

An das Fernstraßen-Bundesamt
Friedrich-Ebert-Straße 72-78
04109 Leipzig

Bornheim, 09.02.2025
Norbert Kemmer
Lichtweg 27
53332 Bornheim

**Stellungnahme der Bürgerinitiative „Nein zur Rheinspange, Ja zur Nulllösung“ zum Vorhaben
Aktenzeichen: S3/03-07-07-02#00005#0001**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Mitglieder der Bürgerinitiative „**Nein zur Rheinspange, Ja zur Nulllösung**“ aus Bornheim-Widdig sind von den Auswirkungen des Vorhabens mit Aktenzeichen S3/03-07-07-02#00005#0001 betroffen. Wir als Bürgerinitiative fordern generell eine klimafreundliche Verkehrspolitik zu betreiben und deshalb den Bau von neuen Autobahnen zu verzichten. Stattdessen sollen alle alternativen Verkehrsmittel gefördert werden, um den individuellen Verkehr im Sinne der Erreichung der Klimaziele zu unterstützen. Deshalb lehnen wir jedwede Form der Rheinquerung in Gestalt der zum Projekt Rheinspange in Betracht gezogenen Brücken- und Tunnelvarianten ab.: Nachstehend finden Sie unsere Erläuterungen hierzu:

I. Alle Varianten der Rheinspange

1. Auswirkungen auf 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 den Klimaschutzzielen 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, Untertunnelung von Wohnhäusern, Minderung von Immobilien- und Grundstückswerten und der Lebensqualität in unserer Heimat.

2. Aktualität der Basis-Verkehrszahlen nicht mehr gegeben

Die Rheinspange, A553 ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit dem Zusatz „vordringlicher Bedarf“ dargestellt. Die Prognosen und Bedarfsermittlung stammen aus den Jahren 2012 – 2016, entsprechen nicht mehr den heutigen und zukünftigen Anforderungen und basieren auf dem primären Verkehrsentslastungsziel des Kölner Südens durch Bau der Rheinquerung bei Köln-

Godorf. Diese nördliche Rheinquerung ergab mit den damaligen Prognosen einen hohen Nutzen (NKF > 10, Nutzung 63000 KFZ/Tag) und wurde 2016 vom Bundestag beschlossen. Laut §4 des Fernstraßenausbaugesetzes hätte bereits 2021 eine Bedarfsplanüberprüfung stattfinden müssen und die Ergebnisse hätten in der Vorplanung des Projektes Rheinspange Berücksichtigung finden müssen. Zur Variantenauswahl hat jedoch weder eine aktuelle Erhebung der Verkehrsdaten noch des Bedarfs stattgefunden.

3. Verkehrsprognosen sind unrealistisch hoch

Die im BVWP 2030 und in der Vorplanung des Rheinspangenprojektes herangezogenen Verkehrsprognosen erweisen sich als unrealistisch und überzogen. Die Zuwächse für 2030 für die bestehenden BAB-Rheinquerungen im Prognose-Bezugsfall (Nullvariante) Köln/Bonn prognostizieren ein Plus von 15%. Weder im Bundesdurchschnitt, noch in der Region Köln-Bonn werden diese Verkehrszuwächse erreicht werden. Dies bestätigt ein Rückblick auf die Verkehrsentwicklung auf Basis der BAST-Verkehrsstatistiken der vergangenen Jahre ¹⁾. Seit Anfang der 2010er Jahre bis 2024 stagnieren sowohl die Anzahl der KFZ/Tag als auch die Verkehrsleistung gemessen in zurückgelegten KFZ-Km. (s. Tab 1,2)

Laut BPÜ-Basisprognose 2040³⁾ reduziert sich die MIV Personen Verkehrsleistung im Vergleich zu 2019 um 1,1% und im Vergleich zu 2030 um 8,5% (Verkehrsaufkommen: -12,2 %!). Lediglich das Gesamttransportaufkommen im Güterverkehr liegt in der Basisprognose 2040 gegenüber der VP 2030 um 17,3 % höher. Der Anteil des Schwerverkehrs bei z.B. der Variante V6aT beträgt jedoch lediglich DTVsv 2800 KFZ/Tag.

