

Unsere Belange werden durch die maßlosen Ausbau-Planung sowohl dauerhaft als auch vorübergehend, mittelbar und unmittelbar betroffen. Die Verletzung der Grundrechte, insbesondere: Art 2 Abs. 2 S. 1 (Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit) werden geltend gemacht. Zudem wird auf Art 20 a GG (Generationengerechtigkeit) hingewiesen: „Der Staat schützt auch die Verantwortung für die künftigen Generationen, die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsgemäßen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung.“ Der Neubau einer „Rheinspange“ steht dem total entgegen. **Keine der Varianten entspricht den Forderungen aus dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts.** Die genannten Grundsätze der Art 2 und Art 20 werden durch die Vorschläge für die Linienführung und das Linienbestimmungsverfahren nicht eingehalten und massiv verletzt. Das Klimaurteil des Bundesverfassungsgerichts vom April 2021 wird NICHT beachtet.

Das Verfahren und die Unterlagen sind fehlerhaft und deshalb aufzuheben. Das Verfahren hat neu zu beginnen.

Die Bekanntmachung erschien nicht in den Amtsblättern der betroffenen Städte Bornheim und Bonn.

Die Unterlagen wurden nur in Niederkassel und Wesseling ausgelegt. Die Unterlagen wurden nicht in Köln, Bornheim, Bonn, Troisdorf, beim Rhein-Sieg-Kreis ausgelegt, obwohl auf deren Gebiet Baumaßnahmen geplant sind oder erhebliche direkte Auswirkungen. **Insofern sind die Auslegungsorte unvollständig, das Verfahren ist neu aufzurollen.**

Das Verfahren zur Einwendung ist schon insofern unnötig kompliziert, als nur bei den nur zwei Auslegungsorten – Niederkassel und Wesseling – für Bürgerin und Bürger rechtssicher und den Termin einhaltend, eingewendet werden kann. Des Weiteren „hat der Deutsche Bundestag ein neues Postgesetz beschlossen: Ab 1.1.2025 soll die Post mehr Zeit für die Zustellung haben. Derzeit müssen noch mindestens 80 Prozent der heute eingeworfenen Briefe am nächsten Werktag beim Empfänger sein und 95 Prozent am übernächsten Werktag. Die Gesetzesnovelle sieht vor, dass erst am dritten Werktag nach Einwurf 95 Prozent der Briefe zugestellt werden müssen. Am vierten Werktag sollen es 99 Prozent sein.es wird nicht mehr am nächsten Tag ausgeliefert.“ Quelle

<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/faq-reform-postgesetz-100.html> ;

Insofern ist die Terminsetzung zu kurz bemessen, das Verfahren ist neu aufzurollen.

Es heißt in der Bekanntmachung:

„Die betroffene Öffentlichkeit im Sinne des § 2 Abs. 9 UVPG, einschließlich der Vereinigungen, deren satzungsgemäßer Aufgabenbereich durch die Planung berührt wird, kann bis spätestens zwei Monate (§ 21 Abs. 3 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 3a S. 1 VwVfG) nach Ablauf der Auslegungsfrist, das heißt bis einschließlich 17.02.2025, beim Fernstraßen-Bundesamt, Friedrich-Ebert-Straße 72-78, 04109 Leipzig, oder bei einer der vorgenannten Gemeinden, in denen die Unterlagen ausliegen, Einwendungen, Äußerungen und Stellungnahmen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens schriftlich oder zur Niederschrift (unter Angabe des Aktenzeichens: S3/03-07-07-02#00005#0001) erheben.

In der Bekanntmachung:

„*Fernstraßen-Bundesamt / Bekanntmachung des Fernstraßenbundesamtes über den Antrag auf Durchführung eines Linienbestimmungsverfahrens nach § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) inklusive Umweltverträglichkeitsprüfung unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß §§ 18 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für den Neubau der Autobahnverbindung (Querspange) BAB 553 inkl. Rheinquerung zwischen der linksrheinisch verlaufenden BAB 555 und der rechtsrheinisch gelegenen BAB 59, Rheinspange*“ ist nicht deutlich, wie die Einwendungen adressiert werden sollen, wenn sie bei den Auslegungsorten abgegeben werden.

Die Bekanntmachung ist somit in einem wesentlichen Teilen ungenau und verwirrend. Das Verfahren ist somit noch einmal neu aufzurollen.

Klickt man auf die Links der Bekanntmachung, dann erscheinen folgende Bildschirme:

<https://www.fba.bund.de/> :

The screenshot shows the homepage of the Fernstraßen-Bundesamt. At the top, there is a navigation bar with links for PRESSE, KONTAKT, ANFAHRT, LEICHTE SPRACHE, GEBÄRDENSPRACHE, and ENGLISH, along with a search bar. Below the navigation bar is the logo of the Fernstraßen-Bundesamt. The main content area features a large video player with the title "DAS FERNSTRASSEN-BUNDESAMT" and a play button. To the right of the video player is a section titled "So sind wir!" with a date "4. Oktober 2022" and a brief description of the team's tasks. Below the video player are two news articles. The first article is titled "Wegweiser Ladeinfrastruktur" and discusses the issuance of guidelines for E-charging infrastructure on highways. The second article is titled "FBA stellt neue Karte bereit: Bundesfernstraßen in Deutschland" and discusses the release of a new map of federal highways in Germany. To the right of these articles is a section titled "Arbeitsgeber FBA" with a video player showing a graphic with the text "3 SCHNELLE FRAGEN".

