



**Drucksache Nr. BKA 0682**

**Sitzungsvorlage  
für die 156. Sitzung des Braunkohlenausschusses  
am 18. Mai 2018**

**TOP 3                    Änderung des Braunkohlenplans Garzweiler II**  
Beschluss zur Erstellung eines Braunkohlenplan-Vorentwurfs

Rechtsgrundlage:        § 27 LPIG

Berichterstatter(in):    Frau Brüggemann, Bezirksregierung Köln – Dez. 32

Inhalt:                    Erläuterung

Drucksache Nr. BKA 0682	
TOP 3	Seite
Beschluss zur Erstellung eines Braunkohlenplan-Vorentwurfs	2

- Anlage(n):
1. Schreiben der RWE Power AG vom 30.01.2018 mit Anlagen
    - a) Schreiben der RWE Power AG mit dem Prüfungsergebnis vom 09.01.2018
    - b) Abbildungen aus dem Schreiben vom 09.01.2018, ergänzt um die Angaben zu den Abraumvolumina
    - c) Verkehrsgutachten von DTV Verkehrsconsult aus März 2018
    - d) Charts zur Trassenbewertung der A 61n, vorgestellt von Herrn Dr. Ziegler (DTV Consult) in der Facharbeitsgruppe am 12.01.2018 mit Ergänzungen zur Variante 3 mit Stand 01.03.2018
    - e) Charts RWE Power zur Untersuchung von Varianten der Massenbeschaffung zur Verringerung des Abraumdefizits, ergänzt um die Einzelfazits
    - f) Tabellarische Bewertung der Varianten zur Massenherbeiführung
    - g) Chart zum Änderungsvorhaben LE 2016 in der von der Facharbeitsgruppe am 12.01.2018 empfohlenen Fassung, mit einer Abrundung im Übergang von bestehender Abbaukante zur zukünftigen Abbaukante im Westen von Holzweiler
  
  2. Angaben der RWE Power AG Stand (20.02.2018) zur
    - a) Beschreibung des Änderungsvorhabens
    - b) Überschlägigen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) einschließlich Umweltprüfung (UP)
    - c) Allgemeinverständliche Zusammenfassung
  
  3. Vorschlag der Initiative Holzweiler zum Umbau des Autobahndreiecks Jackerath
  
  4. Schreiben der RWE Power AG vom 10.04.2018 mit 2 Anlagen

Die Anlagen 1 und 2 haben die Mitglieder des Arbeitskreises Änderung des Braunkohlenplans Garzweiler II sowie die eingeladenen Teilnehmer an der Sitzung des Arbeitskreises am 23.03.2018 bereits erhalten.

**Beschlussvorschlag:**

- 1. Der Braunkohlenausschuss nimmt die überschlägigen Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung einschließlich Umweltprüfung der RWE Power AG zur Kenntnis.**
  
- 2. Der Braunkohlenausschuss beauftragt die Regionalplanungsbehörde mit der Erstellung eines Vorentwurfs für die Änderung des Braunkohlenplans Garzweiler II.**

Drucksache Nr. BKA 0682	
TOP 3	Seite
Beschluss zur Erstellung eines Braunkohlenplan-Vorentwurfs	3

### Erläuterung:

Der Arbeitskreis Änderung des Braunkohlenplans Garzweiler II hat in seiner 1. Sitzung am 23.03 2018 folgenden einstimmigen Beschluss gefasst:

- 1. Der BKA-Arbeitskreis nimmt die überschlägigen Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung einschließlich Umweltprüfung der RWE Power AG zur Kenntnis.**
  
- 2. Der BKA-Arbeitskreis empfiehlt dem Braunkohlenausschuss, die Regionalplanungsbehörde mit der Erstellung eines Vorentwurfs für die Änderung des Braunkohlenplans Garzweiler II unter Maßgabe der heute besprochenen ergänzenden Untersuchungen zu beauftragen.**

Aufgrund der vom Arbeitskreis beschlossenen Ergänzungen wurde die RWE Power AG mit Schreiben vom 27.03.2018 aufgefordert, folgende Untersuchungen/Unterlagen durchzuführen/vorzulegen:

1. Detailansicht zur östlichen Verlegung der Autobahnanschlussstelle Wanlo
2. Vorschlag der Initiative Holzweiler zum Umbau des Autobahndreiecks Jackerath (Anlage 3)
3. Auswirkungen auf die Tagebauplanung bei Umsetzung der Variante Umfahrung der Autobahnkreuze (Verkehrsgutachten Variante 3).

Mit Schreiben vom 10.04.2018 legte die RWE Power AG ergänzende Unterlagen zur Beantwortung der o.a. Fragestellungen vor (Anlage 4).

### **1. Bisheriger Verfahrenslauf**

Der Braunkohlenausschuss hat sich beginnend mit der 153. Sitzung am 29.09.2016 mit einer Änderung des Braunkohlenplans Garzweiler II befasst und dabei folgende Entscheidung getroffen:

#### **153. Sitzung des Braunkohlenausschusses am 29. September 2016**

Top 2a: Leitentscheidung der Landesregierung NRW zur Zukunft des Rheinischen Braunkohlenreviers/ Garzweiler II vom 05.07.2016, Bericht der Staatskanzlei zur Leitentscheidung

Beschluss: Der Braunkohlenausschuss nimmt die Ausführungen der Landesregierung zur Zukunft des Rheinischen Braunkohlenreviers/Garzweiler II zur Kenntnis.

Drucksache Nr. BKA 0682	
TOP 3	Seite
Beschluss zur Erstellung eines Braunkohlenplan-Vorentwurfs	4

### 153. Sitzung des Braunkohlenausschusses am 29. September 2016

Top 3: Änderung des Braunkohlenplans Garzweiler II

hier: Prüfauftrag an die Regionalplanungsbehörde

Beschluss: Der Braunkohlenausschuss beauftragt die Bezirksregierung Köln mit der Vorprüfung, ob sich die Grundannahmen der Planung wesentlich geändert haben und ob und inwieweit deshalb eine Änderung des Braunkohlenplans Garzweiler II erforderlich ist.

### 154. Sitzung des Braunkohlenausschusses am 03. März 2017

Top 2: Bericht über die Vorprüfung bezüglich wesentlicher Änderung der Grundannahmen des Braunkohlenplans Garzweiler II – Drucksache Nr. 0662

Beschluss:

1. Der Braunkohlenausschuss stellt fest, dass sich die energiepolitischen und energiewirtschaftlichen Grundannahmen des Braunkohlenplans Garzweiler II entsprechend der Leitentscheidung der Landesregierung vom 05. Juli 2016 wesentlich geändert haben.
2. Der Braunkohlenausschuss hält nach Abwägung der durch die Planung betroffenen Belange, insbesondere der Vertrauensschutzbelange des Bergbautreibenden, eine Planänderung für erforderlich.
3. Der Braunkohlenausschuss beauftragt die Regionalplanungsbehörde, alle vorbereitenden Maßnahmen in die Wege zu leiten, damit der Braunkohlenaus-schuss alsbald den Auftrag zur Erarbeitung eines Vorentwurfes fassen kann. Hierzu gehören insbesondere ein Vorschlag mit Erläuterung eines verkleinerten Abbauvorhabens einschließlich einer geänderten Wiedernutzbarmachung sowie die Vorlage der für die überschlägige Beurteilung der Umweltverträglichkeit erforderlichen Unterlagen durch den Vorhabenträger.
4. Der Braunkohlenausschuss wird im weiteren Verfahren die Überprüfung des Braunkohlenplans Garzweiler II vornehmen und darüber entscheiden, in welchem Umfang eine Planänderung erforderlich ist.

### Klausurtagung am 13.10.2017 zur Änderung des Braunkohlenplans Garzweiler II

In der Klausurtagung am 13.10.2017 wurde neben der Verkehrsuntersuchung auch ein geändertes Abbaukonzept durch RWE Power vorgestellt, das der Braunkohlenausschuss missbilligte, weil der Tagebau an mehr als nur zwei Seiten an Holzweiler heranrückte. Er sah insofern keine Übereinstimmung mit den Zielen der Leitentscheidung.

Mit Schreiben vom 19.10.2017 gab daher die Bezirksregierung einen erweiterten Prüfauftrag an RWE. Das Unternehmen sollte eine direkte Verbindung zwischen den Kreuzen Wanlo und Jackerath, ggf. unter erforderlich werdenden

Drucksache Nr. BKA 0682	
TOP 3	Seite
Beschluss zur Erstellung eines Braunkohlenplan-Vorentwurfs	5

Anpassungen der Kreuze untersuchen. Des Weiteren sollte die Frage beantwortet werden, ob Abraummassen aus dem Tagebau Hambach in den Tagebau Garzweiler II verbracht werden können.

## **155. Sitzung des Braunkohlenausschusses am 11.12.2017 zur Änderung des Braunkohlenplans Garzweiler hier: Sachstandsbericht**

Bericht über erweiterte Prüfaufträge und deren Bearbeitungsstand.

### **2. Planungsuntersuchungen, Alternativen, Varianten**

Die Leitentscheidung hat in Bezug auf ein neues Abbaukonzept zwei Vorgaben festgelegt: es soll ein Abstand des Tagebaus zu Holzweiler von 400m eingehalten werden; darüber hinaus soll der Tagebau an Holzweiler nur von zwei Seiten heranrücken, um eine Insellage zu vermeiden.

Im Mittelpunkt der Betrachtungen steht die Autobahn 61, die nach dem geltenden Braunkohlenplan Garzweiler II in etwa ursprünglicher Lage wieder hergestellt werden soll (Kapitel 7.1 – Ziel 1). Die Wiederherstellung der A 61n ist auch aktuell nach Mitteilung des Landesverkehrsministeriums (Schreiben vom 11.10.2017) aufgrund deren Bedeutung im Netz der Bundesautobahnen und im europäischen Verkehrsnetz nach Abschluss der Bergbautätigkeit zwingend erforderlich.

Auf Grund der Verkleinerung des Abbaubereichs wird unterdessen nicht nur weniger Braunkohle gewonnen werden, sondern es wird auch weniger Abraum gefördert, der zur Verfüllung des ausgekohlten Tagebaus Garzweiler II und Herstellung einer Aufbaufläche für die A 61n erforderlich ist. Auf Grund dieses Abraumdefizits und zur Erfüllung der Vorgabe aus der Leitentscheidung, den Tagebau nur von 2 Seiten an Holzweiler grenzen zu lassen, ist daher eine Verschiebung der Trasse nach Osten erforderlich. Dabei ist nach Vorgabe des Geologischen Dienstes ein Mindestabstand von 200 m zum zukünftigen Restsee einzuhalten.

Aufbauend auf diesen Prämissen wurden folgende Alternativen in Bezug auf die Lage der A 61n und Massendisposition zur Findung einer geänderten Abbauplanung nach den o.g. Zielen untersucht und in der begleitenden Facharbeitsgruppe geprüft.

#### **Lage der A 61n (Anlage 1 c und 1 d)**

Variante 1: mit unmittelbareren Anschlüssen der A 61n an die bestehenden Autobahnanschlüsse außerhalb des Abbaufeldes

Variante 2a: **mit** Umbau der Autobahndreiecke Wanlo und Jackerath sowie Neubau der Autobahnanschlussstellen Wanlo und Jackerath

Drucksache Nr. BKA 0682	
TOP 3	Seite
Beschluss zur Erstellung eines Braunkohlenplan-Vorentwurfs	6

Variante 2b: **ohne** Umbau der Autobahndreiecke Wanlo und Jackerath, jedoch mit Verschiebung (Neubau) der Anschlussstelle Wanlo

Variante 3: Umfahrung der Autobahnkreuze.

In der Variante 1, die verkehrstechnisch umsetzbar ist, liegt die Trasse in östlicher Lage. Auf der westlichen Seite von Holzweiler würde dies zu einer deutlichen Überschreitung der L 19 führen. Das Ziel der 2-seitigen Lage von Holzweiler am Tagebau ist nicht erreichbar.

Die Variante 2a - kompletter Umbau/ Neubau der Autobahndreiecke Wanlo und Jackerath – führt zu erheblichen Eingriffen in den laufenden Autobahnverkehr mit einhergehenden sehr hohen Stau- und Unfallgefahren. Diese Variante widerspricht allen grundlegenden Anforderungen der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen 2008 (RAA 2008).

In der Variante 2b bleiben das Autobahndreieck/-Kreuz Jackerath und Wanlo erhalten, lediglich die Autobahnanschlussstelle Wanlo wird neugebaut. Sie beinhaltet geringe Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (geringe Stau- und Unfallgefahren). Das Ziel eines gegenüber der ursprünglichen Lage deutlich nach Osten erweiterter Trassenkorridor ist darstellbar. Eine Wiederherstellung der A 61n in dieser Variante entspricht unter Berücksichtigung von Restsee und Wiedernutzbarmachung insgesamt der Straßenfunktion und Verkehrsbedeutung.

Variante 3 betrachtet, dass nördlich des AD Wanlo die neue Trasse der A 61n nach Osten ausgeschwenkt. Ein Vollanschluss der bestehenden A 61 ist aus räumlichen Gründen kaum realisierbar, so dass nur Rampen zur Ein- und Ausfädelung von und nach Norden vorgesehen sind. Im weiteren Verlauf der A 61n wird die A 46 zwischen AD Wanlo und AK Holz ohne Anschluss gequert. Anschließend verläuft die Trasse parallel zur A 44n. Sie quert diese kurz vor dem AD Jackerath und schwenkt südlich des AD Jackerath auf die Bestandstrasse ein. Auch hier ist aus räumlichen Gründen kein Vollanschluss, sondern nur eine Ein- und Ausfädelung von und nach Süden vorgesehen. Es sind in dieser Variante umfangreiche Neubauten auf heute anderweitig genutzten Flächen erforderlich und es läuft auf eine weitgehende parallele Autobahnführung der A 61n und A 44n hinaus. Die Erreichbarkeit wird deutlich verschlechtert, es gibt aufgrund der deutlichen Mehrlängen und Versiegelungen höhere Umweltauswirkungen, Beeinträchtigung der Siedlungs- und Raumentwicklung und Verschlechterung der Umwegfaktoren. Die Erreichbarkeit ist aufgrund der „Übereckbeziehungen“ dauerhaft beeinträchtigt. Aus Sicht von Straßen NRW ist eine solche Variante nicht genehmigungsfähig.