4. Bevölkerungsprognosen zeigen negatives Wachstum

Die NRW.Bank Prognosen zum Bevölkerungswachstum ²⁾ zeigen in der Wirtschaftsregion Köln-Bonn bis 2040 zwar einen Anstieg der Gesamt-Bevölkerung um 8,4%, in der pendlerrelevanten Altersgruppe der 15 – 65-jährigen jedoch einen Rückgang bis 2040 von 5,5%. Dieser Trend wird auch durch die Geburtenrate der vergangenen Jahre⁴⁾ (Deutschlandweit 2022 minus 6%, 2023 minus 7%) bestätigt. Laut BPÜ-Basisprognose 2040⁵⁾ steigt von 2019 bis 2040 die Gesamtbevölkerung in Deutschland zwar um 0,9%, die für das Erwerbspotential relevante Bevölkerung im Alter von 19 – 70 Jahren jedoch sinkt im Prognosejahr 2040 um 7,9%. Insgesamt zeigen alle Studien einen deutlichen Rückgang der pendlerrelevanten Bevölkerungsgruppen.

5. Bestehende Verkehrs-Infrastruktur ist marode

Die dringend notwendige Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur hinkt gefährlich hinterher (Beispiele Fernstraßen in Lüdenscheid, Düsseldorf...). Allein in NRW sind in den nächsten 10 Jahren ca. 873 BAB Brücken sanierungsbedürftig, bundesweit ca. 4000! Statt der im Brückengipfel festgelegten Sanierung von 430 BAB Brücken pro Jahr wurde 2023 lediglich die Hälfte erreicht. Dabei wächst die Befürchtung, dass der Anteil an sanierungsbedürftigen Bauwerken deutlich unterschätzt dargestellt wurde und die bereitgestellten Gelder dem notwendigen Sanierungsprogramm nicht gerecht werden (s. Bundesrechnungshof ⁶⁾). Die Auswirkungen der versäumten Sanierungspolitik sind als Vollsperrung und mit deutlichen Verkehrsbeschränkungen bis auf weiteres z.B. auf der A45 und A42 drastisch spürbar. Viele gefährdete Bauwerke erfordern bereits eine Verkehrsbeschränkung. Experten erwarten über die kommenden Jahre volkswirtschaftliche Schäden in Milliardenhöhe.

Wir vertreten den Standpunkt, dass der Erhalt der bestehenden Infrastruktur, BAB-Optimierungsprojekte, der Erhalt und Ausbau der Schiene sowie ÖPNV gegenüber den Fernstraßen-Neubau-Projekten wie der Rheinspange Vorrang erhalten soll.

6. Nullvariante nicht geprüft

Die Nullvariante unter Einbeziehung realistischer Wachstumsprognosen (s. Pkt. 4,5) und der Auswirkungen geplanter BAB-Optimierungsprojekte (z.B. Vermeidung der Verflechtungszonen bei den Knotenpunkten A4/ A555 Köln Süd oder A555/ A565 Bonn) sowie der Einbeziehung einer wirksamen Mobilitäts- und Verkehrswende wurde nicht als weitere mögliche Variante untersucht und weder beim Variantenvergleich herangezogen, noch wurde der Bedarf einer neuen Rheinquerung, auch mit Hinblick auf die Erreichung der Klimaschutzziele, in Frage gestellt.

Allein die Wiederinbetriebnahme der A1 Brücke Leverkusen für LKW im Jahr 2023 zeigt heute eine deutliche Entlastung der Rodenkirchener A4 Brücke (ca. minus 10.000 LKW/Tag) gegenüber der Bestandsaufnahme!