<http://www.uvp-portal.de/> :

uvp-portal.de/de



Herzlich willkommen!

Hier finden Sie Informationen zu den Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) der deutschen Bundesbehörden.

Umweltverträglichkeitsprüfungen ermitteln, beschreiben und bewerten die Umweltauswirkungen von Vorhaben. Sie dienen einer wirksamen Umweltvorsorge. Die Zulassungsbehörden in Deutschland führen UVPs nach einheitlichen Grundsätzen durch. Insbesondere beteiligen sie die Öffentlichkeit.

[Alle Vorhaben ansehen](#)

Aktuelle Vorhaben mit UVP-Pflicht

Vorhaben 5 und 5a BBPlG:
Höchstspannungsleitungen
Wolmirstedt – Isar und Klein Rogahn / Stralendorf / Warsow / Holthusen / Schossin – Isar (SuedOstLink), Abschnitt D2 (Nittenau – Pfatter)
Verantwortliche Bundesbehörde: Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
Vorhabenträger: TenneT TSO GmbH

[Lesen Sie mehr](#)

Planfeststellung Ausbaustrecke Lübeck - Bad Kleinen - Schwerin Planfeststellungsabschnitt 2 bei Bad Kleinen
Verantwortliche Bundesbehörde: Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Hamburg/Schwerin - Standort Schwerin)
Vorhabenträger: DB InfraGO AG

[Lesen Sie mehr](#)

Vorhaben 3 & 4 BBPlG:
Höchstspannungsleitung
Brunsbüttel - Großgartach und Wilster - Bergheinfeld/West (SuedLink)
Verantwortliche Bundesbehörde: Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
Vorhabenträger: TransnetBW GmbH

[Lesen Sie mehr](#)

Aktuelle Pläne/Programme mit SUP-Pflicht

Grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung des Plans zur Ausweisung von 8 Gebieten für die Injektion und Speicherung von CO2 im dänischen Küstenmeer und in der dänischen ausschließlichen Wirtschaftszone (2022-78821)
Verantwortliche Bundesbehörde: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Grenzüberschreitende Strategische Umweltprüfung für das polnische „Nationale Schifffahrtsprogramm 2030“
Verantwortliche Bundesbehörde: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt - Dienststelle Magdeburg

Klickt man weiter, so kommt folgendes Bild, **aber nicht die Unterlagen dieser Bekanntmachung:**

Umweltprüfungsportal des Bundes

Startseite > Im Umweltprüfungsportal des Bundes vorhandene Einträge

Suchbegriff:

Ort des Plans / Programms:

Maximale Entfernung:

Vom Ort:

Geben Sie einen Ortsnamen oder eine Postleitzahl ein, um nach Projekten in der Nähe dieses Ortes zu suchen.

Sortieren nach:

Geändert

Suchen Zurücksetzen

Filtern nach:

Umweltprüfungspflicht:

- Alle -

UVP-Vorhabenkategorie:

- Alle -

Behörde:

- Alle -

Status:

- Alle -

1627 Ergebnisse für Ihre Suche

Die Suche mit den aktuellen Filtereinstellungen führte zu folgenden Ergebnissen:

UVP-PFLICHTIGES VORHABEN

Vorhaben 2 BBPG: Höchstspannungsleitung Osterath – Philippsburg (Ultranet), Abschnitt E2 (Landesgrenze NRW/RP – Punkt Koblenz)

ID: 4245

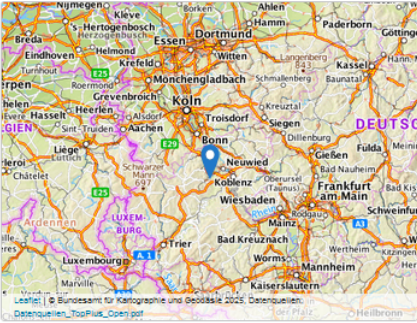
Änderungsdatum: 31.01.2025

UVP-Vorhabenkategorie: Leitungsanlagen und andere Anlagen

Zuständige Behörde: Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Vorhabenträger: Amprion GmbH

Status: Abgeschlossen



NICHT-UVP-PFLICHTIGES VORHABEN

Grundwasserabsenkung im Rahmen der Errichtung des Überwerksbauwerks Hasselbrook, Strecke 1249 Hamburg-Bad Oldesloe, Bahn-km 100,200