Drucksache Nr. BKA 0682	
TOP 3	Seite
Beschluss zur Erstellung eines Braunkohlenplan-Vorentwurfs	7

Zusätzlich wurde von den Bürgervertretern aus der Ortschaft Holzweiler weitere Varianten vorgestellt (Anlage 3). Diese Varianten wurden vom Verkehrsgutachter untersucht und RWE Power hat dazu eine Stellungnahme abgegeben (Anlage 4). Im Ergebnis entspricht die Variante 2c nicht der RAA 2008, danach unterschreitet sie deutlich die erforderlichen Mindestradien. Auch die von den Bürgervertretern vorgestellten Kombinationsansätze erfüllen die Planungsziele der RAA 2008 nicht. Auf Nachfrage bestätigt Straßen NRW diese Aussagen.

Im Ergebnis erreicht keine Variante die Ziele zu 100 %. Deshalb ist im weiteren Verfahren eine Abwägung der Vor- und Nachteile zwischen den Varianten erforderlich.

Alle Unterlagen sind mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abgestimmt. Der Landesbetrieb stimmt diesen Unterlagen zu.

### **Massendisposition (Anlage 1 e und 1 f)**

Rahmenbedingungen: Das Abraummateriale unterscheidet sich zwischen sog. standfesten Material (M1) und nicht standfesten Material (M2). Das nicht standfeste Material besteht zu über 30% aus tonig-schluffigen Böden, die in Poldertechnik aufgeschüttet werden und nicht wieder abgetragen werden können. Im Tagebau Hambach beträgt der Anteil an M2 Material 35 bis 41%.

Im Tagebau Garzweiler steht erst ab 2030 Kippraum für weitere Massen zur Verfügung.

Die nachfolgenden Varianten wurden in der Facharbeitsgruppe beraten und bewertet.

1. Massen aus bestehenden rekultivierten Kippen  
Die Beibringung von Massen aus anderen Kippen (z.B. Vollrather Höhe, in unmittelbarer Nähe, größtes Volumen) ist wegen der damit verbundenen Eingriffe in Eigentumsrechte und Transportschwierigkeiten (5000 LKW Fahrten täglich) nicht umsetzbar.
2. Lösstransport vom Tagebau Garzweiler nach Hambach, Nutzung des Rücktransports per Bahn  
Die Nutzung der Rückfahrten bei der Verbringung von Löss aus dem Tagebau Garzweiler nach Hambach müsste neben der umfangreichen Erweiterung des Schienennetzes sowie Be- und Entladungsinfrastruktur, auch das entsprechende verladungsfähige und standfeste Material in Hambach anstehen. Das transportfähige M1 Material ist in Hambach nur in bestimmten Umfang verfügbar und wird ab 2030 zum Aufbau des Seeböschungssystems benötigt.
3. Bau einer Fernbandtrasse

Drucksache Nr. BKA 0682	
TOP 3	Seite
Beschluss zur Erstellung eines Braunkohlenplan-Vorentwurfs	8

Der Bau einer Fernbandtrasse führt zu erheblichen Eingriffen in Eigentumsrechte sowie in Natur und Landschaft mit einer langen Planungs-, Genehmigungs- und Bauphase.

4. Massen aus überhöhter Innenkippe Hambach  
Die Massen in der überhöhten Innenkippe Hambach werden in Poldertechnik aufgeschüttet und können nicht wieder abgetragen werden.
5. Massen aus dem Betriebsraum des Tagebau Hambach  
Entnahme von standfestem M1 Material von ca. 150-300 Mio. m<sup>3</sup> ist wegen der geringen Verfügbarkeit des Materials nicht möglich.
6. Verbringung von Massen aus Hambach in das östliche Restloch Tagebau Garzweiler I  
Das östliche Restloch im Tagebau Garzweiler I wird als Kippraum für den laufenden Tagebaubetrieb Garzweiler II benötigt. Deshalb kann es nicht zur Verfüllung von Material aus der Innenkippe Hambach genutzt werden.
7. Verringerung des Abraummassenbedarfs durch Absenkung des Oberflächenniveaus der rekultivierten Fläche  
Die Oberfläche müsste zwischen 10-20 m abgesenkt werden um das Abraumdefizit auszugleichen. Dann besteht jedoch kein Anschluss an den Vorfluter Niers.
8. Massenbeschaffung durch Abraumgewinnung unter der letzten Kohlesohle  
Eine Tagebauvertiefung hätte eine weitere Grundwasserabsenkung zur Folge. Dies ist aus wasser- und bergrechtlicher Sicht nicht genehmigungsfähig.

Im Ergebnis bestehen damit keine Möglichkeiten, weitere Massen in den Tagebau Garzweiler zu verbringen bzw. aus dem Tagebau zu gewinnen.

### **3. Die geänderte Tagebauplanung (Anlage 1 g und 2 a)**

Der verkleinerte Tagebau hat eine Fläche von rund 3.630 ha, die bisherige Abbaufäche betrug 4.800 ha. Die gewinnbare Braunkohlenmenge beträgt 870 Mio. t, das sind 400 Mio. t weniger als ursprünglich gewinnbar war. Der Restsee wird eine Größe von 2.180 ha haben (bisherige Planung 2.300 ha).

Der Tagebau entwickelt sich bis 2030 entsprechend dem genehmigten Braunkohlenplan Garzweiler II 1995. Die Änderungen – im Wesentlichen die Verkleinerung des Abbaubereichs, aber auch die Änderung der Abbauführung – beziehen sich auf den Abbaubereich, der nach aktueller Planung ab 2030 bergbaulich in Anspruch genommen wird beziehungsweise wiedernutzbar gemacht wird.

Die Abbaugrenze des Tagebaus im Norden und Westen bleibt unverändert. Um die Ortschaft Holzweiler verläuft die Abbaugrenze in dem Mindestabstand von 400 m zur Wohnbebauung und entspricht der von der Landesregierung in ihrer Leitentscheidung vom 05.07.2016 vorgegebenen Linie.



Drucksache Nr. BKA 0682	
TOP 3	Seite
Beschluss zur Erstellung eines Braunkohlenplan-Vorentwurfs	9

Im Entscheidungssatz 3 der Leitentscheidung ist festgehalten, „dass der Tagebau an Holzweiler nur von zwei Ortsseiten heranrückt und eine Insellage vermieden wird. Dabei ist ein Mindestabstand von 400 m zur Abbaugrenze zu gewährleisten.“ Die vorgelegte Abbauplanung sieht eine 2-seitige Tagebaurandlage von Holzweiler vor, eine Insellage wird vermieden.

Die L 19 bleibt an der Westseite der Ortschaft überwiegend erhalten, lediglich der westliche Bereich zur Tagebaugrenze wird in Anspruch genommen.

Die zugrunde liegende Alternative – Variante 2b: Verschiebung (Neubau) der Anschlussstelle Wanlo - ist unter dem Gesichtspunkt der erforderlichen Abraummengen für die geordnete Wiedernutzbarmachung und einer Errichtung der A 61n östlich des änderungsbedingt nach Osten verschobenen Seeufers bereits sehr knapp bemessen. Wie unter Ziffer 2 dargelegt, bestehen keine Möglichkeiten, die Abbaugrenze vollständig nördlich der L 19 zu ziehen. Ein vollständiger Erhalt der L 19 zwischen Holzweiler und Kückhoven würde unweigerlich dazu führen, dass nicht ausreichend Massen für die Aufbaulage der A 61n zur Verfügung stünden.

In der Leitentscheidung zum Entscheidungssatz 3 wird zur L19 ausgeführt: „Eine direkte Anbindung an Kückhoven und Erkelenz ist zu gewährleisten, soweit möglich soll die L 19 erhalten bleiben.“

In den Erläuterungen heißt es,„.....Eine direkte Anbindung zwischen Holzweiler und Kückhoven gewährleistet derzeit die L 19. Im Braunkohlenplanverfahren wird zu prüfen sein, ob diese Straße bestehen bleiben kann oder ob die neue Restseeplanung eine Verlegung erforderlich macht..... “

Die Prüfung der verschiedenen Varianten hat ergeben, dass die L 19 aufgrund eines Massendefizits teilweise in Anspruch genommen werden muss, durch den Bau einer Ersatzverbindung wird die Verkehrsbeziehung zwischen Holzweiler und Erkelenz aufrechterhalten.

Im Ergebnis entspricht daher das vorliegende Abbaukonzept der Leitentscheidung der Landesregierung vom 05.07.2016.

#### **4. Angaben für die Umweltprüfungen (Anlage 2 b und 2 c)**

Nach § 27 Abs. 3 LPIG muss der Bergbautreibende vor der Beauftragung der Regionalplanungsbehörde mit der Erarbeitung eines Braunkohlenplanvorentwurfs durch den Braunkohlenausschuss die für die überschlägige Beurteilung der Umweltverträglichkeit, Umweltprüfung und der Sozialverträglichkeit erforderlichen Unterlagen vorlegen. Eine Sozialverträglichkeitsprüfung ist nach § 27 (6) LPIG erforderlich, wenn ein Braunkohlenplan die Festlegung eines Umsiedlungsstandorts zum Gegenstand hat. Im konkreten Änderungsverfahren muss kein Umsiedlungsstandort festgelegt und somit keine Angaben zur Prüfung der Sozialverträglichkeit vorgelegt werden. Die im künftigen Abbaubereich befindlichen Einzelgehöfte (Eggerather Hof, Weyerhof, Roi-

Drucksache Nr. BKA 0682	
TOP 3	Seite
Beschluss zur Erstellung eines Braunkohlenplan-Vorentwurfs	10

tzerhof) werden nach den für Umsiedler bzw. Landwirte geltenden Regelungen umgesetzt.

Für die Änderung des Braunkohlenplans Garzweiler II beziehen sich die Prüfungen der Umweltauswirkungen nur auf die vorgesehenen Änderungen des Vorhabens.

Zunächst sind auf Grundlage des aktuellen Kenntnisstandes lediglich Angaben für eine überschlägige Beurteilung der Umweltverträglichkeit zu machen.

Die endgültigen Unterlagen hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsprüfung müssen nach § 27 Abs. 4 LPIG mindestens die in § 57a Abs. 2 Satz 2 BBergG i.V.m. § 16 UVPG und die in § 2 UVP-V Bergbau genannten Angaben enthalten. Eine allgemeinverständliche, nicht technische Zusammenfassung ist beizufügen.

Die Umweltprüfung nach § 27 Abs. 1 LPIG i.V.m. § 8 ROG wird in einem gemeinsamen Verfahren mit der UVP durchgeführt. Diese Unterlagen sind in den Angaben zur UVP zusammengefasst. Ebenso enthalten die Angaben auch Aspekte des Habitat- und Artenschutzes.

Eine detaillierte Betrachtung erfolgt in den aufgrund eines Scoping-Termins noch abzustimmenden und nachfolgend zu erstellenden endgültigen Angaben der Umweltprüfungen.

Die Regionalplanungsbehörde Köln hat nach dem Beschluss des Braunkohlenausschusses zur Erstellung des Vorentwurfs gem. § 27 Abs. 2 LPIG NRW mit der RWE Power AG Gegenstand, Umfang und Methoden der Umweltprüfung und Umweltverträglichkeitsprüfung sowie sonstige für deren Durchführung erhebliche Fragen auf der Grundlage der von der RWE Power AG überschlägigen Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung zu erörtern. Zu diesem Scoping-Termin werden andere Behörden, Sachverständige und Dritte hinzugezogen. Die RWE Power AG wird über den voraussichtlichen Untersuchungsrahmen sowie über Art und Umfang der voraussichtlich beizubringenden Unterlagen unterrichtet.

Diese Verfahrensschritte sind im Sommer 2018 vorgesehen. Der Scoping Termin soll am 11. Juli 2018 im Plenarsaal der Bezirksregierung Köln stattfinden.

Die überschlägigen Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung führen die nach o.g. gesetzlichen Bestimmungen alle wesentlichen Inhalte auf. Zur besseren Verständlichkeit sind Extrakte aus den Angaben Umweltverträglichkeitsprüfung zum Antrag 1992 sowie Ergebnisse aus der UVP des Braunkohlenplans 1995 zitiert. Um im Folgenden dann die Änderungen durch das verkleinerte Abbaufeld zu skizzieren.

Der Tagebau entwickelt sich bis 2030 entsprechend des genehmigten Braunkohlenplans Garzweiler II 1995.

Drucksache Nr. BKA 0682	
TOP 3	Seite
Beschluss zur Erstellung eines Braunkohlenplan-Vorentwurfs	11

In der Umweltverträglichkeitsprüfung werden die Änderungen behandelt, die nach aktueller Planung ab 2030 bergbaulich in Anspruch genommen werden, beziehungsweise auf die Fläche, die wiedernutzbar gemacht wird.

