

An Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer, Bundesumweltministerin Frau Schulze, Ministerpräsident Herrn Laschet, NRW Verkehrsminister Herrn Wüst, NRW Umweltministerin Frau Heinen-Esser

KEINE neue Autobahn im Kölner Süden – NEIN zur Rheinspange 553



Quelle: Großräumige Verkehrsuntersuchung Raum Köln-Bonn für BVWP-Maßnahmen inkl. Rheinspange 553, Seite 38

Sehr geehrte Frau Schulze, Frau Heinen-Esser,
sehr geehrter Herr Scheuer, Herr Laschet, Herr Wüst,

Im bereits mit Autobahnen überfüllten Ballungsraum Köln – Bonn wird eine weitere Autobahn geplant, die sog. Rheinspange. Damit sollen die beiden Autobahnen A 59 und A 555 vor Ihren jeweiligen Staupunkten miteinander verbunden werden. Unmittelbar davon betroffen sind der Frischlufttraum für Köln, ein FFH-Gebiet (Flora-Fauna-Habitat Schutzraum), ein Naherholungsgebiet sowie der Ackerbau in der Region. Die Umweltverträglichkeitsprüfung von Straßen.NRW selbst ermittelt einen sehr hohen Raumwiderstand.

Deshalb fordern wir

- aufgrund der Umweltverträglichkeitsprüfung des von Straßen.NRW selbst ermittelten sehr hohen Raumwiderstandes den sofortigen Stopp aller weiteren Planungen und der Umsetzung der Rheinspange 553.
- den Erhalt ausgewiesener FFH-Gebiete
- den Schutz des Raumklimas
- keine neue Versiegelung von Flächen in Kaltluftentstehungsgebieten
- keine Zerstörung hochrangiger Wasserschutzzonen
- den Erhalt des erst 2008 fertiggestellten Retentionsraumes für den Hochwasserschutz Kölns
- keine weitere Zunahme der Luftverschmutzung
- nicht noch mehr Verkehr in einem schon überlasteten Gebiet

Die Stadt Köln ruft den [Klimanotstand](#) aus und die Bundespolitik beschwört die [Verkehrswende](#). Vor diesem Hintergrund wollen wir uns nicht mit der neuen Autobahn Rheinspange 553 abfinden!

Wir sind FÜR eine verantwortungsvolle und nachhaltige Verkehrspolitik, die nicht einfach den seit Jahrzehnten überkommenen Leitbildern der autogerechten Entwicklung folgt, sondern Lösungen im Sinne eines zukunftsfähigen Menschen- Umwelt-, Natur- und Artenschutzes sucht.

Erhalt ausgewiesener FFH-Gebiete

Deutschlandweit wäre dies zurzeit eines der größten und umfangreichsten neuen Bauprojekte mit geplanter Fertigstellung im Jahr 2030 und ist eine unwiederbringliche Zerstörung der Umwelt, der Natur und des Artenschutzes!

Im Planungsraum der Rheinspange 553 liegen zwei Teilgebiete des FFH-Gebietes „Rhein-Fischschutzzone zwischen Emmerich und Bad Honnef“. Das FFH-Gebiet „Rhein-Fischschutzzone“ ist insgesamt 2.335 Hektar groß und erstreckt sich von Emmerich im Nordwesten bis nach Bad Honnef im Südosten Nordrhein-Westfalens. Als ein ausgewiesenes FFH-Gebiet fasst es schutzwürdige Abschnitte des Rheins zusammen. Besonders wertvoll ist das Gebiet als Laichplatz und Lebensraum für Jungfische. In diesem Gebiet gehören Lachs, Maifisch, Steinbeißer, Groppe, Meererneunaue und Flussneunaue zu den heimischen Arten.