ID: 4784

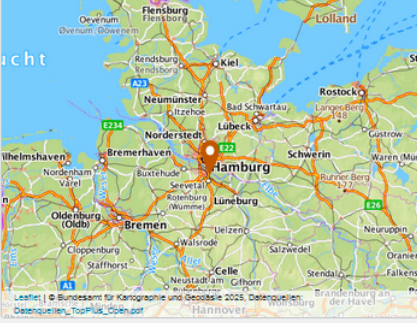
Änderungsdatum: 31.01.2025

UVP-Vorhabenkategorie: Wasserwirtschaftliche Vorhaben mit Benutzung oder Ausbau eines Gewässers

Zuständige Behörde: Eisenbahn-Bundesamt (Zentrale)


Vorhabenträger: DB InfraGO AG

Status: Abgeschlossen



NICHT-UVP-PFLICHTIGES VORHABEN

Großprojekt Stuttgart-Ulm, PFA 1.6a „Zuführung Ober- und Untertürkheim“, Antrag auf Verlängerung der Bauwerksstruktur



Dann muß man über die Bedienung einer Suchmaske gehen.

Bei Eingabe z.B. von Niederkassel (Auslegungsort) kommt folgender Bildschirm:

← → ↻ 🏠 [https://www.uvp-portal.de/de/vorhaben?search_api_fulltext=niederkassel&radius\[distance\]\[from\]=-&](https://www.uvp-portal.de/de/vorhaben?search_api_fulltext=niederkassel&radius[distance][from]=-&)

Umweltprüfungsportal des Bundes

Startseite > Im Umweltprüfungsportal des Bundes vorhandene Einträge

Im Umweltprüfungsportal des Bundes vorhandene Einträge


Die Suche mit den aktuellen Filtereinstellungen führte zu keinem Treffer.

Suchbegriff:
niederkassel

Ort des Plans / Programms:
Maximale Entfernung:
-

Vom Ort:
Geben Sie einen Ortsnamen oder eine Postleitzahl ein, um nach Projekten in der Nähe dieses Ortes zu suchen.

Sortieren nach:
Geändert



Gibt man Wesseling ein, dann kommt:

← → ↻ 🏠 [https://www.uvp-portal.de/de/vorhaben?search_api_fulltext=Wesseling&radius\[distance\]\[from\]=-&radius\[to\]=100000](https://www.uvp-portal.de/de/vorhaben?search_api_fulltext=Wesseling&radius[distance][from]=-&radius[to]=100000)

Umweltprüfungsportal des Bundes


Startseite > Im Umweltprüfungsportal des Bundes vorhandene Einträge

Im Umweltprüfungsportal des Bundes vorhandene Einträge

1 Ergebnisse für Ihre Suche

Die Suche mit den aktuellen Filtereinstellungen führte zu folgenden Ergebnissen:

NICHT-UVP-PFLICHTIGES VORHABEN
NATO-Pipeline Würselen - Altenrath, Umlegung
Wesseling, Gemarkung Urfeld
 ID: 4682
 Änderungsdatum: 18.12.2024
 UVP-Vorhabenkategorie: Leitungsanlagen und andere Anlagen
 Zuständige Behörde: Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr - Standort Bonn
 Vorhabenträger Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Kompetenzzentrum Baumanagement
 Düsseldorf
 Status: Abgeschlossen



Suchbegriff:
Wesseling

Ort des Plans / Programms:
Maximale Entfernung:
-

Vom Ort:
Geben Sie einen Ortsnamen oder eine Postleitzahl ein, um nach Projekten in der Nähe dieses Ortes zu suchen.

Sortieren nach:
Geändert

Suchen Zurücksetzen

Filtern nach:

Also selbst wenn man die Auslegungsorte als höchst betroffen Orte eingibt, dann kommt keine Meldung mit Bezug auf die Rheinspange.

Gibt man in die Suchmaske Köln ein, dann folgt folgendes Bild:

The screenshot shows the search results on the UVP-portal.de website. The search term 'Köln' is entered in the search bar. The results are filtered to show 36 entries. Three results are visible, each with a map thumbnail showing the location in the Cologne region.

Suchbegriff: köln

Ort des Plans / Programms: Maximale Entfernung: -

Vom Ort: Geben Sie einen Ortsnamen oder eine Postleitzahl ein, um nach Projekten in der Nähe dieses Ortes zu suchen.

Sortieren nach: Geändert

Filtern nach: Umweltprüfungspflicht: - Alle -

UVP-Vorhabenkategorie: - Alle -

Behörde: - Alle -

Status: - Alle -

UVP-PFLICHTIGES VORHABEN
DUSS-Terminal Köln-Eifeltr in Köln / Stadtgrenze Hürth
ID: 3912
Änderungsdatum: 29.01.2025
UVP-Vorhabenkategorie: Verkehrsvorhaben
Zuständige Behörde: Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Köln)
Vorhabenträger: DB InfraGO AG
Status: laufend

UVP-PFLICHTIGES VORHABEN
Planfeststellung: Ausbau S11 / S-Bahn Stammstrecke Köln, PFA 2.1
ID: 4045
Änderungsdatum: 29.01.2025
UVP-Vorhabenkategorie: Verkehrsvorhaben
Zuständige Behörde: Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Köln)
Vorhabenträger: DB InfraGO AG
Status: laufend

UVP-PFLICHTIGES VORHABEN
Bauvorhaben Ausbau S11/S-Bahn Stammstrecke Köln
ID: 4072

oder:

← → ↻ 🏠 <https://www.uvp-portal.de/de/v>

Umweltprüfungsportal des Bundes

Suchbegriff:
Köln

Ort des Plans / Programm:
Maximale Entfernung

Vom Ort:
Geben Sie einen Ortstypen oder eine Postleitzahl ein um nach Projekten in der Nähe dieses Ortes zu suchen.