Drucksache Nr. BKA 0682	
TOP 3	Seite
Beschluss zur Erstellung eines Braunkohlenplan-Vorentwurfs	12

---

# Dorfentwicklung Holzweiler

---

## Wir in Holzweiler

Bürgervertretung Holzweiler im Arbeitskreis

*Änderung des Braunkohleplans Garzweiler II*

Arbeitskreissitzung am 23.03.2018, Köln

# Vorbemerkung

---

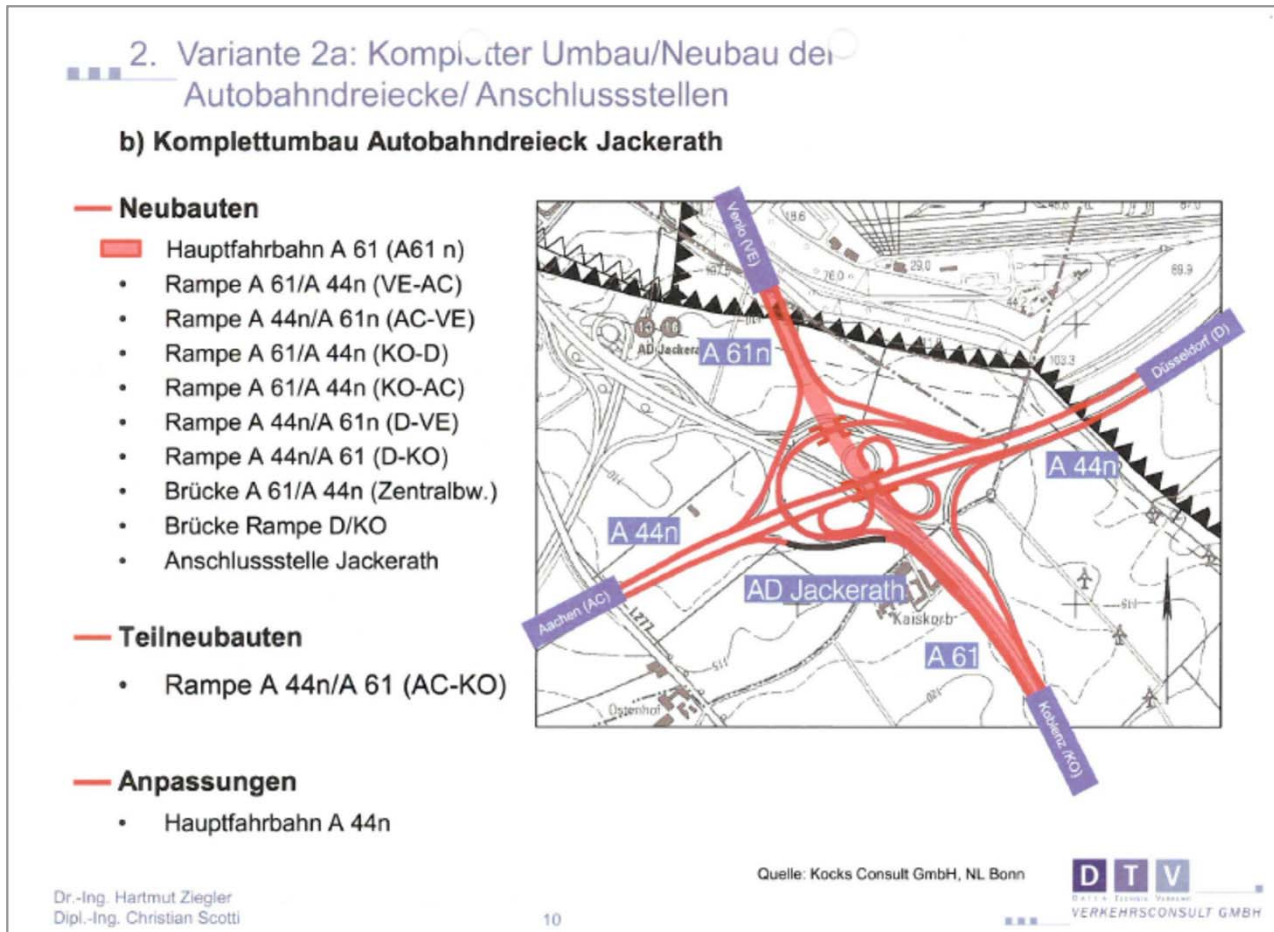
- Gegenüber der bislang seitens RWE eingebrachten Vorschläge zur bergbaulichen Inanspruchnahme und zur Gestaltung eines Restsees um Holzweiler [insbes. 18.06.2015 (Expertengespräch zur Erarbeitung der Leitentscheidung) und 13.10.2017 (Klausurtagung Braunkohlenausschuss)], sieht die Bürgervertretung Holzweiler auf Basis der aktuellen Unterlagen DS Nr. AK ÄBGII 001 und Ergebnisvorstellungen am 23.03.2018 erste Ansätze für eine mögliche Annäherung an Leitsatz 3 der Leitentscheidung.
- Als Ergebnis der inzwischen angestellten Untersuchungen insbesondere hinsichtlich einer A61n konnten mit DS Nr. AK ÄBGII 001 und mit den Ergebnisvorstellungen am 23.03.2018 bereits Wege aufgezeigt werden, die Landstraße L19 in Richtung Kückhoven mindestens bis zur Höhe Weyer Hof zu erhalten (Stand 18.06.2015: vollständiger Wegfall L19, Stand 13.10.2017: Wegfall L19 am Höhe Sportplatz).
- Allerdings scheinen noch einige Aspekte unbeachtet, auf die mit den nachfolgenden Folien hingewiesen werden soll

**Teil 1: Zusatzvariante 2c (AS Jackerath & AK Jackerath)**  
als Ergänzung zum Gutachten DS Nr. AK ÄBGII 001 Anl. 1C/1D

**Teil 2: Bessere Raumnutzung um den Restsee**  
Modifizierter Planungsansatz für Autobahnen A44n/A61n bringt neue Freiheitsgrade für bessere Raumnutzung mit höherer Qualität

**Teil 3: Zusammenfassung und Fazit**

## Variante 2a)



## Feststellung

Bei der Untersuchung eines möglichen Umbaus des neuen AK-Jackerath zur Schaffung eines östlicheren Trassenverlaufs der A61n wurde im Zuge von **Variante 2a** einem Komplettumbau des AK Jackerath betrachtet

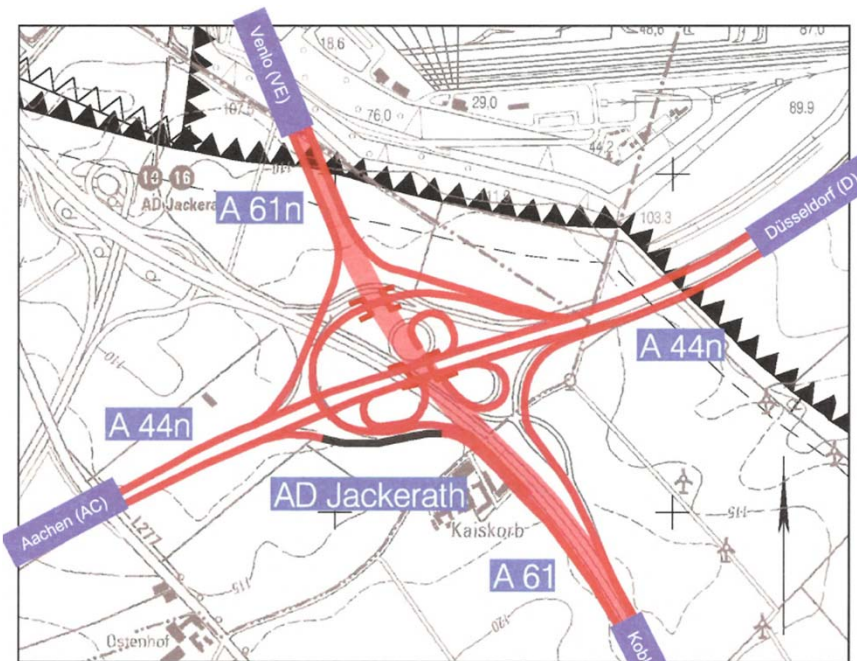
Aus Sicht der Bürgervertretung Holzweiler sollte für den Bereich Jackerath noch eine **Variante 2c** untersucht werden, die folgende Charakteristik aufweist:

- Verlagerung der AS-Jackerath nach Osten
- Deutlich reduzierter Aufwand gegenüber Variante 2a
- Nur minimale Eingriffe in AK Jackerath



# Ansatz für eine zusätzliche Untersuchungsvariante 2c, ergänzend zu Variante 2a des Gutachtens DS Nr. AK ÄBGII 001 Anl. 1C/1D

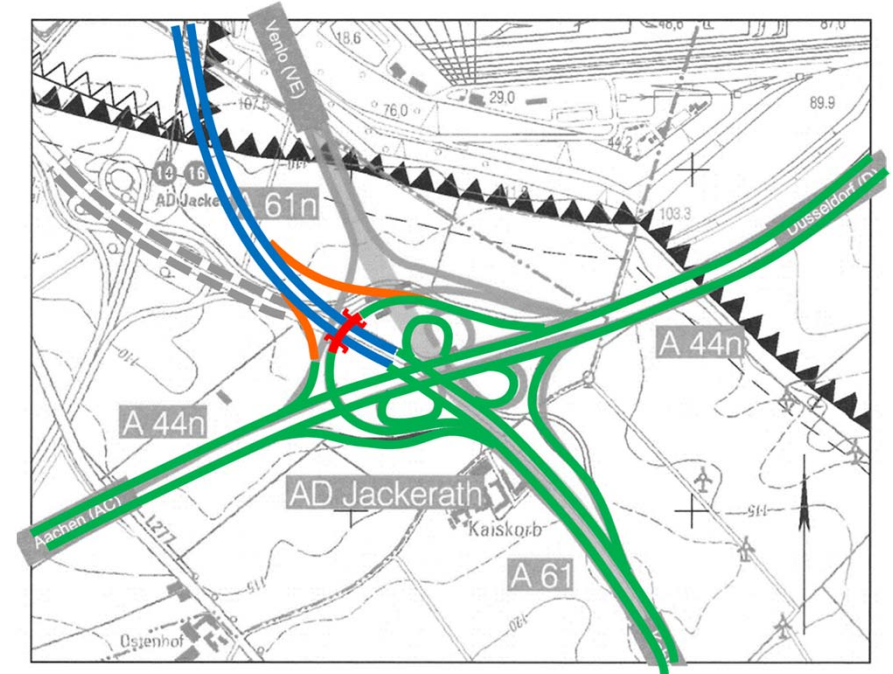
## Variante 2a (Gutachten)



**Ansatz führt zu großen Eingriffen in das neue AK-Jackerath**

**→ Aufwand sehr hoch**

## Variante 2c (Neu!)



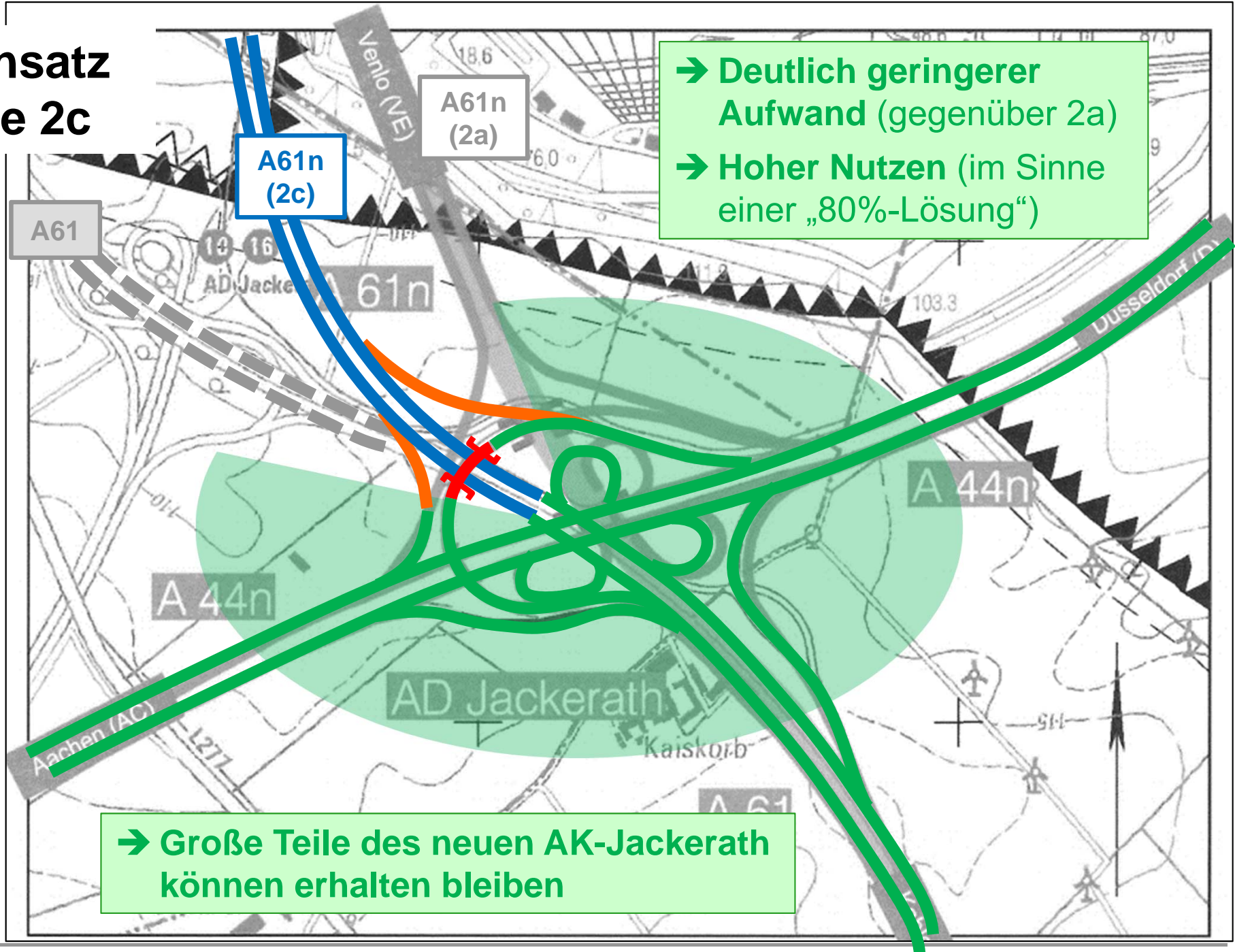
**Ansatz geht von minimalen Eingriffen in neues AK-Jackerath aus**

