



Wofür wir stehen: NEIN zur RHEINSPANGE! JA zur Nulllösung!

Die Bürgerinitiative „**NEIN zur RHEINSPANGE**“ lehnt eine neue Autobahn-Rheinquerung im gesamten Köln-Bonner Raum entschieden ab. Dem Projekt **Rheinspange 553** aus dem 2016 erstellten „Bundesverkehrswegeplan 2030“ wird der vordringliche Bedarf und die Sinnhaftigkeit abgesprochen. Das Projekt ist weder zeitgemäß noch werden die Umweltauswirkungen und die Erfordernisse des Klimaschutzes und der Verkehrswende in angemessener Form berücksichtigt.

Auswirkungen auf die Umwelt und die Region

Die neue Autobahn, unabhängig ob als Tunnel oder Brücke realisiert, bedeutet unwiederbringlichen Verlust und Einschnitte in hochwertige Ökosysteme, fruchtbare Ackerböden und klimaaktive Flächen. Sie widerspricht dem von den Städten Köln und Bonn ausgerufenen Klimanotstand und birgt Gefahren für unsere Trinkwassergewinnung. Sie erhöht die Belastungen der Umwelt durch Zunahme von Lärm und Luftverschmutzung und führt zu Überbauung oder Abriss von Wohnhäusern, Minderung von Immobilien- und Grundstückswerten und der Lebensqualität in unserer Heimat.

Das Verkehrsaufkommen auf den lokalen Orts- und Landesstraßen wird sich deutlich erhöhen.

Die vom Vorhabenträger erstellte Umweltverträglichkeitsstudie weist für alle möglichen Trassenführungen einen hohen bis sehr hohen Raumwiderstand aus.

Verbesserung bestehender Strukturen und klimafreundliche Mobilitätskonzepte

Die Bürgerinitiative setzt sich entschieden für den Verzicht des Autobahn- und Rheinquerungs-Neubaus (Nulllösung) ein und fordert stattdessen die Verbesserung der Mobilität vorrangig durch die effiziente Erhaltung und umweltverträglichere Optimierung bzw. Erweiterung bestehender Verkehrswege (z.B. A4, A559, A59).

Seit Sperrung der Leverkusener A1 Brücke für den LKW-Verkehr im Jahr 2012 kommt es in unserer Region zu einer erheblichen Zusatzbelastung im Nord-Süd Verkehr auf der A4 mit resultierenden Verkehrsstaus. Nach Fertigstellung der Leverkusener Brücke wird es im Kölner Süden zu spürbarer Entlastung kommen.

Das Programm „Pro Schiene“ und moderne Logistikkonzepte werden den Straßenverkehr zusätzlich entlasten. Ferner werden Maßnahmen der Verkehrswende (u. a. autonomes Fahren etc.), aber auch der Ausbau der digitalen Infrastruktur mit resultierenden verstärkten Homeoffice-Angeboten, lokalen Coworking Spaces etc., den KFZ-Individualverkehr zunehmend reduzieren.

Die Einsparungen in Höhe von mehreren 100 Mio. bis zu nahezu 1 Milliarde € durch den Verzicht auf den Neubau einer A553 sollen gezielt in eine Angebotsverbesserung des ÖPNV, z.B. durch Takterhöhungen und Anpassung des Tarifsystems, in den Bau einer neuen rechtsrheinischen Stadtbahn sowie in eine umweltfreundliche Bahn-, Rad- und Fußgängerbrücke über den Rhein im Kölner Süden (bei Sürth) investiert werden. Ferner fordern wir den Ausbau des Radwegenetzes.



Fazit

Den Bau neuer Autobahnen von veralteten Kriterien abzuleiten ist nicht zukunftsweisend, nicht nachhaltig und entspricht nicht den Grundsätzen des jüngst gefällten „Klima-Urteils des Bundesverfassungsgerichts“, welches dem „Schutz der Lebensgrundlagen“ für zukünftige Generationen höchste Bedeutung beimisst!

Das Mobilitätsgeschehen und der Individualverkehr werden sich sowohl durch den technischen Fortschritt als auch durch regulierende Maßnahmen in Zukunft deutlich verändern und den Klimaschutz fördern.

Die neue Autobahn Rheinspange 553 ist daher unverantwortlich gegenüber den nachfolgenden Generationen und nicht verhältnismäßig zum erwarteten Nutzen.

Wir lehnen aus den o.g. Gründen den Bau einer weiteren Rheinquerung ab und fordern die Nulllösung.

Unsere Kernziele:

- die Nulllösung: keine neue Autobahn Rheinspange 553, weder als Tunnel noch als Brücke
- Bewahrung der Agrarflächen sowie der Natur- und Landschaftsschutzgebiete in der Köln-Bonner Bucht
- keine Gefährdung der Klimaschutzziele und der Trinkwassergewinnung

Entwicklung von Alternativen zur Zielerreichung:

- Entwicklung und Umsetzung moderner und vor allem nachhaltiger Mobilitäts- und Transportkonzepte, Finanzierung durch eingesparte Neubaukosten von Fernstraßen
- Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV
- Realisierbarkeitsprüfung zusätzlicher Schiffs- und Fährverbindungen
- Kapazitätssteigerung des ÖPNV (z.B. neue Stadtbahn Troisdorf-Niederkassel-Sürth, zweigleisiger Ausbau der Linie 18 zwischen Bonn und Köln) und der Schiene
- Ausbau sicherer Rad- und Radschnellwege
- Realisierung von P&R-Plätzen außerhalb der Stadtgebiete mit guter ÖPNV-Anbindung
- Optimierung der vorhandenen Autobahnen, der Knotenpunkte und der Baustellenabwicklung