Sortieren nach:
Geändert

Filtern nach:

Umweltprüfungspflicht:
Alle

UVP-Vorhabenkategorie:
Alle


Lebensdauer:
Alle

Status:
Alle

NICHT-UVP-FLÜCHTIGES VORHAEN

1. Planänderung zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung Innere Kanalstraße (S-Bahn) in Köln


ID: 4702
 Änderungsdatum: 23.06.2024
 UVP-Vorhabenkategorie: Verkehrsvorhaben
 Zuständige Behörde: Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Köln)
 Vorhabenträger: DB InfraGO AG
 Status: In/fernd



UVP-FLÜCHTIGES VORHAEN

Planfeststellung Ausbau S11 / S-Bahn Stammstrecke Köln, PFA 1.2


ID: 4730
 Änderungsdatum: 05.06.2024
 UVP-Vorhabenkategorie: Verkehrsvorhaben
 Zuständige Behörde: Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Köln)
 Vorhabenträger: DB InfraGO AG
 Status: In/fernd



UVP-FLÜCHTIGES VORHAEN

BAB 55a Linienbestimmungsverfahren inklusive Umweltverträglichkeitsprüfung für den Neubau der Autobahnverbindung (Querspange) BAB 55a inklusive Rheinquenerung zwischen der linksrheinisch verlaufenden BAB 55a und der rechtsrheinisch gelegenen BAB 50


ID: 4554
 Änderungsdatum: 14.11.2024
 UVP-Vorhabenkategorie: Verkehrsvorhaben
 Zuständige Behörde: Fernstraßen-Bundesamt (Standort Leipzig)
 Vorhabenträger: Die Autobahn GmbH des Bundes
 Status: In/fernd



NICHT-UVP-FLÜCHTIGES VORHAEN

Rückbau/Neubau Verkaufspavillon am Bahnhof Köln-Porz/Wahn


ID: 2020
 Änderungsdatum: 24.06.2024
 UVP-Vorhabenkategorie: Verkehrsvorhaben
 Zuständige Behörde: Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Köln)
 Vorhabenträger: DB Station & Service AG
 Status: In/fernd



NICHT-UVP-FLÜCHTIGES VORHAEN

Ergänzungspaket zum Ausbau der S11, Teilmaßnahme 2 – Überleitung Köln-Müngersdorf


ID: 2028
 Änderungsdatum: 24.06.2024
 UVP-Vorhabenkategorie: Verkehrsvorhaben
 Zuständige Behörde: Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Essen)
 Vorhabenträger: DB Netz AG Regionalbereich West/Großregionale
 Status: In/fernd



NICHT-UVP-FLÜCHTIGES VORHAEN

Rückbau/Neubau LST-Dienstgebäude in Köln


ID: 2045
 Änderungsdatum: 24.06.2024
 UVP-Vorhabenkategorie: Verkehrsvorhaben
 Zuständige Behörde: Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Köln)
 Vorhabenträger: DB Netz AG
 Status: In/fernd



NICHT-UVP-FLÜCHTIGES VORHAEN

Erneuerung Eisenbahnüberführung Heisterer Straße in Eschweiler-Nothberg

ID: 2029
 Änderungsdatum: 24.06.2024
 UVP-Vorhabenkategorie: Verkehrsvorhaben
 Zuständige Behörde: Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Köln)
 Vorhabenträger: DB Netz AG

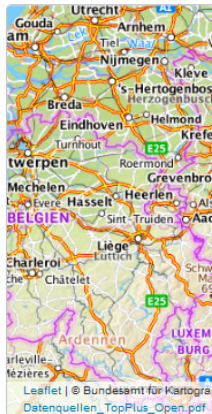



Irgendwann findet man:

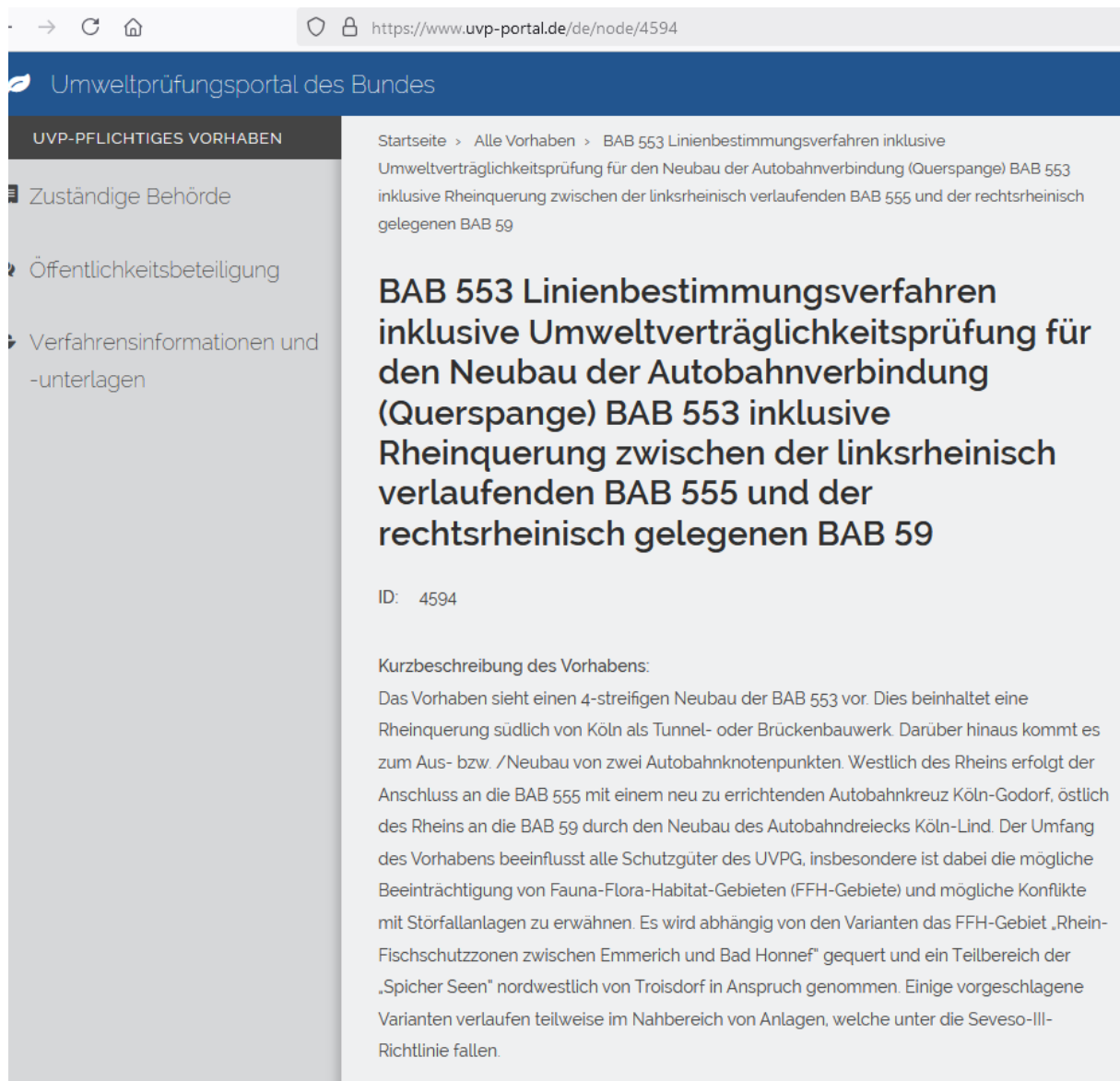
Suchbegriff:
köl
Ort des Plans / Programms:
Maximale Entfernung:
-
Vom Ort:
Geben Sie einen Ortsnamen oder eine Postleitzahl ein, um nach Projekten in der Nähe dieses Ortes zu suchen.
Sortieren nach:
Geändert
Suchen Zurücksetzen
Filtern nach:
Umweltprüfungspflicht:
- Alle -

Status: laufend

UVP-PFLICHTIGES VORHABEN
BAB 553 Linienbestimmungsverfahren inklusive Umweltverträglichkeitsprüfung für den Neubau der Autobahnverbindung (Querspange) BAB 553 inklusive Rheinquerung zwischen der linksrheinisch verlaufenden BAB 553 und der rechtsrheinisch gelegenen BAB 59
ID: 4594
Änderungsdatum: 14.11.2024
UVP-Vorhabenkategorie: Verkehrsvorhaben
Zuständige Behörde: Fernstraßen-Bundesamt (Standort Leipzig)
Vorhabenträger: Die Autobahn GmbH des Bundes
Status: laufend



Dann kommen folgende Bilder:



Umweltprüfungsportal des Bundes

UVP-PFLICHTIGES VORHABEN

Zuständige Behörde

Öffentlichkeitsbeteiligung

Verfahrensinformationen und -unterlagen

Startseite > Alle Vorhaben > BAB 553 Linienbestimmungsverfahren inklusive Umweltverträglichkeitsprüfung für den Neubau der Autobahnverbindung (Querspange) BAB 553 inklusive Rheinquerung zwischen der linksrheinisch verlaufenden BAB 555 und der rechtsrheinisch gelegenen BAB 59