**→ Deutlich geringerer Aufwand**

**→ Hoher Nutzen\* (i.S.v. „80%-Lösung“)\***

\*) Nutzen = Flexibilität zur Trassenverlagerung A61n nach Osten

# Lösungsansatz für Variante 2c

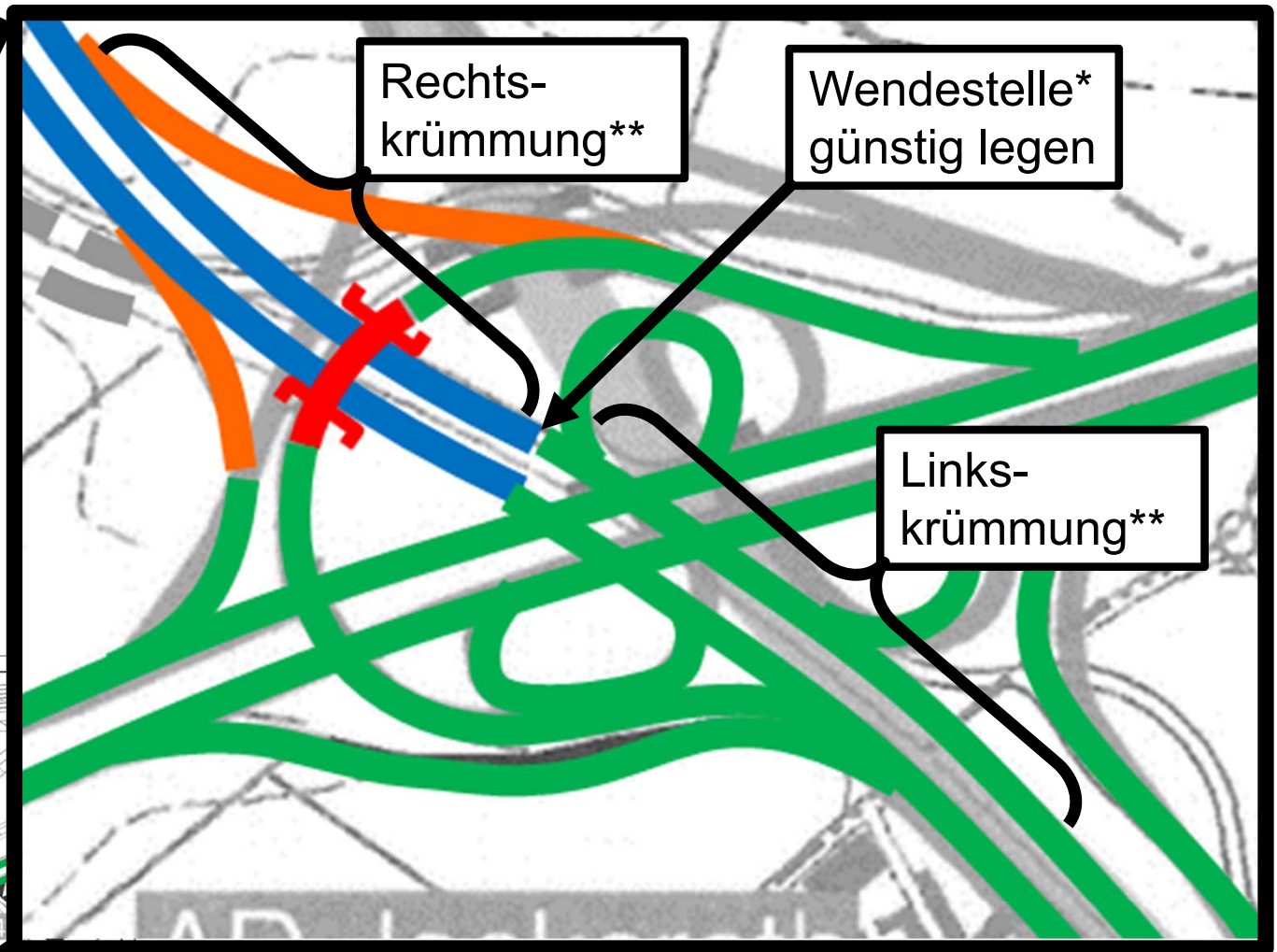
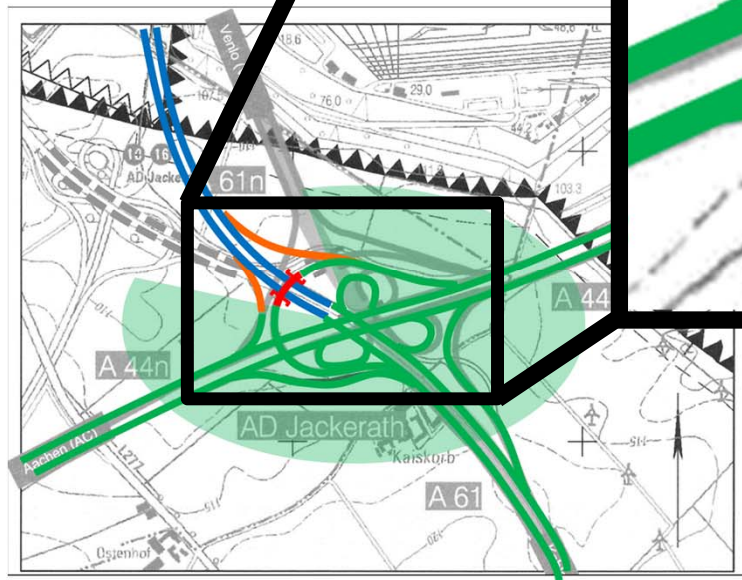


→ Deutlich geringerer Aufwand (gegenüber 2a)  
→ Hoher Nutzen (im Sinne einer „80%-Lösung“)

→ Große Teile des neuen AK-Jackerath können erhalten bleiben



# Lösungsansatz



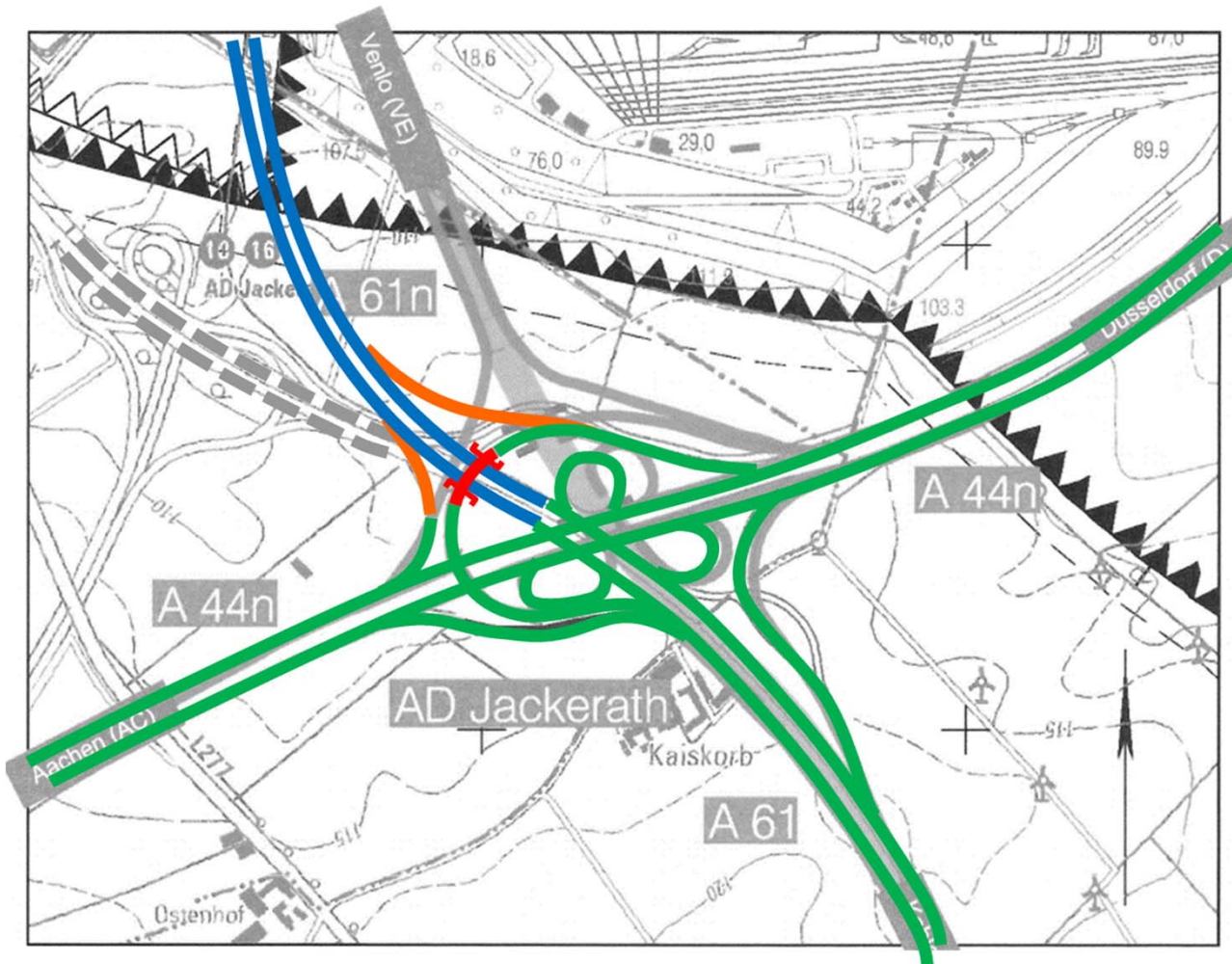
→ **Wendestelle\*** so legen, dass AK-Jackerath nur minimal umgebaut werden muss.

\*) Wendestelle = Krümmungswechsel

\*\*\*) Krümmungsrichtung A61/A61n von KO in Richtung VE

# Aufwandsarme Variante 2c (80%-Lösung)

## Differenzierte Aufwandsbewertung



### Einschätzung:

#### Bewahrung des Ak-Jackerath neu

- Mehr als 80% (Lösungsansatz)

#### Ohnehin nötige Bauten A61n

- Haupttrasse A61n (6 Fahrstreifen?) ab AK-Jackerath (neu)

#### Anpassungen am neuen AK-Jackerath (wegen Verlagerung)

- Neues Brückenbauwerk an Rampe A44n/A61 (D-KO)

#### Anpassungen am neuen AK Jackerath, die ohnehin zu erwarten wären\*

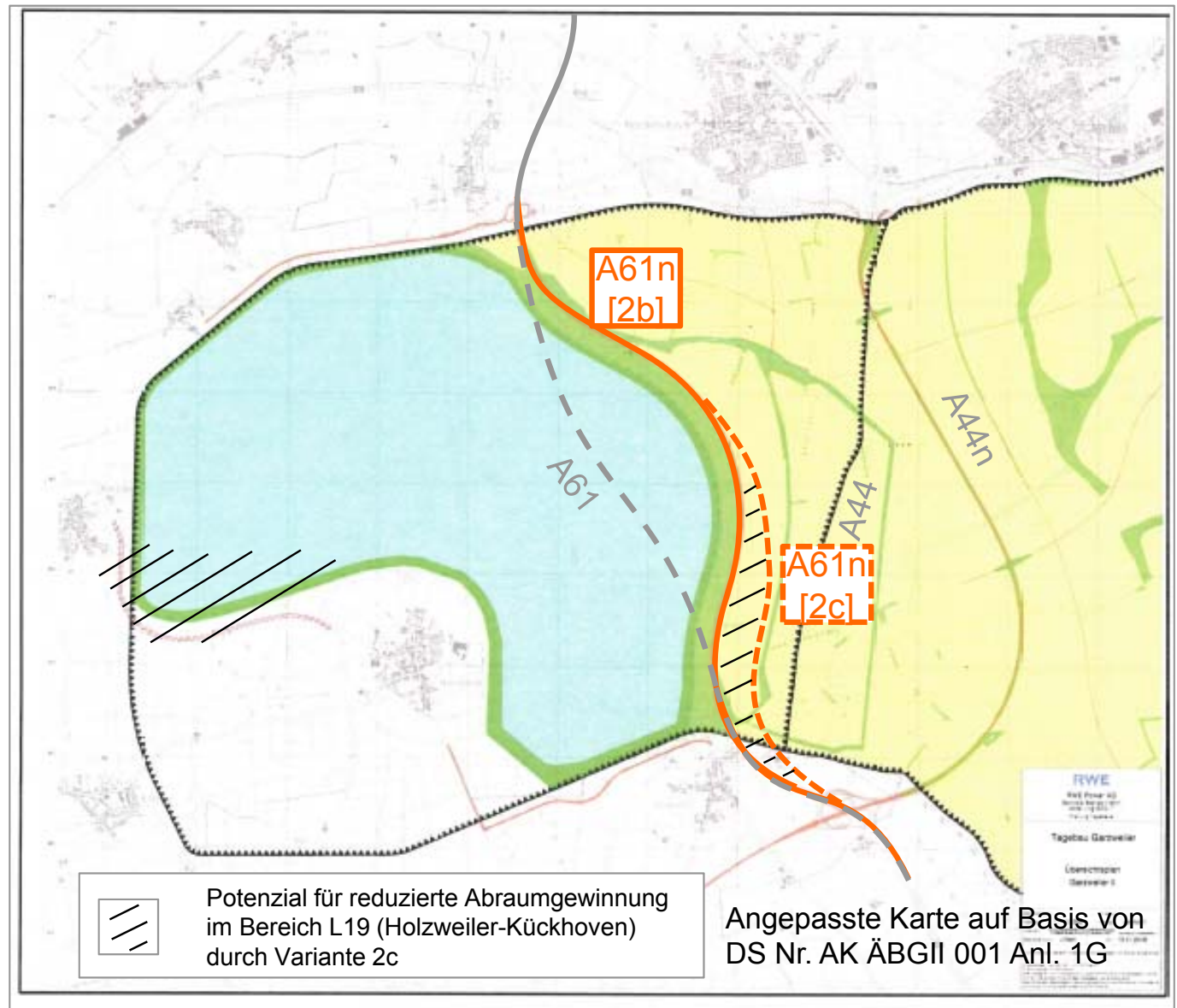
- Anpassung Rampen A44n/A61n (AC-VE/D-VE)

\*) vgl. aktuelle Umbauten an neuem AK Wanlo und AK Holz im Zuge von A44n



# TEIL 1 - Zwischenfazit

- Gutachten DS Nr. AK ÄBGII 001 Anl. 1C/1D hat mit Variante 2b aufgezeigt, dass durch Verlagerung der AS-Wanlo eine östlichere Trassenverlegung A61n möglich ist.
- Demnach kann bereits auf einen Teil der Abraumgewinnung verzichtet werden, sodass die L19 zwischen Holzweiler und Küchoven in Teilen erhalten bleiben kann.
- Die Bürgerversammlung Holzweiler hat einen Lösungsansatz für eine Variante 2c aufgezeigt, die durch eine Verlegung der AS-Jackerath, gekoppelt an minimalem Eingriff in das neue AK-Jackerath, weiteres Potenzial für eine östlichere Trassenführung A61n ermöglichen könnte.
- Durch Variante 2c könnte vermutlich auf weitere Abraumgewinnung verzichtet werden, sodass die L19 (Holzweiler-Kückhoven) vollständig erhalten bleiben könnte.