Die Rheinspange 553 zerstört große Flächen des FFH-Lebensraumtyps „Weichholz- Auenwald“. Er ist rechtlich ein prioritär geschützter Lebensraumtyp. Das hat seine Begründung in der Seltenheit und in der schwierigen Wiederherstellbarkeit. In Nordrhein-Westfalen sind die Zukunftsprognosen für diesen Lebensraumtyp, der mit insgesamt etwa 1.400 ha Fläche vertreten ist, offiziell „ungünstig“. Das Land NRW steht also beim Schutz und der Entwicklung massiv in der Bringschuld gegenüber der Bundesrepublik Deutschland bzw. der EU. Das Entwicklungsgebot im FFH-Recht würde durch den geplanten Brückenbau gebrochen.¹

Eingriffe in einen prioritären Lebensraumtyp sind nach § 34 (4) BNatSchG nur in speziellen Ausnahmen überhaupt möglich, etwa bei Problemen der nationalen Gesundheit, bei Seuchen, Notstand oder durch eine unmittelbare Freigabe durch die EU-Kommission.

Straßen.NRW beabsichtigt jetzt jedoch eine FFH-[Verträglichkeitsprüfung](#), um die Freigabe für den Bau der Rheinspange 553 bei der EU-Kommission wahrscheinlich doch noch zu ermöglichen!

Anwendung des Artenschutzes

Auf der Internetseite des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit steht Folgendes: „Mit zunehmender Naturzerstörung steigt das Risiko von Krankheitsausbrüchen bis hin zu Pandemien. Daher ist ein engagierter Naturschutz in vielen Weltregionen ein wichtiger Schlüssel, um neuen Infektionskrankheiten vorzubeugen.“ Auf diesen Zusammenhang hat Bundesumweltministerin Svenja Schulze zusammen mit renommierten Wissenschaftlern in der Bundespressekonferenz am 2.4.2020 hingewiesen.

[Bundesumweltministerin](#) Svenja Schulze weiter: „Jetzt ist die Zeit für akute Krisenbekämpfung. Aber es wird eine Zeit nach der Pandemie geben. Spätestens dann sollten wir die Ursachen dieser Krise verstanden haben, um für die Zukunft besser vorbeugen zu können. Die Wissenschaft sagt uns, dass durch die Zerstörung von Ökosystemen Krankheitsausbrüche bis hin zu Pandemien wahrscheinlicher werden. Das zeigt: Die Naturzerstörung ist die Krise hinter der Corona Krise. Umgekehrt gilt: Gute Naturschutzpolitik, die vielfältige Ökosysteme schützt, ist eine wichtige Gesundheitsvorsorge gegen die Entstehung neuer Krankheiten. Ich würde es sehr begrüßen, wenn der Weltbiodiversitätsrat den globalen Wissensstand zu diesen Fragen sammelt, aufarbeitet und der Politik weltweit zur Verfügung stellt. Denn die Weltgemeinschaft hat nach der Pandemie die Chance, eine neue globale Biodiversitätsstrategie zu beschließen – und so zu zeigen, dass sie aus den Pandemien der Vergangenheit gelernt hat.“²

Ausgewiesene FFH-Gebiete müssen unbedingt erhalten bleiben. Faule Kompromisse dürfen nicht umgesetzt werden, auch keine Alternativen. Wir müssen unsere Umwelt und Natur schützen!

Schutz des [Raumklimas](#)³

Laut [BUND](#) heißt es: „Die strittige Rheinquerung und die Autobahntrasse gefährden Kölns wichtigste Kälteentstehungsgebiete und Frischluftventilationsbahnen. Sie sind angesichts des fortschreitenden Klimawandels von großer Bedeutung. Das geplante Vorhaben droht den Siebengebirgs- und

¹ Die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, kurz FFH-Richtlinie oder Habitat Richtlinie, ist eine Naturschutz-Richtlinie der Europäischen Union. Die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie hat zum Ziel, wildlebende Arten, deren Lebensräume und die europaweite Vernetzung dieser Lebensräume zu sichern und zu schützen.

