

Bürgerinitiative

„Rheinspange W3 W4“

Die Bürgerinitiative „Rheinspange W3 W4“ (im Folgenden Bürgerinitiative) lehnt Rheinquerungen im Bereich von Widdig und Urfeld nach Niederkassel, und somit die Planungsvarianten W 3 und W4 als mögliche Querungen der Rheinspange 553 ab. W3 und W4 widersprechen grundlegend dem originären Ziel der Rheinspange 553 als Maßnahme zur Verkehrsentslastung. Weiterhin sind W3 und W4 unzureichend analysiert und entsprechen nicht mehr den aktuellen Anforderungen einer modernen und umweltbewussten Verkehrsplanung. Die Bürgerinitiative sieht in W2, W3 und W4 eine massive Gefahr der Überlastung des regionalen Verkehrsnetzes und kritische Beeinträchtigungen des anthropogenen und natürlichen Lebensraums in Bornheim.

Die Position der Bürgerinitiative:

- Als bevorzugte Variante unterstützt die Bürgerinitiative die Variante W1 (Streckenführung bei Godorf). Hauptgründe sind erstens eine möglichst geringe Belastung für betroffene Bürger, zweitens die eigentliche Zielerreichung zur Verbesserung des überregionalen Verkehrs und drittens der Verkehrsentslastung des Kölner Südens.
- Bei der Streckenführung W1 bei Godorf unterstützt die Bürgerinitiative eine Rheinquerung als Kombination aus Brücke und Tunnel für den rechtsrheinischen Teil, um die betroffenen Anwohner, als auch die Umwelt möglichst weitgehend zu entlasten.
- Die Bürgerinitiative unterstützt als Alternative eine „Null-Lösung“.

Warum die Variante W1 bei Godorf?

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht „vordringlichen Bedarf“ für die Rheinspange 553. W1 erweitert die Verbindung der A59 und A555 um die direkte Anbindung an die A553 über die L150. Dadurch erreicht die Rheinspange 553 maximale Bedeutung als überregionalen Verkehrsweg.

Eine Verkehrsentslastung ist ausweislich der Verkehrsuntersuchung nur zu realisieren, wenn die Rheinquerung in räumlicher Nähe zu Köln erfolgt. Die Verkehrsuntersuchung zeigt eindeutig, dass südlichere Varianten ab W2 das gewünschte Ziel einer Verkehrsentslastung um mindestens 33% konterkarieren.

W1 hat den räumlichen Vorteil, dass sie linksrheinisch überwiegend durch Industriegebiet führt. Eine Tunnellösung unter Wohnbau, sowie eine Brückenlösung über Wohnbau lehnt die Bürgerinitiative entschieden ab. Hier würde eine massive Belastung für Mensch und Natur erfolgen, die in keinem Verhältnis zum Nutzen der Maßnahme steht.

Fazit zu W1:

W1 ist die einzige Variante mit einer maximalen überregionalen Bedeutung als Verkehrsweg. Andere Rheinquerungen führen zwangsläufig zu höheren Umweltbelastungen für eine äquivalente Zielerreichung. W1 bei Godorf weist linksrheinisch den geringsten Raumwiderstand im Vergleich zu allen anderen Varianten

auf. Rechtsrheinisch könnte W1 als Tunnellösung gebaut werden, um eine geringstmögliche Beeinträchtigung der menschlichen und naturräumlichen Umwelt zu erreichen.

Warum eine „Null-Lösung“?

Straßen.NRW prognostiziert in der Verkehrsuntersuchung (Stand Februar 2020) für das Jahr 2030, dass die Rodenkirchener Brücke der A4 durch die Rheinspange um ca. 12.000 bis 19.000 Fahrzeuge pro Tag und damit ca. 8 bis 12 % entlastet werden kann.

Die vg. Untersuchung lässt wichtige Aspekte außer Betracht:

1. Die vg. Untersuchung lässt unberücksichtigt, dass die Rheinbrücke Leverkusen der A1 seit 2012 für LKW mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen gesperrt ist. Ausweislich der vg. Untersuchung belasten allein ca. 13.000 LKW pro Tag die A4 im Kölner Süden. Mit der Wiedereröffnung der Rheinbrücke Leverkusen wird sich diese Anzahl signifikant reduzieren.
2. Ein weiterer Mangel der Verkehrsuntersuchung ist, dass Aspekte des Klimaschutzes ebenso unberücksichtigt gelassen wurden, wie die bereits eingeleitete Verkehrswende.

Weitere Ungenauigkeiten für Vorhersagen bestehen darin, dass die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Arbeits- und damit Verkehrsverhalten der Bevölkerung sich heute noch nicht prognostizieren lässt.

Hinzu kommt, dass die im April 2020 veröffentlichte Raumanalyse der Umweltverträglichkeitsstudie „**hohe bis sehr hohe Raumwiderstände**“ im gesamten Untersuchungsraum zur Rheinspange ausweist. Zusammenfassend wird hier konstatiert, dass aus umweltfachlicher Sicht keine Möglichkeit für eine konfliktfreie Trassenführung besteht.

Zur Verbesserung der Mobilität und Verkehrsentlastung tritt die Bürgerinitiative auch für die „Null-Lösung“ ein. Dies bei gleichzeitiger Optimierung der bestehenden Autobahnen (A4, A59, A555 und A559) gemäß dem Bundesverkehrswegeplan. Signifikante Verbesserungen im lokalen Verkehr können durch den ÖPNV-Ausbau (Schienen- und Radinfrastruktur) erfolgen.

Fazit zur „Null-Lösung“:

Die Bürgerinitiative kann den Argumenten für eine Null-Lösung folgen, sowohl aufgrund der unvollständigen Verkehrsuntersuchung als auch mit Blick auf die massiven Beeinträchtigungen für Mensch und Natur.

Im Falle einer Realisierung der Rheinspange 553 ist W1 die zu bevorzugende Variante.

gez.

Bürgerinitiative „Rheinspange W3 W4“, Widdig