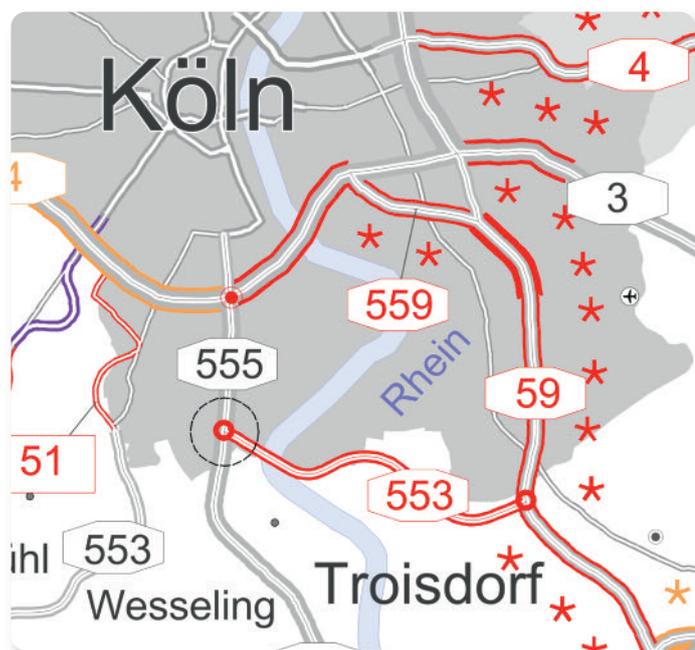


A 553 – Neue Rheinspange südlich Köln: Vorrang für die Wirtschaft

Gegen große Widerstände betroffener Kölner Stadtteile und Ortschaften im Rhein-Sieg-Kreis soll die linksrheinische A 555 bei Köln-Godorf mit der rechtsrheinischen A 59 bei Köln-Lind verknüpft werden. Die vierstreifige Autobahnquerspanne A 553 wurde allein durch den Lobbysturm der regionalen Chemiewirtschaft in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2030 gehoben. Dabei gibt es weitreichende artenschutzrechtliche Konflikte und die örtliche Bevölkerung würde durch negative Klimawirkungen, Lärm und Verkehre im Zubringersystem belastet. Für den BUND steht fest: Diese Neubaumaßnahme muss wegen ökologischer und städtebaulicher Unverträglichkeit gestrichen werden.



Kurzsteckbrief

Die Planung für die A 553 ist noch lange nicht abgeschlossen. Die in der Bedarfsplanung ursprünglich vorgesehene Variante wurde verworfen und stattdessen zwölf Neubau-Varianten zur weiteren Untersuchung abgegrenzt. Diese führen entweder über eine Rheinbrücke oder durch einen Tunnel und weichen weit von der ursprünglichen Plantrasse im Bundesverkehrswegeplan ab. Bis 2028 soll die endgültige Planung stehen für einen vierstreifigen Neubau zwischen der A 555 bei Köln-Godorf und der A 59 bei Köln-Lind.

Länge: 10,2 km	Kosten (2014): 361 Mio. €	Vordringlicher Bedarf* NKV: >10
Aus-/Neubau Fahrstreifen	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 63.000
Umweltbetroffenheit: „mittel“	Raumordn. Bedeutung: „nicht bewertungsrelevant“	Städtebaul. Bedeutung: „nicht bewertungsrelevant“

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Ein Straßenbauprojekt „ohne Planung“ schafft es in den Vordringlichen Bedarf

Dem Projekt Rheinspange lag das wirtschaftliche Kalkül zugrunde, die linksrheinischen Chemie- und Raffineriestandorte Hürth und Wesseling über den Rhein hinweg mit denen im Kölner Süden zu verbinden. Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Köln rührte dafür schon Jahre vor der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes kräftig die Werbetrommel. Dem Bundestag lagen bei seiner Entscheidung über die A 553 im Dezember 2016 keine qualifizierten Unterlagen vor. In der Internetdarstellung der Einzelprojekte (www.bvwp-projekte.de) wird das Projekt als „ohne Planung“ geführt und die notwendige Planungsdauer auf 138 Monate beziffert. Das Verkehrsaufkommen wird auf bis zu 63.000 Kraftfahrzeuge geschätzt. Dem Bundestag genügten diese vagen Hinweise und die Annahme einer „mittleren Umweltbetroffenheit“, um das Projekt als vordringlich einzustufen.