7. Induzierter Verkehr unzureichend berücksichtigt

Bei allen Varianten führt der Bau der neuen Autobahn A553 zu einer erheblichen Verkehrszunahme in der Region. Der Vergleich der Verkehrsdaten des Prognose-Bezugsfalls 2030 (Nullvariante) mit dem Prognosefall 2030 der veröffentlichten Verkehrsuntersuchungen (hier Differenzanalysen) macht deutlich, dass die neue Rheinspange an den Knotenpunkten der A4/A555, A565/ A555, A59/A565 und A59/A3 nicht zu signifikanten Verkehrszunahmen im Fernverkehr führt. Ca 50-60% des Rheinspangenverkehrs 2030 werden als verlagerter Verkehr von den BAB-Rheinbrücken Köln Rodenkirchen und Bonn Nord dargestellt. Die verbleibenden 40-50% sind zusätzlicher, durch den Bau der Rheinspange **Induzierter Verkehr**. Die Verkehrsuntersuchung enthält keine quantitativen Aussagen zum **Induzierten Verkehr**, lediglich findet sich dort nachstehender Hinweis⁷⁾: *„Das liegt zum einen daran, dass durch die Rheinspange neue Verkehrsbeziehungen ermöglicht werden. Zum Beispiel ist es für Einwohner der Stadt Niederkassel nun leichter möglich, auch auf der anderen Rheinseite Einkäufe des täglichen Bedarfs zu erledigen, da sich die Fahrtzeit signifikant verkürzt“.*

Die Ermittlung der „neuen Verkehrsbeziehungen“ bzw. des **Induzierten Verkehrs** ist in den Verkehrsuntersuchungen nicht nachvollziehbar. Die Auswirkungen des Induzierten Verkehrs hinsichtlich z.B. der ausgestoßenen Schadstoffe, des Lärms oder CO₂ auf die Umwelt und das Klima sind nicht ausgewiesen.

8. Umwelt erheblich belastet

Alle Varianten führen zu einer erheblichen negativen Auswirkung auf die Umwelt, den Artenschutz und das Klima sowie zu KFZ-Verkehrszunahmen in unserer Region. Die Auswirkungen des Induzierten Verkehrs (zusätzlicher Verkehr im Vergleich zur Nullvariante) auf die Umwelt sind unzureichend berücksichtigt. Bei allen Varianten fehlt der Nachweis, dass der Aufwand und Schaden den Bau und Betrieb der Rheinspange im Verhältnis zum Nutzen rechtfertigen.

9. Erhebliche Zusatzbelastung für das Klima

Die Auswirkung der Rheinspange auf die Erreichung der Klimaschutzziele ist weder, wie im Klimaschutzgesetz gefordert, ermittelt und dargestellt, noch im Variantenvergleich berücksichtigt. Die Auswirkungen des Induzierten Verkehrs (zusätzlicher Verkehr im Vergleich zur Nullvariante) auf das Klima sind unzureichend berücksichtigt.

II. Zu den südlichen Varianten ausgehend von W2, W3, W4 generell

1. Dargestellter Nutzen nicht gegeben

Wesentliche Ziele des 2016 im BWP 2030 vom Bundestag genehmigten Projektes Rheinspange waren die Entlastung der bestehenden BAB Rheinbrücken Köln/ Bonn sowie die Verbesserung der Anbindung der vorhandenen A553 bei Brühl. Im BVWP wurde daher die Querung bei Godorf favorisiert, da weiter südliche Trassenführungen als Alternativen kaum für möglich gehalten wurden.

Dennoch wurden ausgehend von W2,3,4 insgesamt 10 südliche Trassen tiefer untersucht. Diese südlichen Trassen weisen alle gegenüber der im BVWP gezeigten Nordvariante wesentliche Einbußen bezüglich Anzahl der Nutzer und bei den Entlastungen der Bestandsbrücken aus. Dadurch ergeben sich deutliche Reduzierungen im Bereich der Haupt-Nutzerkomponenten wie „Einsparung der Reisezeit, der Betriebskosten und der Zuverlässigkeit, so dass unter Einbeziehung der z.T. stark gestiegenen Investitionskosten der Nutzen weit unter dem noch im BVWP 2030 genannten NKF >10 liegt. Damit widersprechen die Südvarianten den Zielen des im Jahre 2016 genehmigten BVWP 2030.