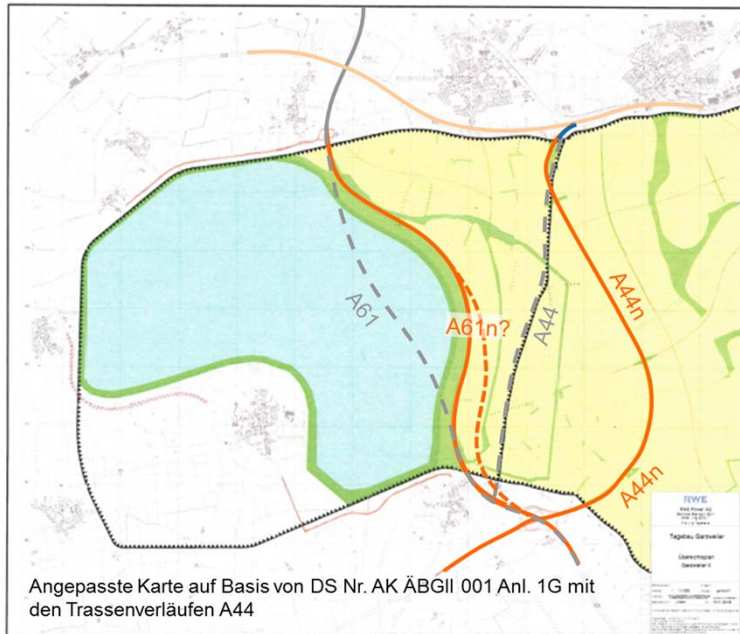


**Teil 1: Zusatzvariante 2c (AS Jackerath & AK Jackerath)**  
als Ergänzung zum Gutachten DS Nr. AK ÄBGII 001 Anl. 1C/1D

**Teil 2: Bessere Raumnutzung um den Restsee**  
Modifizierter Planungsansatz für Autobahnen A44n/A61n bringt neue Freiheitsgrade für bessere Raumnutzung mit höherer Qualität

**Teil 3: Zusammenfassung und Fazit**

# Ausgangssituation (I/II)



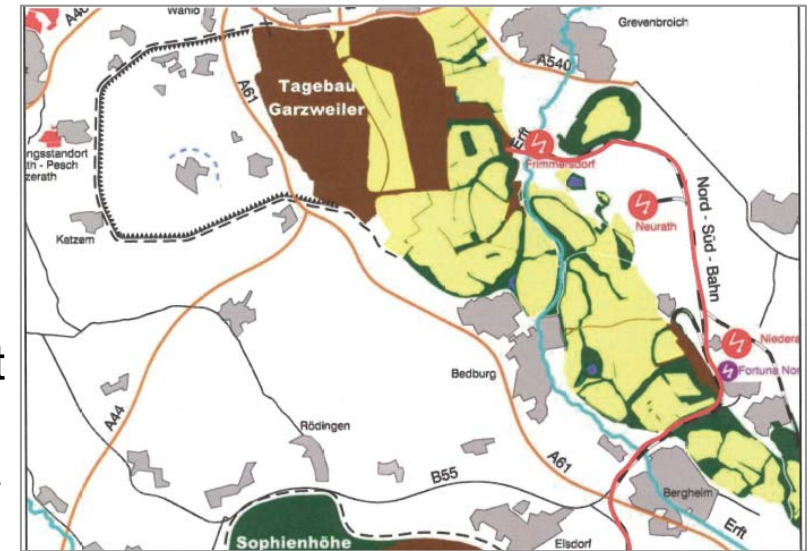
- Im Gebiet des Tagebaus Garzweiler (TB-GW) verliefen ursprünglich zwei Autobahnen (A44/A61).
- A44 (4FS) ist im Zuge TB-GW rückgebaut und auf neuer Trasse wieder hergestellt als A44n (6FS).
- A61 diente zwischen AK-Jackerath und AK Wanlo ca. 15 Jahre als Umleitungsstrecke für die entfallene A44 und wurde in diesem Kontext auf 6 Fahrstreifen erweitert.
- A61 wird zeitnah rückgebaut, dann wird A44n. übergangsweise Umleitungsverkehr tragen.
- Planung A61n hat relevante Auswirkungen auf die Lage des Restsees.
- Allein durch ihre Trassenführung nehmen A44n und A61n deutlich mehr Fläche in Anspruch als vor ihrem Rückbau. Hinzu kommt der Ausbau von 4 auf 6 FS.
- Der Neubau einer A61n ist im Braunkohlenplan festgehalten, allerdings bringt Leitentscheidung eine neue räumliche Situation.
- Die A61 ist eine wichtige Nord-Süd-Fernverbindung im BAB-Netz.

FS= Fahrstreifen



# Ausgangssituation (II/II)

- Der Tagebau Garzweiler wird im Gebiet von Garzweiler II auslaufen.
- Aus verschiedenen Tagebauen hat sich ein Massendefizit akkumuliert, dass sich im Endbereich von Garzweiler II konzentriert und dort zu enorm hohen Flächenverlusten führt
- Der geplante Restsee wird eine völlig neue Raumnutzung mit hohem Freizeitwert ermöglichen
- Die geplante Autobahn A61n wird nach aktuellem Stand sehr nahe am Ostufer des replanten Restsees verlaufen



Quelle: DS Nr. AK ÄBGII 001 Anl. 1B



Quelle: Raumplanungszenario

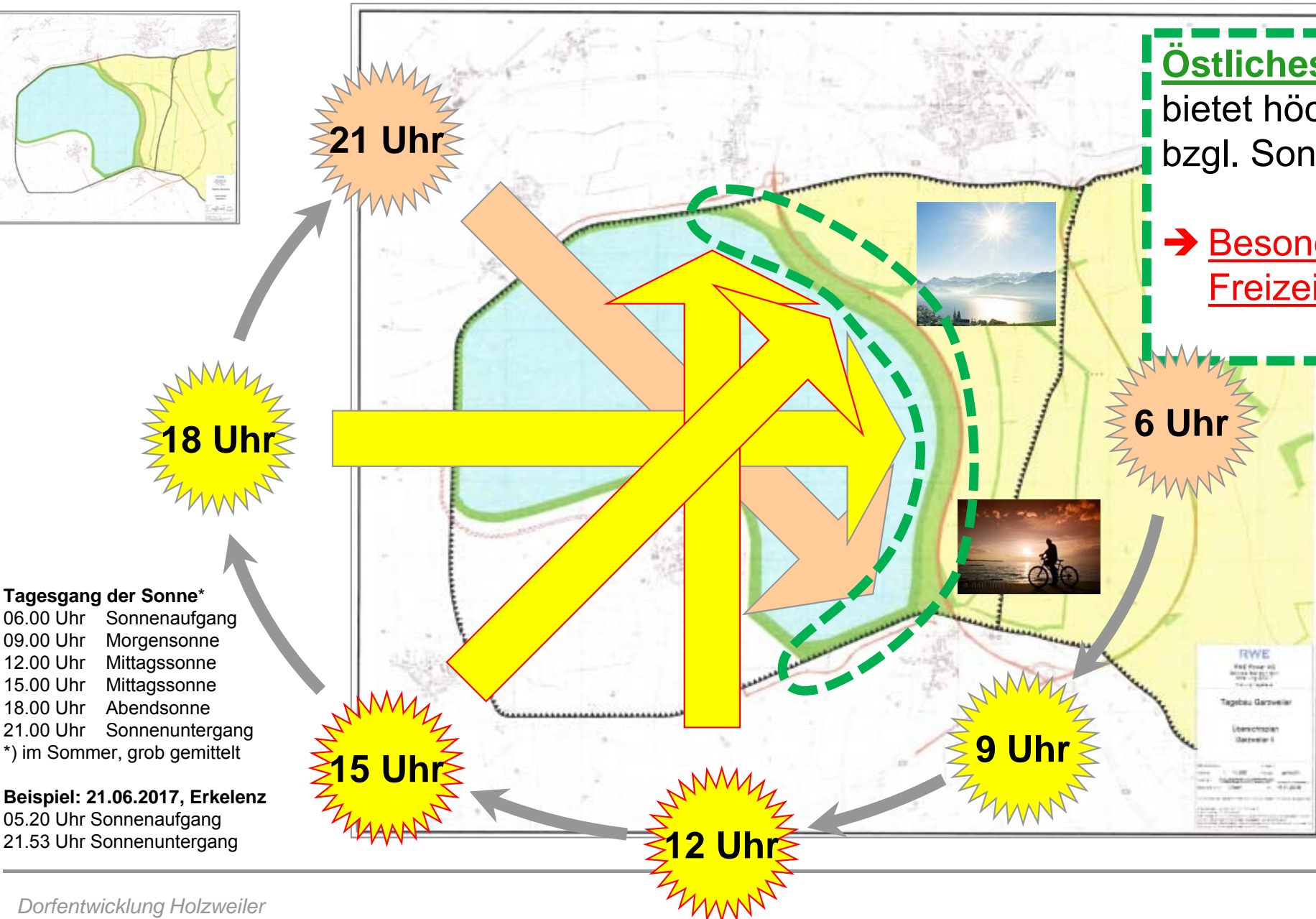
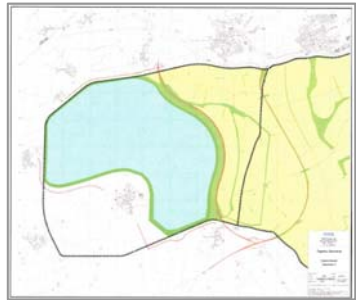
## Einschätzung

Nach Einschätzung der Bürgervertretung Holzweiler sollten die Seeufer des Restsees wegen ihrer hohen zu erwartenden Qualität für Freizeitaktivitäten nutzbar sein.

Sie stellen überregionale Erholungsgebiete dar, fördern die Attraktivität des Raums und bieten großes Potenzial zur nachhaltigen Raumentwicklung.



# Tagesgang der Sonne beschert östlichem Seeufer höchste Freizeitqualität



**Östliches Seeufer**  
bietet höchste Qualität  
bzgl. Sonnenausbeute

→ Besonders hoher  
Freizeitwert

**18 Uhr**

**21 Uhr**

**6 Uhr**

**9 Uhr**

**15 Uhr**

**12 Uhr**

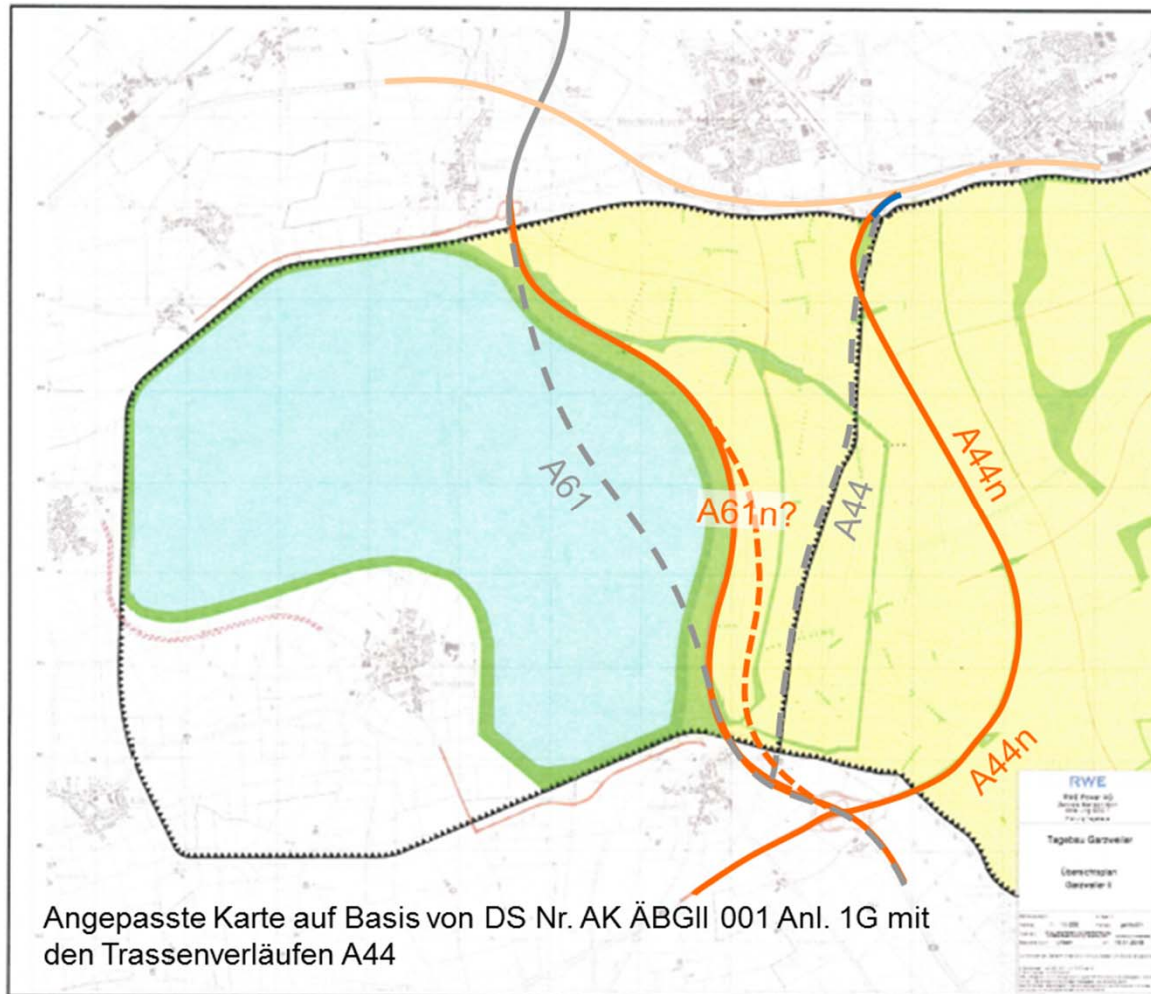
**Tagesgang der Sonne\***  
06.00 Uhr Sonnenaufgang  
09.00 Uhr Morgensonne  
12.00 Uhr Mittagssonne  
15.00 Uhr Mittagssonne  
18.00 Uhr Abendsonne  
21.00 Uhr Sonnenuntergang  
\*) im Sommer, grob gemittelt