BAB 553 Linienbestimmungsverfahren inklusive Umweltverträglichkeitsprüfung für den Neubau der Autobahnverbindung (Querspange) BAB 553 inklusive Rheinquerung zwischen der linksrheinisch verlaufenden BAB 555 und der rechtsrheinisch gelegenen BAB 59

ID: 4594

Kurzbeschreibung des Vorhabens:

Das Vorhaben sieht einen 4-streifigen Neubau der BAB 553 vor. Dies beinhaltet eine Rheinquerung südlich von Köln als Tunnel- oder Brückenbauwerk. Darüber hinaus kommt es zum Aus- bzw. /Neubau von zwei Autobahnknotenpunkten. Westlich des Rheins erfolgt der Anschluss an die BAB 555 mit einem neu zu errichtenden Autobahnkreuz Köln-Godorf, östlich des Rheins an die BAB 59 durch den Neubau des Autobahndreiecks Köln-Lind. Der Umfang des Vorhabens beeinflusst alle Schutzgüter des UVPG, insbesondere ist dabei die mögliche Beeinträchtigung von Fauna-Flora-Habitat-Gebieten (FFH-Gebiete) und mögliche Konflikte mit Störfallanlagen zu erwähnen. Es wird abhängig von den Varianten das FFH-Gebiet „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“ gequert und ein Teilbereich der „Spicher Seen“ nordwestlich von Troisdorf in Anspruch genommen. Einige vorgeschlagene Varianten verlaufen teilweise im Nahbereich von Anlagen, welche unter die Seveso-III-Richtlinie fallen.

In diesem UVP-Portal heißt es:

„ Das Vorhaben sieht einen 4-streifigen Neubau der BAB 553 vor. Dies beinhaltet eine Rheinquerung südlich von Köln als Tunnel- oder Brückenbauwerk.“

Dies ist falsch. Der „Raumbezug“ aus dem UVP-Portal <https://www.uvp-portal.de/de/node/4594> beinhaltet das Stadtgebiet Köln, die obige Formulierung des UVP-Portals lautet „... beinhaltet eine Rheinquerung südlich von Köln...“. Somit ist die Information im UVP-Portal sachlich falsch und widersprüchlich.

← → ↻ 🏠 <https://www.uvp-portal.de/de/node/4594>

Umweltprüfungsportal des Bundes

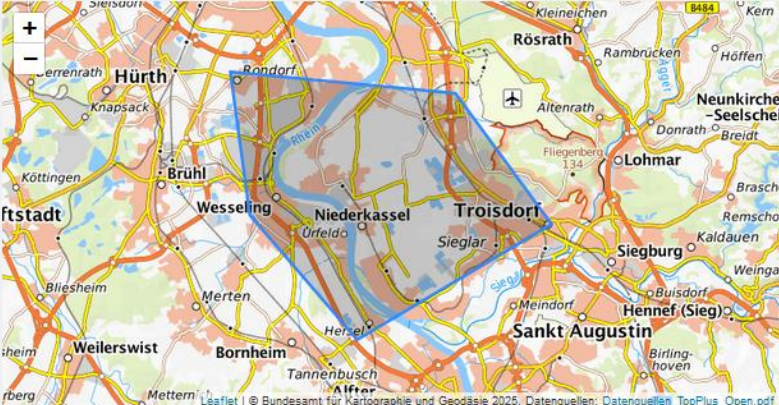
UVP-PFLICHTIGES VORHABEN

- Zuständige Behörde
- Öffentlichkeitsbeteiligung
- Verfahrensinformationen und -unterlagen

📍 Raumbezug

In- oder ausländisches Vorhaben: inländisch

Ort des Vorhabens



Eingangsdatum der Antragsunterlagen: 21.05.2024

Art des Zulassungsverfahrens: Linienbestimmungsverfahren nach § 16 FStrG inkl. Umweltverträglichkeitsprüfung nach §§ 15 ff. UVPG