Bei allen südlichen Varianten ausgehend von W2, W3, W4 fehlt der Nachweis, dass der Aufwand und Schaden den Bau und Betrieb der Rheinspange im Verhältnis zum Nutzen rechtfertigen.

2. Inakzeptable Eingriffe in Natur und Landschaft, Naherholung und Wohngebiete

Alle südlichen Varianten stellen einen inakzeptablen Eingriff in den Landschafts- und Naturschutz in Bornheim dar. Der Knoten der V10T und die Basisstraßen V9 liegen in unmittelbare Nähe des Waldgebietes Eichenkamp. Die Basisstraßen von der L300/ L192 zur A555 im Falle V6, 7, 8, 11 beeinträchtigen mehrere Biotope, darunter den Alfterer-Bornheimer Bach. Viele Hektar wertvolles Ackerland und Erholungsräume gehen für immer verloren. Die Varianten V8, V9 und V10 erfordern zudem die Über- bzw. die Unterbauung von Wohnhäusern oder deren Abriss.

Zu kritisieren ist weiterhin, dass nicht untersucht wurde, welche adäquaten Ausgleichsmaßnahmen für den geplanten Verlust dieses wertvollen Naturraums notwendig werden und ob dafür im näheren Umfeld überhaupt die dafür benötigten Flächen zur Verfügung stehen.

Weiter ist aus den Planungsunterlagen nicht erkennbar, welches Konfliktpotential die südlichen Varianten mit dem Teil-Flächennutzungsplans Windenergie der Stadt Bornheim aufweist.

Der Umweltschutz in der Region Bornheim erfährt durch die Doppelbelastung Windenergie und Rheinspange eine erhebliche Beeinträchtigung. Während die Windenergie einen positiven Beitrag zur Erreichung der Klimaziele darstellt, wird mit dem Bau und Betrieb der Rheinspange genau das Gegenteil erreicht.

III. Zu den Varianten ausgehend von W2,3 – Neue AS Widdig

Nur die Varianten ausgehend vom Knoten W2 und 3 (V5,6,7,8,9,11) erfordern lt. Vorplanung die Schließung der vorhandenen A555 AS Wesseling Süd und die Schaffung einer neuen A555 AS-Widdig wenige Kilometer südlich. Mit diesem neuen Autobahn-Anschluss sieht das Projekt auf der L192 und der L300 jeweils eine neue Kreuzung und ca. 2 km lange Basisstraßen zur A555 vor und damit eine Versiegelung von wertvollem Grün- bzw. Ackerland.

Obwohl wir alle Varianten ablehnen, bitten wir im Falle der Realisierung einer der Varianten V 5-9,11, die Anschlussstelle Wesseling-Süd aufgrund nachstehender Einwände zu erhalten:

1. Investitionskosten AS Widdig

Aus den zur Verfügung gestellten Unterlagen geht nicht eindeutig hervor, welche Zusatzkosten durch die neue AS Widdig im Vergleich zu den W1,4 Varianten entstehen und wie diese in die Bewertung eingegangen sind (im Erläuterungsbericht ist unter 3.3.6.1 Investitionskosten lediglich die rechtsrheinische AS aufgelistet).

2. Umweltbelastung durch AS Widdig

Aus den zur Verfügung gestellten Unterlagen geht nicht eindeutig hervor, welche Umweltbelastungen durch die neue AS Widdig im Vergleich zu den W1,4 Varianten entstehen und wie diese in die Bewertung eingegangen sind. Besonders die unter Pkt. III/4 genannte Verkehrszunahme wird die Wohnbereiche entlang der L300 und das wichtige Naherholungsgebiet durch den Schadstoffausstoß und Lärm erheblich belasten.