**Beispiel: 21.06.2017, Erkelenz**  
05.20 Uhr Sonnenaufgang  
21.53 Uhr Sonnenuntergang



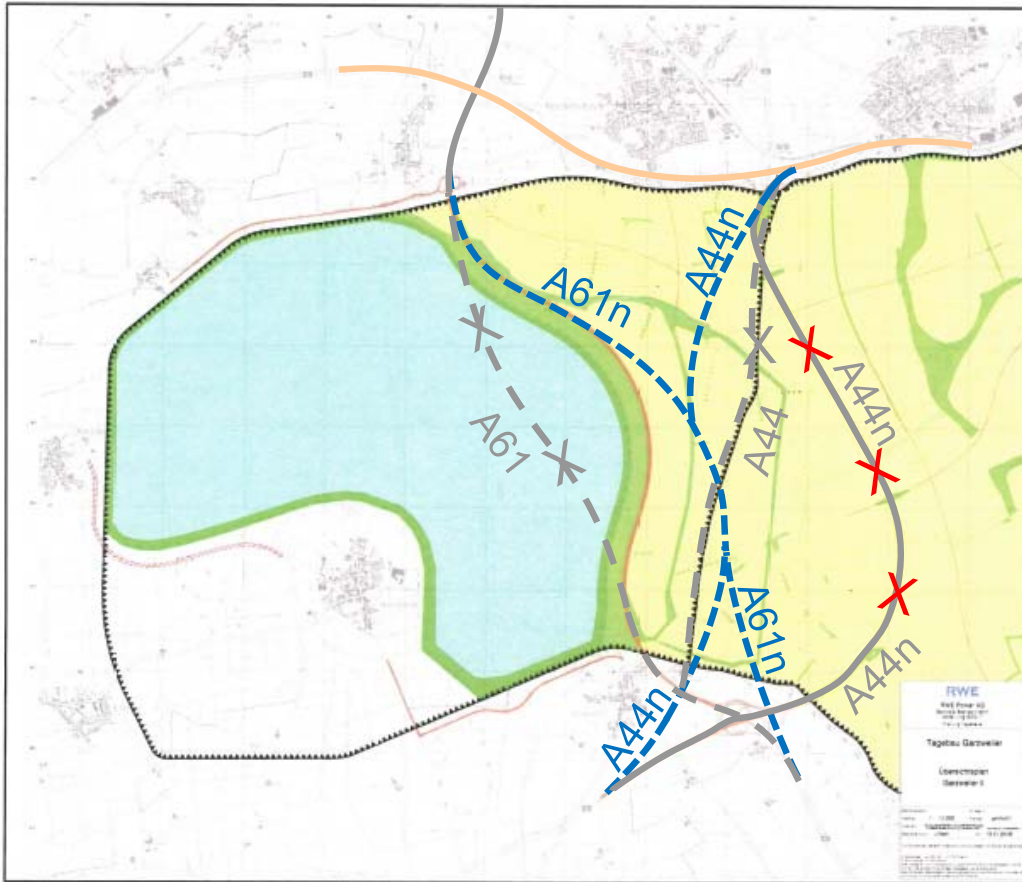
Karte gemäß  
Drucksache Nr.  
AK ÄBGII 001  
Anlage 1g)

# A61n würde östliches Seeufer stark beeinträchtigen



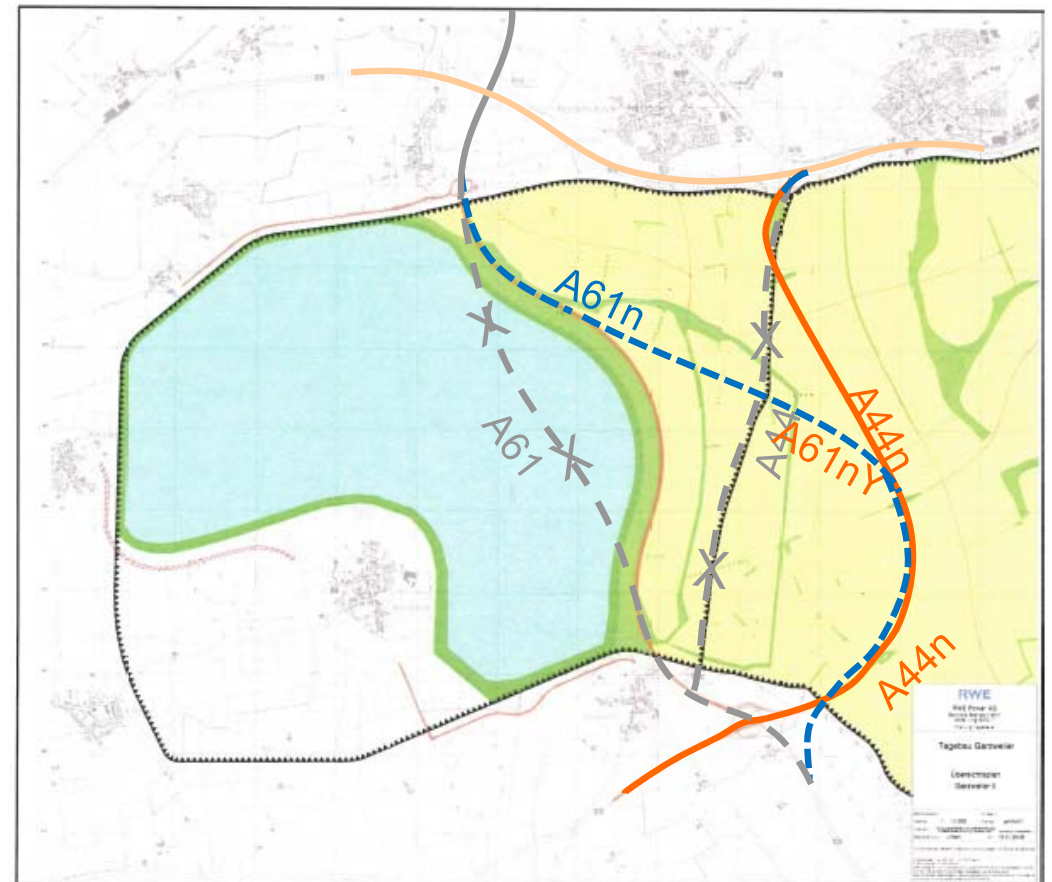
- Gerade das Ostufer des Restsees, das aufgrund seiner geographischen Lage eine besonders hohe Qualität aufweist, würde durch eine A61n im anvisierten Trassenverlauf stark beeinträchtigt. (vgl. Negativbeispiel A8 südl. Chiemsee)
  - Eine A61n in besagtem Trassenverlauf würde zudem die Zugänglichkeit des Ostufers stark beeinträchtigen
- ➔ Vor dem Hintergrund der ohnehin schon reduzierten Fläche zwischen A44n und Restsee regt die Bürgervertretung Holzweiler dringend an, die Möglichkeiten einer Kombination von A61n und A44n zu untersuchen (vgl. A1/A61 zw. AKs Bliesheim & Erfstadt)

# Erste Ansätze bzgl. einer Kombinationslösung von A61n und A44n



## Kombinationsansatz 1

- Optimierung hinsichtlich Verkehrsfluss und Umwegfaktor
- Neubau A44n nötig



## Kombinationsansatz 2

- Optimierung hinsichtlich Verkehrsfluss
- Kein Neubau A44n nötig

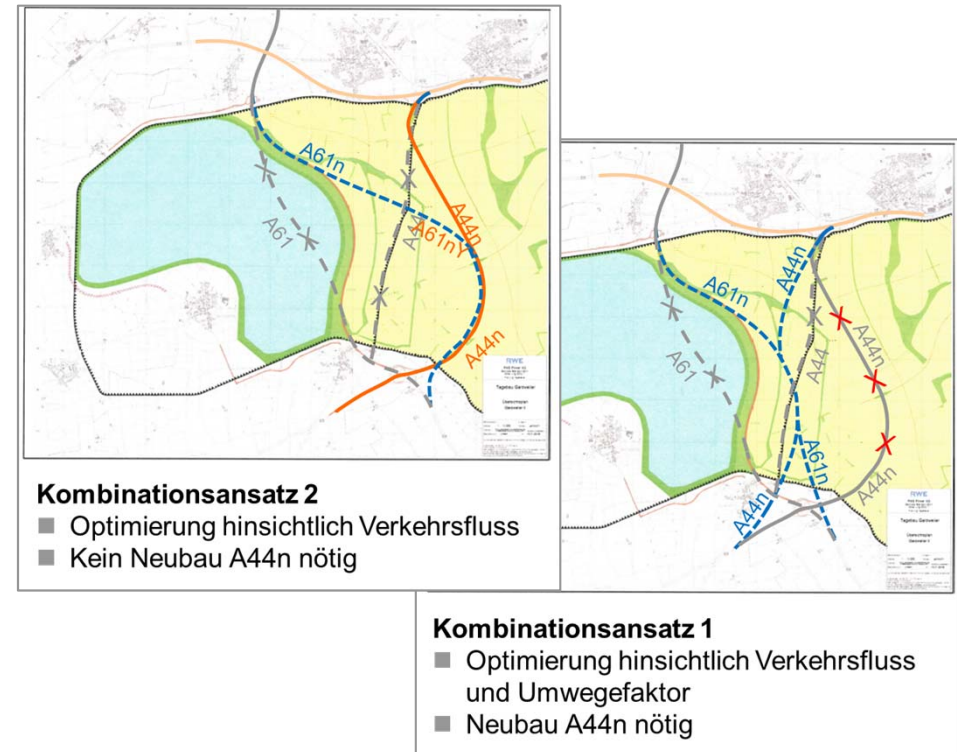


## TEIL 2 - Zwischenfazit

- Eine A61n im aktuell anvisierten Trassenverlauf würde die Qualität des Raumes nahe des Restsees beeinträchtigen
  - Es konnten zwei Ansätze zur abschnittweisen Kombination von A44n/A61n aufgezeigt werden
  - Aufgrund der trotz erhöhter Verkehrslast\* aktuell niedrigen Stauhäufigkeit im Abschnitt A61 zw. Jackerath u. Wanlo könnte eine abschnittweise Kombination von A61n und A44n hinsichtlich Verkehrslast ausreichen\*\*.
  - Eine Entlastung der A46 (Wanlo-Holz) würde erreicht.
- Die Bürgervertretung Holzweiler erachtet es für sinnvoll, auch **Kombinationslösungen von A44n/A61n** zu untersuchen, mit den Zielen:
- mehr Freiheitsgrade für die Raumplanung um den Restsee zu erreichen,
  - mehr Fläche zu bewahren/ zu schaffen (höhere Flächeneffizienz der Trassenführung)
  - eine optimierte Verkehrsführung bzw. geringere Umwegfaktoren zu erreichen

\*) Erhöhte Verkehrslast wegen Zusatzverkehr aufgrund Wegfall A44

\*\*\*) Annahme



**Teil 1: Zusatzvariante 2c (AS Jackerath & AK Jackerath)**  
als Ergänzung zum Gutachten DS Nr. AK ÄBGII 001 Anl. 1C/1D

**Teil 2: Bessere Raumnutzung um den Restsee**  
Modifizierter Planungsansatz für Autobahnen A44n/A61n bringt neue Freiheitsgrade für bessere Raumnutzung mit höherer Qualität

**Teil 3: Zusammenfassung und Fazit**

# Zusammenfassung und Fazit

---

- In Ergänzung zum Gutachten DS Nr. AK ÄBGII 001 Anl. 1C/1D wurde eine **Variante 2c** aufgezeigt, die Potenzial aufweist, den Bedarf an Abraumgewinnung im Bereich der L19 (Holzweiler-Kückhoven) weiter zu reduzieren, und damit die L19 womöglich vollständig zu erhalten.
- Im Hinblick die Qualität des Raums um den Restsee (insbes. Ostufer) könnten **Kombinationslösungen von A44n/A61n** die Freiheitsgrade für die Raumplanung maßgeblich erweitern (und ggf. auch positive Effekte auf den Verkehrsfluss haben).

## Fazit

Die Bürgervertretung Holzweiler regt an:

- die in Teil 1 dargestellte **Variante 2c** in die bisherige gutachterliche Bewertung mit einzubeziehen
- die Möglichkeit von **Kombinationslösungen für A44n/A61n** zu überprüfen (wie beispielhaft in Teil 2 aufgezeigt)

RWE Power AG, Stüttgenweg 2, 50935 Köln

Bezirksregierung Köln  
 Frau Susanne Brüggemann  
 Dezernat 32  
 Zeughausstraße 2-10  
  
 50667 Köln

## Tagebauplanung und –genehmigung

Ihre Zeichen  
 Unsere Zeichen POC-T Hil  
 Name Hillebrecht  
 Telefon 0221480-22877  
 E-Mail Claudia.Hillebrecht  
 @rwe.com

Köln, 10. April 2018

### Braunkohlenplanänderungsverfahren Garzweiler II, Ihr Schreiben vom 27. März 2018

Sehr geehrte Frau Brüggemann,

in der 1. Sitzung des Arbeitskreises Änderung des Braunkohlenplans Garzweiler II am 23. März 2018 wurden zu den von uns vorgelegten Unterlagen Fragen gestellt bzw. Wünsche vorgetragen, um deren Abarbeitung Sie uns mit o.g. Schreiben gebeten haben. Ihrer Bitte kommen wir hiermit gern nach.

#### 1. Detailansicht zur östlichen Verlegung der Anschlussstelle Wanlo.

Sie baten um einen vergrößerten Ausschnitt der im Gutachten von Herrn Dr. Ziegler (März 2018) auf Seite 15 dargestellten Abbildung 4. Die Vergrößerung liegt diesem Schreiben als Anlage 1 bei. Die blaue Linie stellt dabei die Achse der vorhandenen A 61 dar, die rote Linie die Achse einer an den äußeren Rand des gutachterlich ermittelten erweiterten Trassenkorridors A 61n. Eine konkretere Planung der Verschiebung liegt aufgrund des aktuellen Planungsstandes noch nicht vor. Dies bleibt den späteren straßenplanerischen Verfahren vorbehalten. Die grundsätzliche Machbarkeit wurde jedoch bereits durch die vorliegende und von der Straßenbauverwaltung bestätigte gutachterliche Stellungnahme von DTV-Verkehrsconsult GmbH zur Erstellung und Bewertung eines Trassenkorridors für die A 61n nachgewiesen.

#### 2. Vorschlag der Initiative Holzweiler zum Umbau des Autobahndreiecks Jackerath

Zur Beantwortung der Frage, ob ein Umbau des Autobahndreiecks Jackerath entsprechend der Überlegungen der Initiative Holzweiler (Variante 2c) möglich ist und eine sinnvolle Alternative zur in der v. g. gutachterlichen Stellungnahme untersuchten Variante 2b mit einer Verschiebung der Anschlussstelle Wanlo darstellt, wurde durch Herrn Dr. Ziegler, DTV Verkehrsconsult GmbH, geprüft. Seine Stellungnahme liegt diesem Schreiben als Anlage 2 an.

