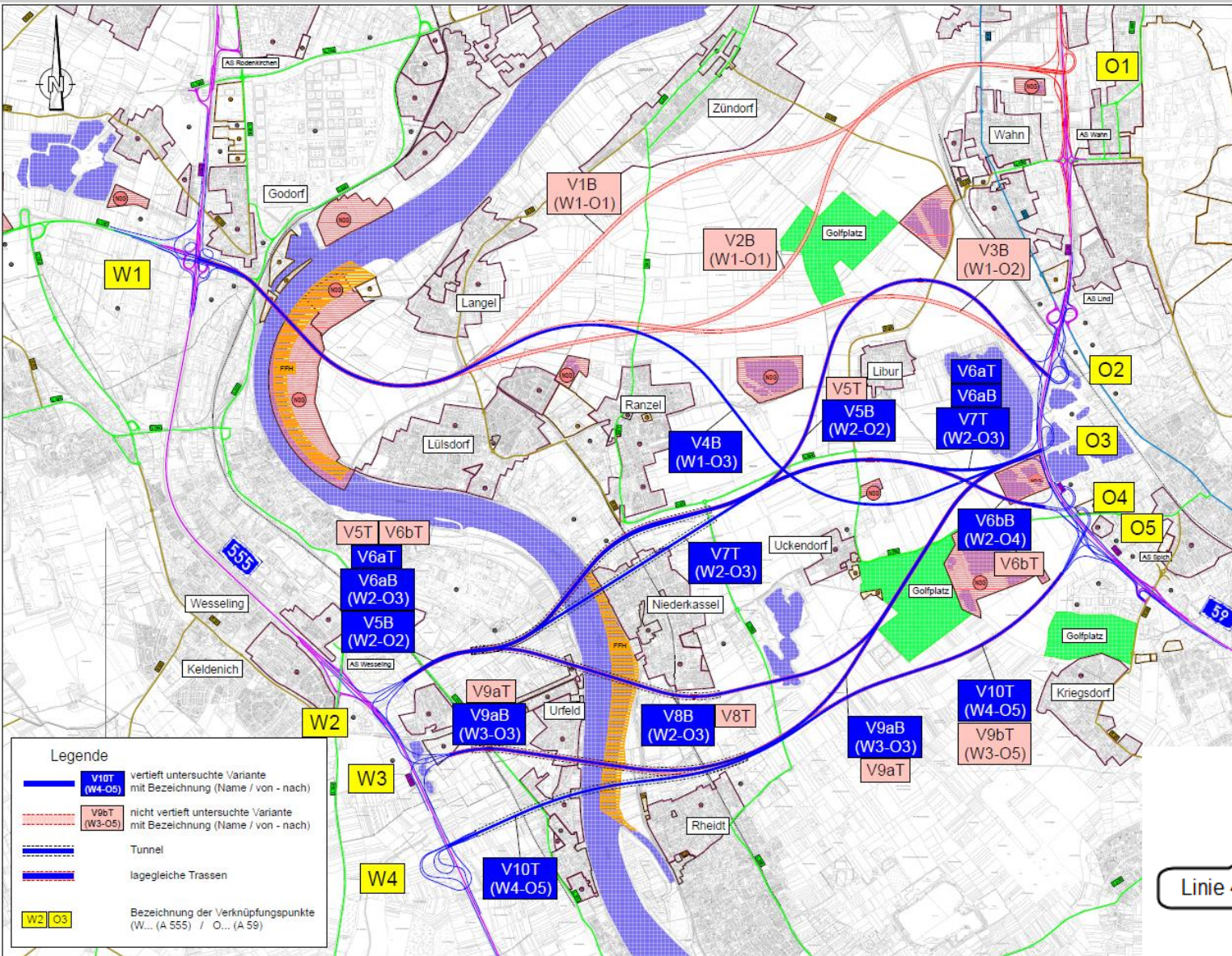
Varianten	V1B	V2B	V3B	V4B	V5B	V5T	V6aB	V6aT	V6bB	V6bT	V7T	V8B	V8T	V9aB	V9aT	V9bT	V10T
-----------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	-----	-----	-----	------	------	------	------

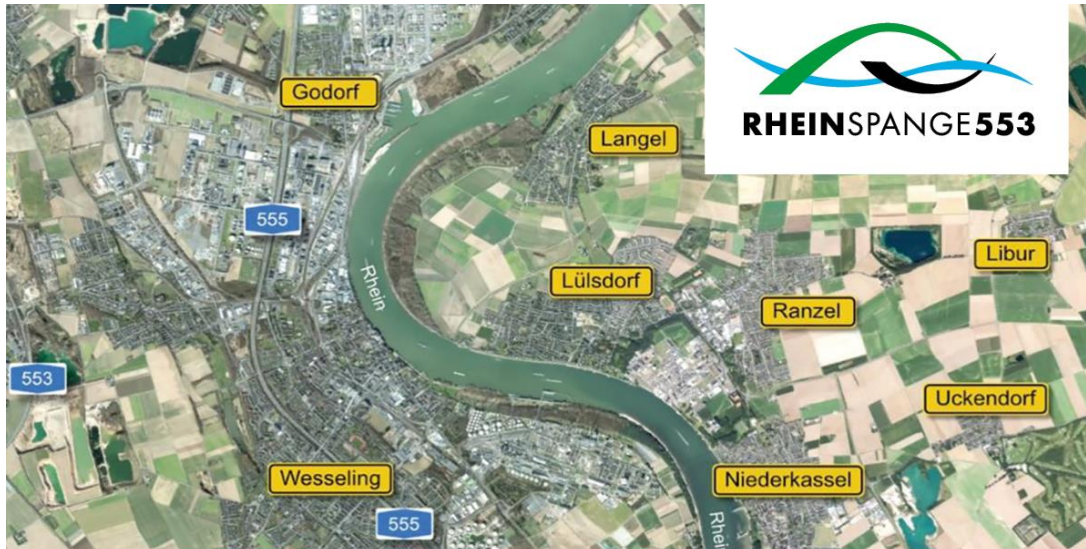
Mittelwert der Rangfolgen	15,50	16,63	11,00	9,50	5,00	13,50	1,00	7,50	3,00	11,13	8,00	4,63	11,63	3,38	14,38	11,63	5,63
Rangfolge der Mittelwerte	16	17	10	9	5	14	1	7	2	11	8	4	12	3	15	12	6

Mittelwert der Zielerreichung	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
---------------------------	--	--	--	-----	-----	--	------	------	------	--	-----	-----	--	------	--	--	------

Variantenübersicht – sinnvolle Varianten





Online-Infomesse zur Rheinspange 553

28.10. bis 06.11.2020 – rund um die Uhr

www.rheinspange.nrw.de

Die Varianten zur Untersuchung auf einen Blick

veranschaulicht in einer interaktiven Karte und in kompakten Steckbriefen

Das methodische Vorgehen bei der Auswahl

verständlich erklärt in Videos der zuständigen Planer und Gutachter

Antworten auf Ihre Fragen

zur Wahl der zu untersuchenden Varianten durch das Planungsteam

Die nächsten Schritte zur Ermittlung der Vorzugsvariante

nachvollziehbar dargestellt und erläutert



RHEINSPANGE 553

WWW.STRASSEN.NRW.DE

Vielen Dank und auf Wiedersehen!