3. Trinkwasserschutz Wasserschutzgebiet Urfeld-Hersel

Die Tatsache, dass die AS Widdig und die Basisstraße von der L300 zur A555 im Falle W2 in unmittelbarer Nähe zur Trinkwasserschutzzone 2 verläuft, scheint nicht hinreichend bewertet zu sein (lt. Erläuterungsbericht sei diese konfliktfrei, Bewertung Trinkwassergefährdung mit der Note 1). Immerhin heißt es in der Stellungnahme der unteren Wasserbehörde zur UVS:

„Nur die Varianten 5B, 6aB, 6aT, 6bB und 7T sind aus Sicht der Wasserversorgung vertretbar, soweit alle Belange der entsprechenden Wasserschutzgebietsverordnungen eingehalten werden und soweit die bestehende Autobahntrasse A555 unverändert genutzt wird. Sollte jedoch im Zuge einer Realisierung der Varianten 5B, 6aB, 6aT, 6bB und 7T die bestehende Autobahntrasse in Richtung des Wasserschutzgebietes Urfeld erweitert und so die Wasserschutzzone II des Wasserschutzgebietes Urfeld tangiert oder geschnitten werden, gelten die in dieser Stellungnahme vorgebrachten Einwände unverändert fort und diese Varianten wären aus Sicht des Trinkwasserschutzes aus den oben genannten Gründen ebenfalls äußerst kritisch zu betrachten.“

Durch unsachgemäßes Handeln oder Ereignisse wie Unfälle ist weder beim Bau noch beim Betrieb der AS-Widdig auszuschließen, dass das Grundwasser mit wassergefährdenden Stoffen beeinträchtigt wird und unsere Trinkwasserversorgung nicht mehr sichergestellt werden kann. Beispielhaft für eine potenzielle Trinkwassergefährdung möchten wir auf die Gefahrgut-Transporte der im Wesseling-, Niederkasseler- und Brühler-Raum zahlreich angesiedelte Metall-, Chemie- und Mineralölindustrie hinweisen. Allein im Mineralölbereich Wesseling fertigt die Tankwagenverladung in Spitzenzeiten über 700 Tankwagen pro Tag ab. Hier gilt zu prüfen, ob die AS Widdig überhaupt von Gefahrgut-Transporten genutzt werden darf. In letzter Konsequenz (Sperrung der Basisstraße L300 und Auffahrt Köln der Basisstraße L192) müssen diese Transporte dann ihren Weg zur A555 durch das Stadtgebiet Wesseling zur AS Godorf suchen oder über die L192 zur AS Bornheim. In diesem Zusammenhang erinnern wir an einen Gefahrgutunfall vor ca. 20 Jahren: Ein mit Mineralöl beladener Tanklastzug kippte in der Kurve der Auffahrt AS-Wesseling-Süd der A555 um.

4. Verkehrsbelastung durch neue AS Widdig

Durch die Schließung der AS Wesseling und Schaffung der Ersatz-AS Widdig werden lt. Verkehrsuntersuchung DTV 42.300 KFZ/Tag von Wesseling nach Bornheim-Widdig verlagert. Eine weitere Verkehrszunahme wird durch den Neubau der Rheinspange induziert. Dass durch diese Verlagerung und Induzierung kein Mehrverkehr im unterlagerten Netz erfolgen soll, sondern wie in der Verkehrsuntersuchung dargestellt, eine Entlastung, ist nicht nachvollziehbar. Allein der Verlagerungsverkehr aus Wesseling Ost, Urfeld und Shell wird die L300 im Widdiger Norden deutlich mehr belasten. Verkehrsteilnehmer aus Richtung nördliches Vorgebirge, Sechtem und Wesseling, mit dem Fahrtziel Köln (das ist der überwiegende Anteil der o.g. 42.300 KFZ/Tag) fährt im Falle der W2 Varianten ca. 4,5 km/Tag zusätzlich gegenüber dem Verbleib der AS Wesseling Süd, im Falle der W3 Varianten sogar um ca. 6,5 km mehr. Das trifft auch auf den durch die benachbarte Industrie hervorgerufenen Schwerverkehr zu.