Im Ergebnis seiner Untersuchung kommt Herr Dr. Ziegler zu dem Schluss, dass die vorgeschlagene Variante insbesondere die erforderlichen Mindestradien sehr deutlich unterschreitet und damit aus planerischer Sicht keine realisierbare Variante darstellt.



**RWE Power  
 Aktiengesellschaft**

Stüttgenweg 2  
 50935 Köln

T +49 221 480-0  
 F +49 221 480-1351  
 I www.rwe.com

Vorsitzender des  
 Aufsichtsrates:  
 Dr. Rolf Martin Schmitz

Vorstand:  
 Dr. Frank Weigand  
 (Vorsitzender)  
 Dr. Lars Kulik  
 Nikolaus Valerius  
 Erwin Winkel

Sitz der Gesellschaft:  
 Essen und Köln  
 Eingetragen beim  
 Amtsgericht Essen  
 HR B 17420  
 Eingetragen beim  
 Amtsgericht Köln  
 HR B 117

Bankverbindung:  
 Commerzbank Köln  
 BIC COBADEFF370  
 IBAN: DE72 3704 0044  
 0500 1490 00  
 Gläubiger-IdNr.  
 DE37ZZZ00000130738

USt-IdNr. DE 8112 23 345  
 St-Nr. 112/5717/1032

...

### 3. Auswirkungen auf die Tagebauplanung bei Umsetzung der Variante Umfahrung der Autobahnkreuze (Verkehrsgutachten Variante 3).

Die gutachterliche Stellungnahme von Herrn Dr. Ziegler, DTV Verkehrsconsult GmbH (März 2018) enthält eine Bewertung dieser Trassenvariante auf der Grundlage der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008): „Eine Umfahrung der Autobahnkreuze Wanlo und Jackerath widerspricht vollständig den grundlegenden Anforderungen an

- die Minimierung von baulichen Eingriffen in das bestehende Straßennetz,
- die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs insbesondere während der langen und aufwendigen Bauphase für den Bau der Ein- und Ausfädelungen und die Querungen der bestehenden Autobahnen unter laufendem Verkehr,
- den sparsamen Umgang mit Ressourcen,
- das Gebot des wirtschaftlichen Bauens.“

Durch die nicht realisierten Verknüpfungen der bestehenden und der neuen A 61n wäre die Erreichbarkeit der „Übereckbeziehungen“ dauerhaft beeinträchtigt, so dass diese Verknüpfungen durch zusätzliche Baumaßnahmen herzustellen wären. „Die ohnehin geringe Leistungsreserve der Umleitungsstrecke wird zusätzlich aufgrund der Großbaustellen auf der Umleitungsstrecke beeinträchtigt.“

Diese Variante widerspricht damit vollständig den Grundsätzen der RAA 2008. Darüber hinaus ist die Genehmigungsfähigkeit dieser Variante durch die Nähe und Parallelführung zur wiedererrichteten A 44n mit erheblichen Risiken verbunden, die dazu führen können, dass das Ziel der Wiederherstellung der A 61 verfehlt wird.

Ungeachtet dieser bereits vorgestellten Fakten gehen wir auf die in der Arbeitskreissitzung gestellten Fragen zu den Auswirkungen auf die Tagebauplanung nachfolgend ein.

Bei Zugrundelegung dieser nicht genehmigungsfähigen Lage der A 61n wäre die Gewinnung der Abraummassen südlich der L 19 zwischen Holzweiler und Kückhoven nicht zur Herstellung der Aufbaulage der A 61n entlang des späteren Seerandes notwendig. Die L 19 könnte also in heutiger Lage erhalten werden und müsste nicht auf einem Stück von etwa 3 km Länge verlegt werden. Vorteile für die Ortslage Holzweiler ergeben sich allerdings hierdurch nicht. Die direkte und leistungsfähige Verbindung zwischen Holzweiler und Kückhoven bleibt auch bei einer Verlegung der L 19 jederzeit erhalten; rechtzeitig vor der Inanspruchnahme wird die L 19 in einem Teilabschnitt an den südlichen Tagebau- bzw. späteren Seerand verlegt.

Eine Umfahrung der Autobahnkreuze entsprechend der Variante 3 hätte hingegen zahlreiche Nachteile. Zum einen würde die Nichtinanspruchnahme des Bereichs südlich der L 19 einen weiteren Kohleverlust bedeuten. Denn obwohl bisher hauptsächlich von dem dort liegenden benötigten Abraum gesprochen wurde, ist das eigentliche Ziel des Tagebaubetriebs die Gewinnung der energiewirtschaftlich notwendigen Braunkohle.



Zum anderen wäre bei Umsetzung einer Trassenführung der A 61n gemäß Variante 3 der gutachterlichen Stellungnahme die Ortslage Jüchen-Hochneukirch negativ betroffen, da bei einer Umfahrung des Kreuzes Wanlo im Osten die Autobahn im Vergleich zur heutigen Trassenführung und zur Variante 2b deutlich näher an die dortige Wohnbebauung heranrücken würde. Ebenfalls negativ betroffen wäre das Gut Kaiskorb und ggf. die Ortschaft Kirchherten durch den notwendigen Bau der Auf- und Abfahrten der A 61n südlich des Autobahnkreuzes Jackerath.

Der Eingriff in Natur und Landschaft wäre auch unverkennbar größer, da das neu zu errichtende Teilstück der A 61n bei Umsetzung der Variante 3 der gutachterlichen Stellungnahme durch die Ostverschiebung und die Einfädelerung nördlich bzw. südlich der Autobahnkreuze Wanlo und Jackerath deutlich länger als in der Variante 2b ist.

Auch die landwirtschaftliche Nutzung der rekultivierten Flächen wäre unwirtschaftlicher, da die A 61n in einer Parallellage zur A 44n die landwirtschaftlichen Flächen zwischen den Autobahnen deutlich einengen und den zusammenhängenden Freiraum zerschneiden würde. Die dem Änderungsvorhaben LE 2016 zugrunde gelegte Trassenvariante hat hingegen den Vorteil, dass die Fläche zwischen A 61n und A 44n großflächig und störungsfrei genutzt werden kann. In diesem Zwischenbereich können dann auch die seitens des Zweckverbandes gewünschten Geländemodellierungen erfolgen. Die dadurch entstehenden Grünzüge dienen der Gestaltung der Landschaft und der naturnahen Erholung, da nicht nur das Seeufer einen Freizeitwert aufweist.

Neben den wesentlichen Anforderungen der Landwirtschaft und der verkehrlichen Erschließung an den Raum ist auch die Freizeitnutzung des Tagebausees u.E. ein wichtiges Thema. Die Nutzung des Seeufers für Freizeitwecke (z.B. Strandbad, Wasserski, Bootsverleih) bietet sich über die o.g. Grünzüge und Wegenetze hinaus besonders dort an, wo bereits eine gewisse Infrastruktur vorhanden ist, also an der langen Südseite vor Holzweiler, während das Ostufer Teil der geplanten Grünvernetzung mit Fahrrad- oder Wanderweg werden könnte.

Eine Zusammenführung der A44n mit der A61n, wie von der Bürgervertretung Holzweiler vorgeschlagen, wurde ebenfalls von Herrn Dr. Ziegler im Nachgang der Arbeitskreissitzung geprüft. Wir verweisen diesbezüglich auf die Anlage 2 zu diesem Schreiben. Im Ergebnis stellt die Zusammenlegung keine umsetzbare Lösung dar, da sie dem Ziel der eigenständigen Wiederherstellung der A 61 sowie dem Gebot des wirtschaftlichen Bauens und des Ressourcenschutzes widerspricht. Darüber hinaus werden die Übereckbeziehungen im AD Jackerath dauerhaft beeinträchtigt und aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der kurzen Verknüpfungslängen bzw. Abstände zwischen den Ein- und Ausfahrten die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährdet.

Bei Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.


Mit freundlichen Grüßen  
RWE Power Aktiengesellschaft

ppa.



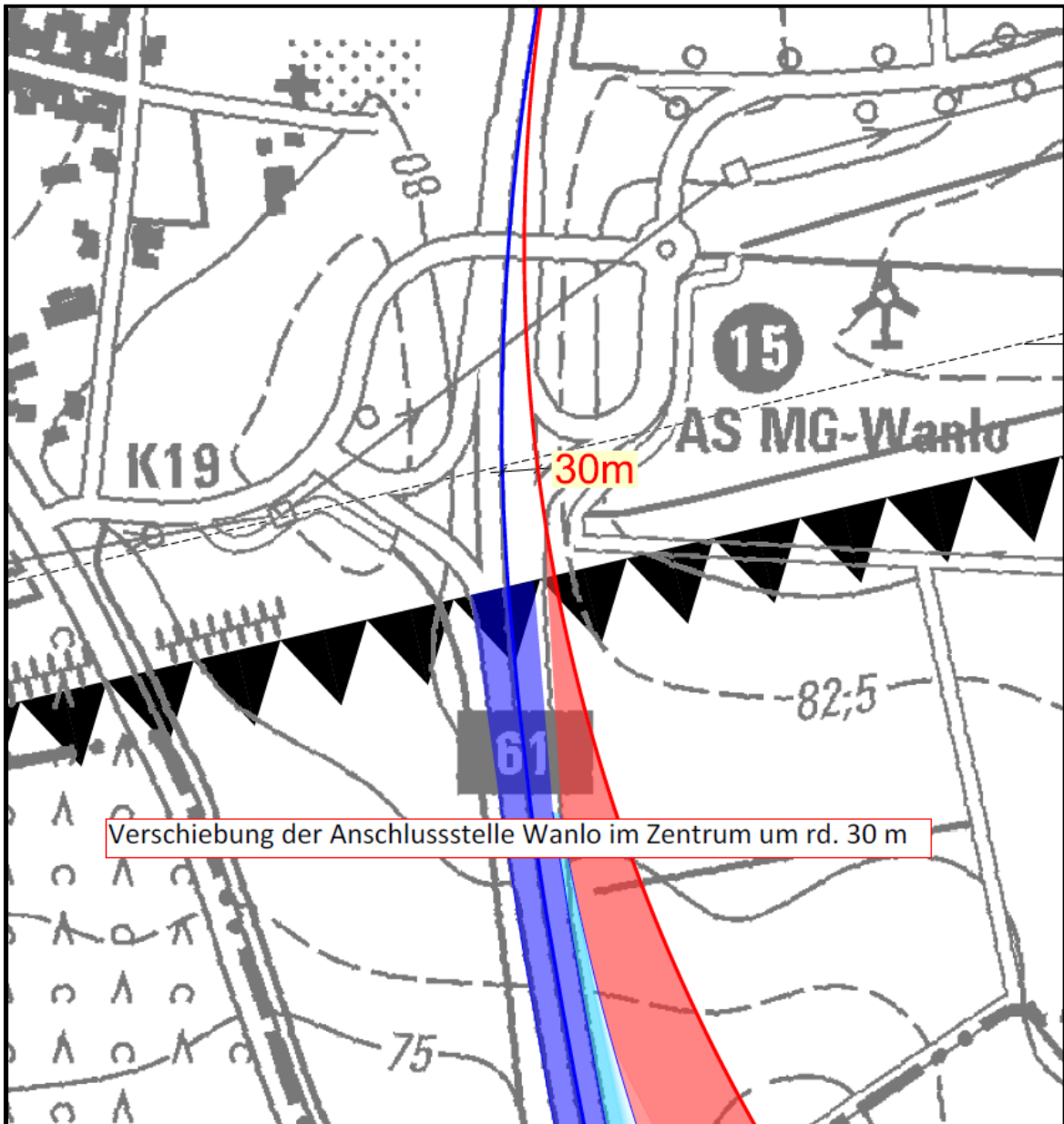
(Eyll-Vetter)

ppa.

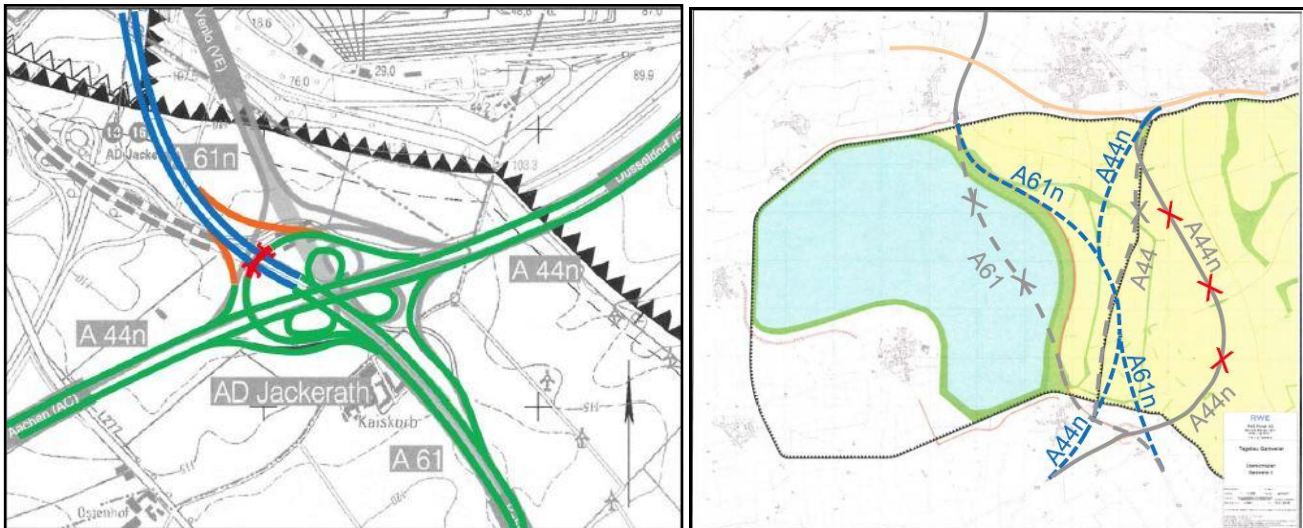


(Köther)

Schematische Darstellung der Verschiebung der AS Wanlo (rote Linie = Achse der A61n) nach Osten



# Ausarbeitung der Bürgervertreter aus Holzweiler zur Wiederherstellung der A 61



Quelle: Bürgervertretung Holzweiler im AK

**Auftraggeber:**

RWE Power AG, Abteilung Verkehrsbau (GOQ-V), Köln

**Bearbeitung:**

Dr.-Ing. Hartmut Ziegler  
Dipl.-Ing. Christian Scotti

**DTV-Verkehrsconsult GmbH**

Pascalstraße 27  
52076 Aachen  
Tel. (0 24 08) 70 47 0  
Fax. (0 24 08) 70 47 29