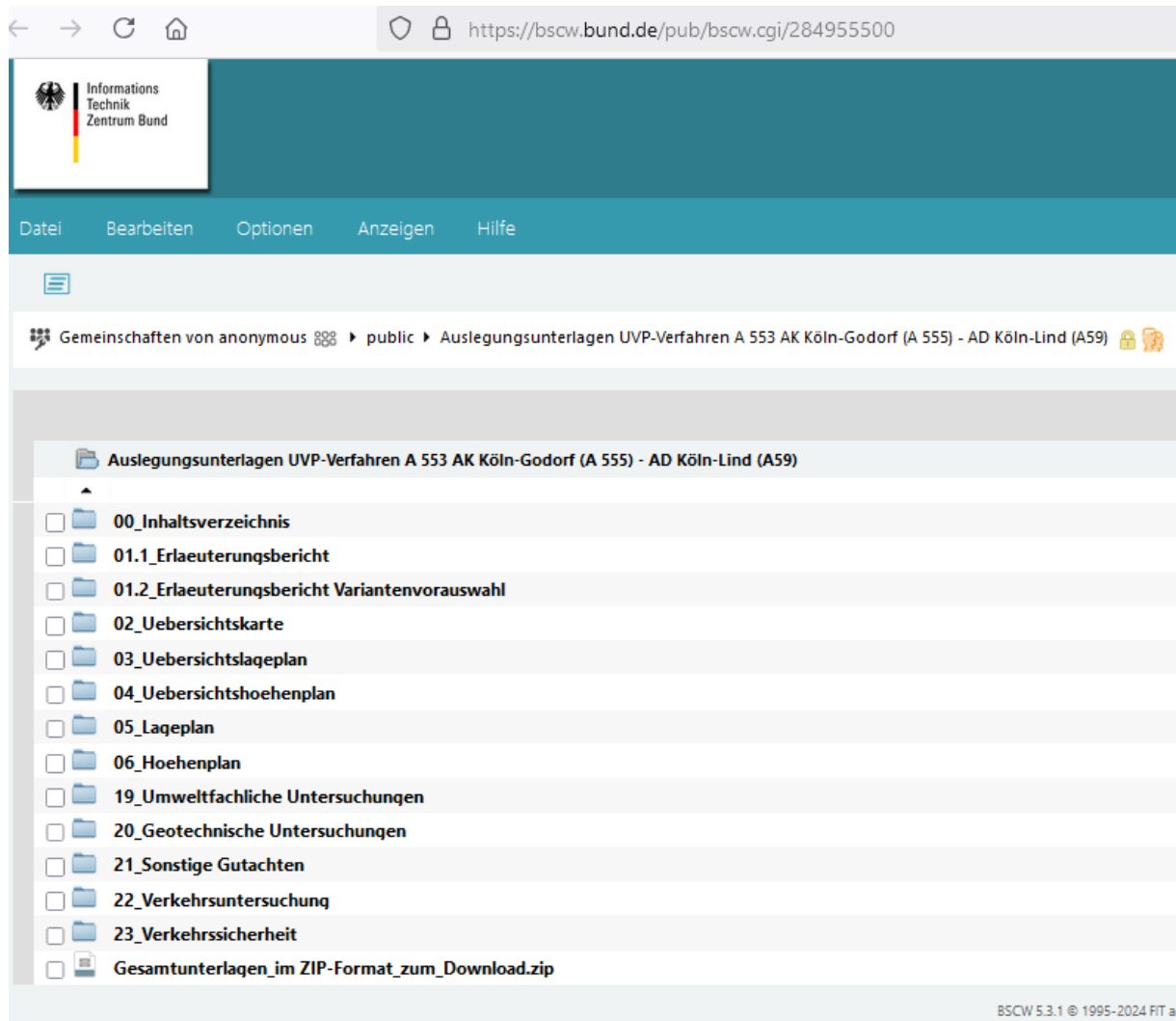
UVP-Kategorie: Verkehrsvorhaben

Man kommt dann irgendwann auf die Website des FBA und dort gibt es einen Link der heißt:

Auslegungsunterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung im Linienbestimmungsverfahren über einen Externen Link zum BSCW Server

[Link zum BSCW-Server](#)

Erst dann kommt:



Dies ist zu kompliziert und bürger*innenfeindlich.

Es gibt keine Suchfunktion. Dies erschwert die Beurteilung durch den Suchenden, sei es Bürger*in oder gewählter Abgeordneter oder Kommune etc.

Im Übrigen ist es doch seltsam, dass in den einzigen der vielen Entitäten, in der die Papierunterlagen für Öffentlichkeit und Kommune auslagen, es nur EIN Exemplar gab. So fehlte, bei unserer Einsichtnahme, 1 Ordner. Er war vom Planungsamt ins eigene Büro zur Einsichtnahme zur Erarbeitung der Stellungnahme er Kommune mitgenommen worden.

Wir halten es für selbstverständlich, dass die örtlichen Institutionen, in denen ausgelegt wird, ein komplettes Exemplar dieser Ordner für die Institution dauerhaft verbleibt. Bei einem Besuch dort war ein Ordner durch die Verwaltung ausgeliehen und mußte sich die Ordner mit den Bürger*innen teilen..

Wir fordern, dass ein Papierexemplar der Ordner zumindest bei den Entitäten verbleibt, die auslegen.