Fazit: Die Beibehaltung der A555 AS Wesseling Süd führt zu Reduzierung der Trinkwassergefährdung, des Flächenverlustes, des CO2 Ausstoßes und liefert einen positiven Beitrag zur Einsparung der Reisezeit.

Wir bitten um die Berücksichtigung aller Punkte unserer Stellungnahme.

Für die Bürgerinitiative

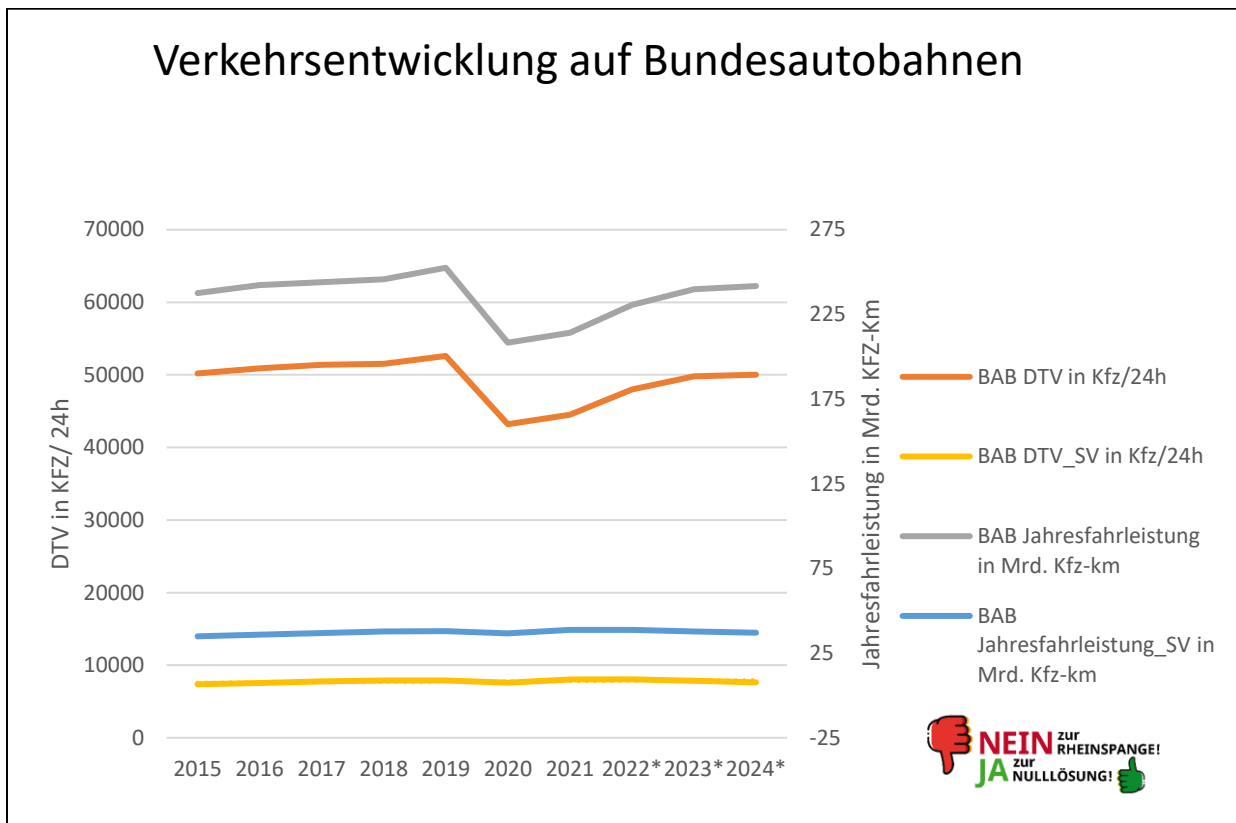
Norbert Kemmer

Esther Ospelkaus

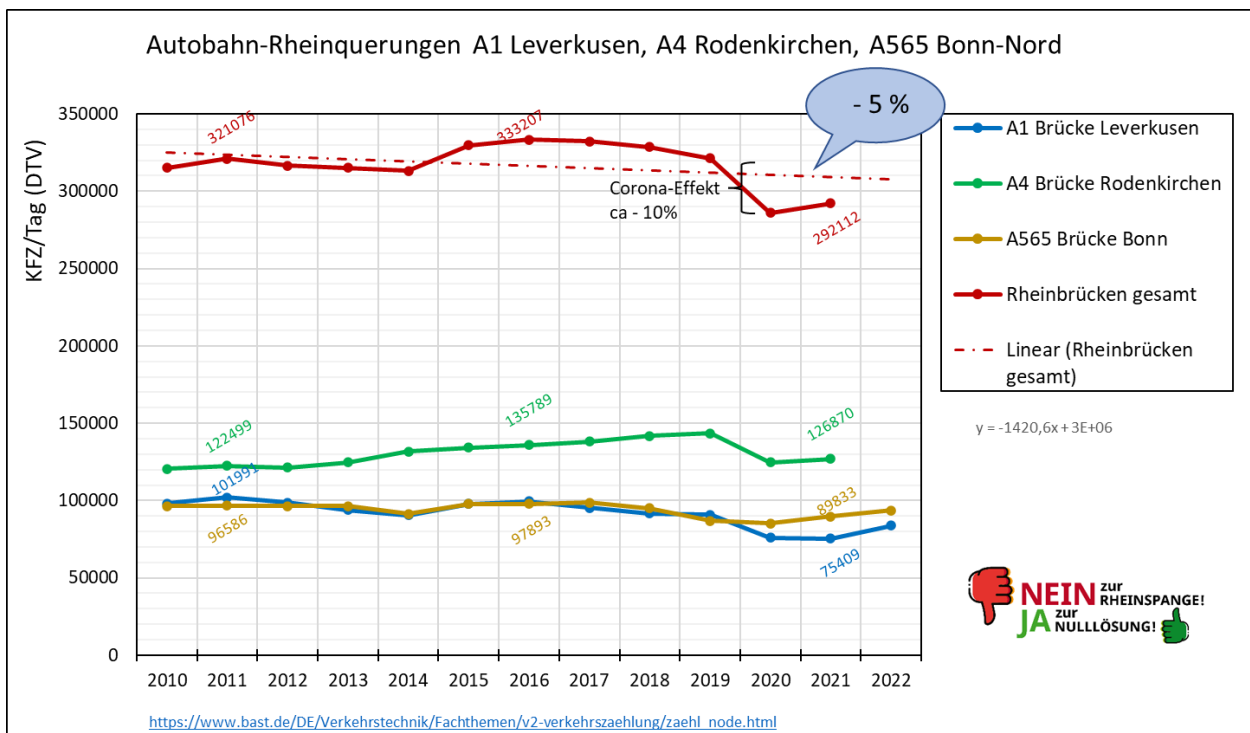
Christine Schreier

Michael Vöpel

- 1) https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl_node.html;jsessionid=DF7A4C5661826CA963E502D5C835C136.live11314
- 2) https://www.nrwbank.de/export/.galleries/downloads/Regionalwirtschaftliche-Profile/NRW.BANK_Wirtschaftsregion-Koeln-Bonn-2021.pdf S.15
- 3) https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-bericht-bpue.pdf?__blob=publicationFile S.22
- 4) https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/07/PD24_274_12.html
- 5) https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-bericht-bpue.pdf?__blob=publicationFile S.26
- 6) https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/br%C3%BCckenmodernisierung_sprogramm-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=4
- 7) https://rheinspange.nrw.de/wp-content/uploads/2023/02/BBW_VUA553_weitereVarianten_Bericht_2023-01-11.pdf S.11



Tab 1 (Daten aus den Jahren mit * sind vorläufig)



Tab 2 (Die Daten für das Jahr 2022 für die A4 Rheinbrücke fehlen in der BAST Statistik, die Daten für 2023 sind im Januar 2025 noch nicht verfügbar)