² [Internetseite](#) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit 4.4.2020

³ S. a. den [Animationsfilm](#) der BÜRGERINITIATIVE Porz-LANGEL gegen die Autobahnquerung A 553

Rheintalwind durch Erwärmung mindestens teilweise aufzuzehren, zu blockieren und zu verwirbeln. In jedem Fall würde ein erhöhter Schadstoffeintrag in die am dichtesten besiedelten Stadtbereiche stattfinden und darüber hinaus eine der bedeutendsten Frischluftzufuhrbahnen abgeschnitten bzw. belastet.⁴

Die Kölner Luft ist durch die Kessellage in der Kölner Bucht ohnehin schon besonders stark belastet.

Die Fachstudie der Landesregierung „Klimawandelgerechte Metropole Köln“, [LANUV Fachbericht 50](#), stellt fest, dass klimaaktive Flächen, wie sie im Langel-Zündorfer Raum zurzeit noch vorliegen, „eine sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber nutzungsändernden Eingriffen, Versiegelung und Bebauungsverdichtungen“ aufweisen und Flächen dieser Klasse (5), die durch das Verkehrsbauprojekt beansprucht werden würden, „im Lichte des Klimawandels die stadtklimatisch am stärksten ausgleichenden Bereiche darstellen“ und daher auf eine Versiegelung und sonstige Nutzungsänderungen verzichtet werden muss.

Das laut [Bundesverkehrswegeplan](#) 43 ha große Bauwerk würde durch Versiegelung nicht nur die Ökosystemdienstleistung Bodenkühlung maßgeblich beeinträchtigen, sondern sogar im [Gegenteil](#) aufheizend wirken und so unmittelbar zur Klimaerwärmung beitragen.

Die sommerliche Hitzeentwicklung der letzten Jahre darf nicht noch mehr die Gesundheit aller Menschen belasten. Keine neue Versiegelung von Flächen in Kaltluftentstehungsgebieten.

Keine Zerstörung hochrangiger Wasserschutzzonen

Laut Umweltverträglichkeitsstudie Straßen.NRW soll die Rheinspange in einem großflächigen Wasserschutzbereich, sogar durch Zone 2 mit dazugehörigen Brunnenstandorten gebaut werden.

Gleichzeitig wurde der Bau der Rheinspange damit begründet, den Chemiegürtel um Köln herum besser zu vernetzen. Ein so wichtiges Wasserschutzbereich, darf nicht den Gefahren von Chemie- und Gefahrguttransporten ausgesetzt werden.

Keine weitere Zunahme der Luftverschmutzung

Der von Straßen.NRW prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehr würde auf der Rheinspange 553 bei 64.000 Fahrzeugen liegen.

Davon betrüge der PKW-Anteil 82 % (52.500) und der LKW-Anteil 18 % (11.500).

Die beiden benachbarten Brücken würden dabei zusammen nur um etwa 35.000 Fahrzeuge pro Tage entlastet. Die restlichen ca. 30.000 Fahrzeuge auf der Rheinspange wären durch die Rheinspange neu erzeugter Kfz-Verkehr.

Der LKW-Anteil wird in der Prognose von Straßen.NRW für die Rheinspange mit etwa 18 % deutlich über dem Bundesdurchschnitt von ca. 10 % angesetzt.

Die Vorbelastungen der Luft durch die linksrheinische Petrochemie, den heutigen Straßenverkehr, den Luftverkehr, die Rheinschifffahrt und den Hausbrand beträgt laut „Online-[Emissionskataster Luft](#)“ des Landesumweltamtes im Bereich Langel/Lülsdorf 877 kg pro Quadratkilometer.

Durch die Rheinspange kämen weitere 385 kg (= 43 %) dazu. Die zukünftige Gesamtbelastung läge also bei 1262 kg pro Quadratkilometer!

Die Feinstaubemissionen für die benachbarten Brücken betragen heute:

- Bonn, Nordbrücke: 5,6 Tonnen je Quadratkilometer
- Köln, Rodenkirchener Brücke: 11 Tonnen je Quadratkilometer

Eine daraus abgeleitete Hochrechnung, basierend auf den von Straßen.NRW prognostizierten Verkehrszahlen, würde für die Rheinspange knapp 4,5 Tonnen je Quadratkilometer bedeuten.