Trassenfindung: Chemie gegen Umwelt und Stadtqualität

Die Umweltverträglichkeitsprüfung zu dem Neubauprojekt hat festgestellt, dass in allen zwölf Varianten extrem hohe Raumwiderstände vorherrschen. Der Grund ist der dicht besiedelte Ballungsraum im Kölner Süden mit zugleich wertvollen Naturgütern. Die nördlichen Trassen scheiden wegen des Ausschlusses einer Tunnellösung beziehungsweise der Betroffenheit des Flora-Fauna-Habitat-Gebiets „Rhein-Fischschutzzone zwischen Emmerich und Bad Honnef“ mit besonders hohen Schutzvorschriften aus. Dadurch entfällt aller Voraussicht auch die denkbare direkte Verlängerung der A 553-Bestandsautobahn bei Berzdorf nach Osten. Wenn überhaupt würde nur eine Tunnelvariante die wichtigsten Raumkonflikte ansatzweise bewältigen. Die Tunnellösung wird aber von der IHK abgelehnt, da Gefahrguttransporte im Tunnel nur eingeschränkt möglich sind. Das Ziel der IHK, mit dem Bau der Autobahn zwei Chemiestandorte verkehrstechnisch zu verbinden, würde damit scheitern.

Raumordnerisch ist das Projekt unbedeutend, es hat auch keine verkehrlichen Entlastungswirkungen

Im Bundesverkehrswegeplan wurden die raumordnerischen Wirkungen als „nicht bewertungsrelevant“ eingestuft. Die neue Verkehrsstrasse wird nicht das bestehende Autobahnnetz in der Region entlasten. Die bestehenden Engstellen der Bestandsautobahnknoten müssten insofern weiterhin durchfahren werden, das Netz wurde durch die A 553 lediglich mit zwei weitere Knotenpunkte belastet.

Darüber hinaus würde das untergeordnete Verkehrsnetz zusätzlich belastet, durch Zu- und Abfahrten der Neubaustrecke.

In der städtebaulichen Bewertung wurde das Projekt als „nicht bewertungsrelevant“ eingestuft. Nachteilige städtebauliche Effekte wurden hier schlichtweg ignoriert. Die Stadt Niederkassel droht in zwei Teile zerschnitten zu werden, die zusätzlich geplanten Zu- und Abfahrten würden die lokalen Verkehrsströme völlig auf den Kopf stellen, eine wichtige Frischluftzufuhr der Stadt Köln würde versperrt. Nicht zuletzt steht die Autobahnplanung der Planung einer zeitlich parallel laufenden ÖPNV-Trasse im Wege.

Massive Widerstände aus der Bürgerschaft

Das einst von der IHK mit viel Werbeenergie vorangetriebenen Verkehrsprojekt erweist sich mittlerweile als Fehlplanung und ruft einen breiten politischen und bürger-schaftlichen Widerstand hervor. Die Niederkassler SPD hat sich vom Projekt abgewendet, auch die Politik in Bornheim sieht sich negativ betroffen.

Alternative

Der BUND schlägt als Alternative zum Neubau der A 553 mehrere Bausteine vor. Der örtliche Nah- und Berufsverkehr sollte nicht auf Autobahnen gebündelt, sondern der ÖPNV massiv ausgebaut und attraktiv gemacht werden. Derzeit sind regionale ÖPNV-Konzepte in Arbeit, die den lokalen Ziel- und Quellverkehr der Straße aufnehmen. Dazu gehören auch betriebliche Mobilitätskonzepte und vermehrtes Homeoffice. Falls noch nötig, könnte das Autobahn-Bestandsnetz im Kölner Süden um einige Zu- und Abfahrten entlastet und vorhandene Autobahnknoten ausgebaut werden.

Offiziell dient die geplante Autobahn nicht in besonderer Weise dem Wirtschaftsverkehr zwischen den Industriestandorten links und rechts des Rheins. Der Austausch zwischen diesen Standorten erfolgt heute schon zu großen Teilen über Pipelines. Der kann gegebenenfalls ausgebaut werden. Ob diese Industriestandorte angesichts der nötigen Dekarbonisierung langfristig bestehen bleiben, ist offen.

Kontaktpersonen

Achim Baumgarten, Mail: Achim.Baumgartner@bund-rsk.de

Holger Sticht, BUND Landesverband, Mail: holger.sticht-@bund.net