Projektnummer 19-0160

April 2018

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	3
2	Bewertung.....	3
2.1	Variante 2c .....	3
2.2	Kombinationsansätze .....	5
3	Zusammenfassung .....	6

## 1 Einleitung

Die Bürgervertretung Holzweiler hat ergänzende Vorschläge für die Trassenführung der A 61n in Form von Skizzen vorgelegt. Sie umfassen

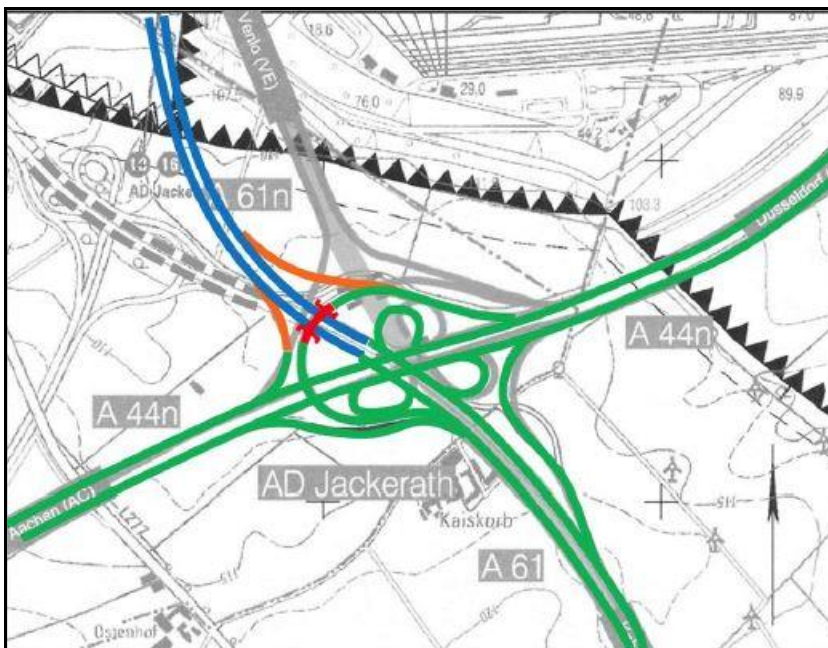
- einen Teilumbau des AD Jackerath (Variante 2c) und
- die Zusammenlegung von A 44n und A 61n in verschiedenen Varianten (Kombinationsansätze)

Da die Ausarbeitungen Prinzipskizzen darstellen, erfolgt eine Bewertung vornehmlich auf qualitativer Basis. Dabei lehnt sie sich an die Ausführungen und Bewertungskriterien der Gutachterlichen Stellungnahme<sup>1</sup> an.

## 2 Bewertung

### 2.1 Variante 2c

Die nicht mit einem Maßstab versehene Skizze der Bürgervertretung Holzweiler (Abbildung 1) lässt eine genaue Ausmessung des gewählten Radius nicht direkt zu.



**Abbildung 1:** Trassenvariante im AD Jackerath (blauer Teil: Veränderung gegenüber heute); Quelle Bürgervertreter aus Holzweiler, datiert auf 23.03.2018

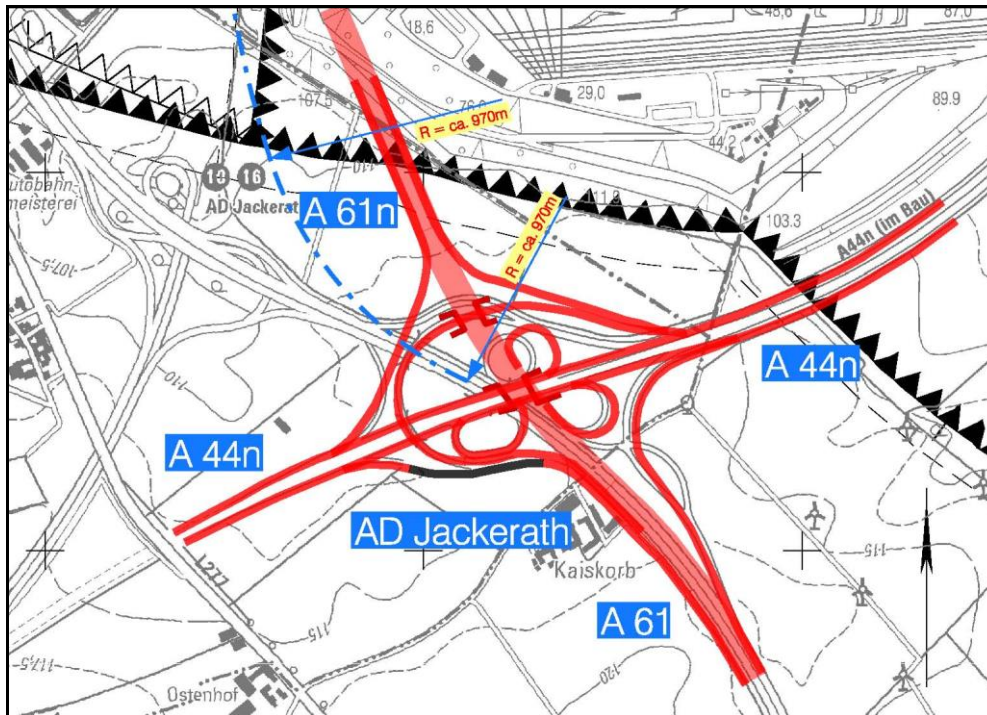
Die A 61 ist aufgrund ihrer Funktion und Bedeutung als Fernautobahn gemäß RAA, 2008 in die Straßenkategorie AS I und die Entwurfsklasse EKA 1A einzuordnen. Wie in der Gutachterlichen Stellungnahme<sup>1</sup> hergeleitet, muss die Trassierung im gegenwärtigen Stadium des Planungsprozesses mit genügend Spielräumen für eine spätere situationsbezogene Konkretisierung erfolgen. Zu dem Mindestradius von Kreisbögen wurde dazu ausgeführt:

<sup>1</sup> Erstellung und Bewertung eines Trassenkorridors für die A 61n; DTV-Verkehrsconsult GmbH, Aachen; März 2018



„Bei der Trassenfindung einer Autobahn auf der Ebene einer Vorplanung / Machbarkeitsstudie sollten daher üblicherweise Radien für Kreisbögen von 2.000 m eingehalten werden, um die [...] Mindestanforderungen sicher zu erfüllen.“

Bei einem Vergleich der zeichnerischen Darstellung (Abbildung 1) mit den Entwurfselementen der Straßenplanung ergeben sich jedoch in jedem Fall Radien, die den empfohlenen Wert deutlich unterschreiten. In Abbildung 2 wurde die Linienführung aus der Abbildung 1 noch einmal in die dortige Planung übertragen und der Radius ermittelt, der in der Größenordnung von 1.000 m liegt.



**Abbildung 2:** Trassenvariante im AD Jackerath (blaue Linie: Angenommener Kreisradius); Quelle RWE Power AG

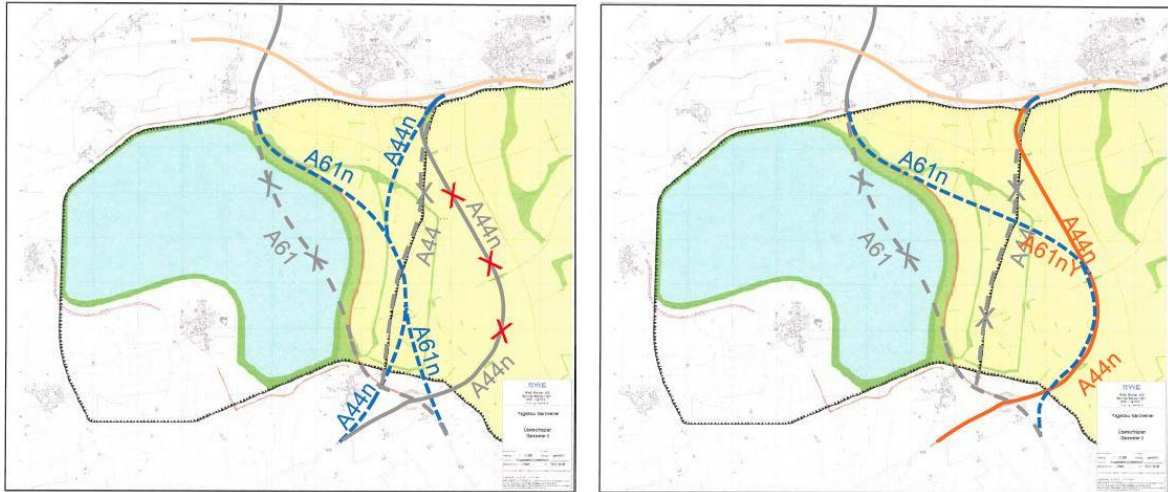
Durch diese deutliche Unterschreitung der planungsbezogenen Mindestradien werden die Anforderungen an einen für die nachfolgenden fachrechtlichen Planungsstufen erforderlichen Planungsraum nicht erfüllt. Gleichzeitig stellt die Verwendung eines so engen Radius im Streckenverlauf der A 61 / A 61n einen Bruch der Streckencharakteristik dar, der vermieden werden sollte.

Aufgrund der notwendigen Übergangsbögen zwischen den beiden entgegengesetzt liegenden Krümmungen der Hauptfahrbahn, deren Ausbildung im hierfür notwendigen Detaillierungsgrad erst im weiteren straßenrechtlichen Planungsverfahren bestimmt werden kann, ist zu erwarten, dass die erforderlichen Radien noch enger werden.

Die Variante ist neben allen übrigen in der Stellungnahme<sup>1</sup> aufgeführten Kriterien insbesondere aufgrund ihrer Geometrie nicht konform zu den Planungsgrundsätzen und stellt daher aus planerischer Sicht keine Lösungsmöglichkeit dar.

## 2.2 Kombinationsansätze

Von der Bürgervertretung Holzweiler wurden zwei Varianten einer Zusammenlegung von A 44n und A 61n auf Teilstrecken zwischen dem AD Jackerath und dem AD Wanlo skizziert, die in Abbildung 3 dargestellt sind.



**Abbildung 3:** Kombinationsansätze zur gemeinsamen Führung von A 44n und A 61n; Quelle Bürgervertreter aus Holzweiler, datiert auf 23.03.2018

Beide Varianten stellen eine Zusammenlegung der Trassen auf einem Teilstück dar. Über vorzusehende Verknüpfungen zum bestehenden Netz werden keine Aussagen gemacht.

Das planerische Ziel zur eigenständigen Wiederherstellung der A 61 wird bei beiden Kombinationslösungen verfehlt, da sie gemeinsam mit einer anderen Autobahn geführt wird. Weiterhin sind die Übereckbeziehungen im AD Jackerath dauerhaft beeinträchtigt, insbesondere in beiden Fahrtrichtungen die Verbindungen „Aachen (A 44) – Koblenz (A 61)“. Aufgrund der im aktuellen Bundesverkehrswegeplan dargestellten Planungen für einen 6-streifigen Ausbau der A 61 wäre die gemeinsam geführte Trasse 8-streifig auszubauen. Hier ist insbesondere in den dargestellten Kombinationslösungen aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der kurzen Verknüpfungslängen bzw. Abstände zwischen den Ein- und Ausfahrten die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährdet.

Beim Kombinationsansatz 1 (links in Abbildung 3) wird darüber hinaus durch den vollständigen Neubau der gerade fertiggestellten A 44n das Gebot des sparsamen Umgangs mit Ressourcen und des wirtschaftlichen Bauens verletzt. Dies wird durch die notwendige Verknüpfung von A 44n und A 61n als teilweiser Ersatz für das ebenfalls gerade in Vollendung befindliche AD Jackerath noch verstärkt. Durch das frühzeitige Ausschwenken von A 44n und A 61n wird auch die Nutzung zusätzlicher Flächen außerhalb des Tagebaus erforderlich. Hierdurch werden zusätzliche und neue Beeinträchtigungen des Umfeldes verursacht.

Beim Kombinationsvorschlag 2 (rechts in Abbildung 3) werden darüber hinaus für die Nutzung des südlichen Abschnitts der A 44n massive bauliche Eingriffe unter Verkehr notwendig, die ebenfalls die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs einschränken und den Grundsatz der Minimierung von baulichen Eingriffen in das bestehende Straßennetz verletzen. Zudem ist die Führung der A 61n sehr deutlich umwegiger, als bei den übrigen Varianten. Der Vorschlag widerspricht damit dem Ziel der direkten Linienführung.



Die Kombinationsansätze 1 und 2 erfüllen aus den v.g. Gründen nicht das Planungsziel und stellen daher aus planerischer Sicht ebenfalls keine realisierbare Lösungsmöglichkeit dar.

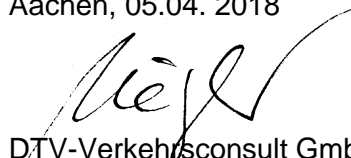
### **3 Zusammenfassung**

Die Bürgervertretung Holzweiler hat einen Vorschlag für eine Variante zum Umbau des AD Jackerath unterbreitet, der eine weitere Verschwenkung der A 61n nach Osten erlauben soll. Die vorgeschlagene Variante unterschreitet jedoch die im jetzigen Planungsstadium erforderlichen Mindestradien sehr deutlich und stellt damit aus planerischer Sicht keine realisierbare Variante dar.

Die ebenfalls vorgeschlagenen Kombinationsansätze, bei denen die A 44n und die A 61n auf einem Teilstück zwischen dem AD Jackerath und dem AD Wanlo gemeinsam geführt werden, widersprechen dem Ziel der eigenständigen Wiederherstellung der A 61 sowie dem Gebot des wirtschaftlichen Bauens und des Ressourcenschutzes. Darüber hinaus werden die Übereckbeziehungen im AD Jackerath dauerhaft beeinträchtigt und aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der kurzen Verknüpfungslängen bzw. Abstände zwischen den Ein- und Ausfahrten die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährdet.

Die Kombinationsansätze 1 und 2 stellen daher ebenfalls keine realisierbare Lösungsmöglichkeit dar.

Aachen, 05.04. 2018



DTV-Verkehrsconsult GmbH  
Dr.-Ing. Hartmut Ziegler