Die Region ist durch Schadstoffe aus der Petrochemie, dem Straßenverkehr, dem Flugverkehr und weiteren Quellen schon stark belastet. Keinen weiteren Schadstoffausstoß durch einen überflüssigen und neuen Verkehr erzeugende Rheinspange 553!

Kein zusätzlicher Lärm im Langeler Rheinbogen

Die Nordvariante der Rheinspange 553 würde, zumindest über dem Retentionsbecken, aufgeständert werden müssen. Dabei müsste unter der Brücke eine lichte Durchfahrts Höhe für LKW und

⁴ S. a. [Machbarkeitsstudie](#) des BUND

landwirtschaftliche Fahrzeuge von ca. 5 m eingehalten werden. Darauf kommt dann der Brückenkörper mit mindestens 2 m und die nötigen Lärmschutzwände von 3-5 m. Zusammengenommen würde also ein massives Bauwerk mit der Höhe eines fünf- bis sechststöckigem Haus auf einer Länge von ca. 10 km entstehen.

Die Rheinspange würde an den nächsten Stellen ca. 250 bis 400 m entfernt zu den Ortschaften liegen. Das hätte für die Anwohner ein stetiges Grundrauschen Tag und Nacht zur Folge. Jeder Garten, jede Terrasse, jeder Balkon, jeder Platz, jeder Bürgersteig, jeder Spazierweg etc. in Autobahnnähe würde zukünftig rund um die Uhr verlärmert sein.

Dabei würden tagsüber trotz der Lärmschutzwände Lärmwerte, wie die bei einem lauten Gespräch, erreicht. Als dauerndes Grundrauschen allerdings.

Dabei prognostiziert Straßen.NRW selbst einen LKW-Anteil von 18 % (statt des bundesweiten Durchschnitts von etwa 10 %). Ein LKW erzeugt etwa so viel Lärm wie 23 PKW.

Die Lärmvorbelastung im Raum Langel / Lülsdorf wird durch den Verkehrslärm, den Schiffsverkehr (Lade- und Entladevorgänge im Godorfer Hafen, Ankerungen, Motoren), den Flugverkehr durch den Flughafen Köln-Bonn (insbesondere bei Betrieb der sogenannten Querwindbahn) und die linksrheinische Petrochemie (z. B. Fackelgeräusch) gebildet. Zudem ist das Gebiet umgeben von lärmenden Autobahnen.

Deshalb: Keinen weiteren Lärm durch einen überflüssigen und neuen Verkehr erzeugenden Rheinspange 553!

Zahlreiche Bürgerinitiativen, aber auch die Grünen und der BUND, haben sich schon gegen die Umsetzung dieses riesigen Bauprojektes, der Rheinspange 553, ausgesprochen.

Auch wir fordern vor dem Hintergrund des von Straßen.NRW in der Umweltverträglichkeitsstudie selbst ermittelten Raumwiderstandes (Zusammenführung aller Hemmnisse und Schwierigkeiten) den sofortigen Planungsstopp.

Die Stadt Köln ruft den ‚Klimanotstand‘ aus und die Bundespolitik beschwört die Verkehrswende. Vor diesem Hintergrund wollen wir uns nicht mit der neuen Autobahn Rheinspange 553 abfinden!

Wir sind FÜR eine verantwortungsvolle und nachhaltige Verkehrspolitik, die nicht einfach den seit Jahrzehnten überkommenen Leitbildern der autogerechten Entwicklung folgt, sondern Lösungen im Sinne eines zukunftsfähigen Menschen- Umwelt-, Natur- und Artenschutzes sucht.

Dazu gehört für uns

- ein zukunftsfähiger Ausbau des Nah- und Radverkehrs,
- die Entwicklung mobilitätsarmer Arbeitsverhältnisse,
- eine Abkehr vom „Just-in-time“-Lieferern, also der Autobahn als Warenlagerplatz
- und andere umweltfreundliche Lösungen in NRW, dem Bundesland mit dem dichtesten Autobahnnetz der Republik.

DAS wäre eine echte Entlastung!

[BÜRGERINITIATIVE Porz-LANGEL gegen die Autobahnquerung A 553](#)