Die Bekanntmachung https://www.fba.bund.de/DE/Themen/Linienbestimmung/UVP-pflichtige_Vorhaben/Dokumente/20241114_A553_Rheinspange.pdf?__blob=publicationFile&v=2 ist fehlerhaft. Es heißt in dieser Bekanntmachung:

„Westlich des Rheins erfolgt der Anschluss an die BAB 555 mit einem neu zu errichtenden Autobahnkreuz Köln-Godorf, östlich des Rheins an die BAB 59 durch den Neubau des Autobahndreiecks Köln-Lind.“ Dies betrifft einzig die Variante V3B. Alle anderen 11 Varianten, darunter auch die „Vorzugsvariante 6AT“ kommen NICHT der Forderung des Bundesverkehrswegplans (BVWP) nach. Diese Forderung und gleichzeitig Projektbezeichnung lautet:

*„A553-G10-NW
A 553 AK Köln-Godorf (A 555) - AD Köln-Lind (A 59)“*

Quelle: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A553-G10-NW/A553-G10-NW.html>

Hier zur Verdeutlichung die örtliche Lage der vom Deutschen Bundestag beschlossenen Maßnahme gemäß BVWP. Die folgende Grafik ist original aus PRINS kopiert:

1 Gesamtprojekt

A 553 AK Köln-Godorf (A 555) - AD Köln-Lind (A59)

1.1 Übersicht

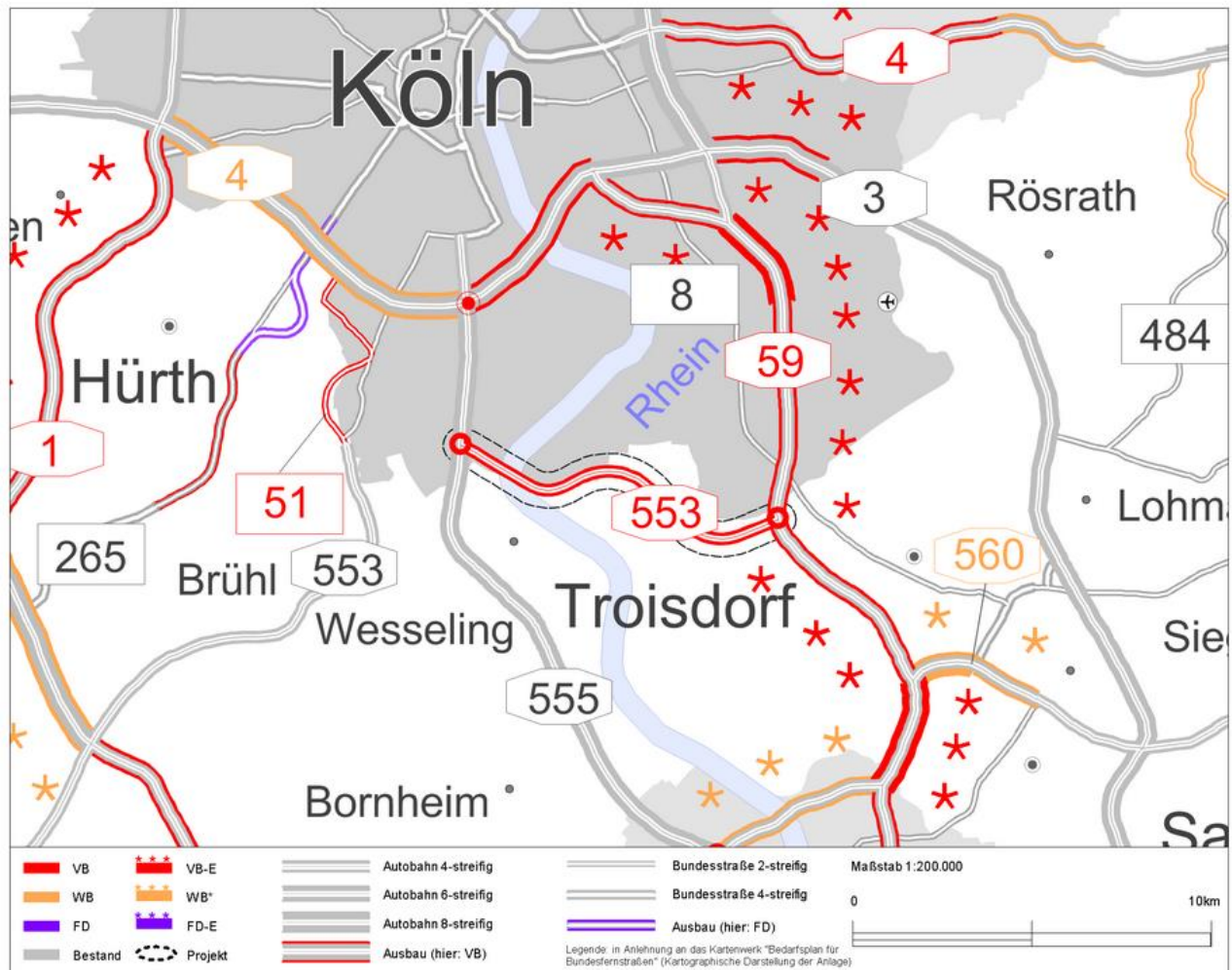


Abb. 1: Lage der Maßnahme

Der Maßstab beträgt. Für diese Einwendung skaliert: 1 cm = 2 km

Demnach ist die geplante neue Anschlussstelle der Vorzugsvariante „W2“ 5,3 km Luftlinie von der im BVWP genannten „A 553 AK Köln-Godorf (A 555)“ (W1) entfernt. Somit sind weder die Forderung des Bundesverkehrswegeplan noch des Fernstraßengesetzes erfüllt.

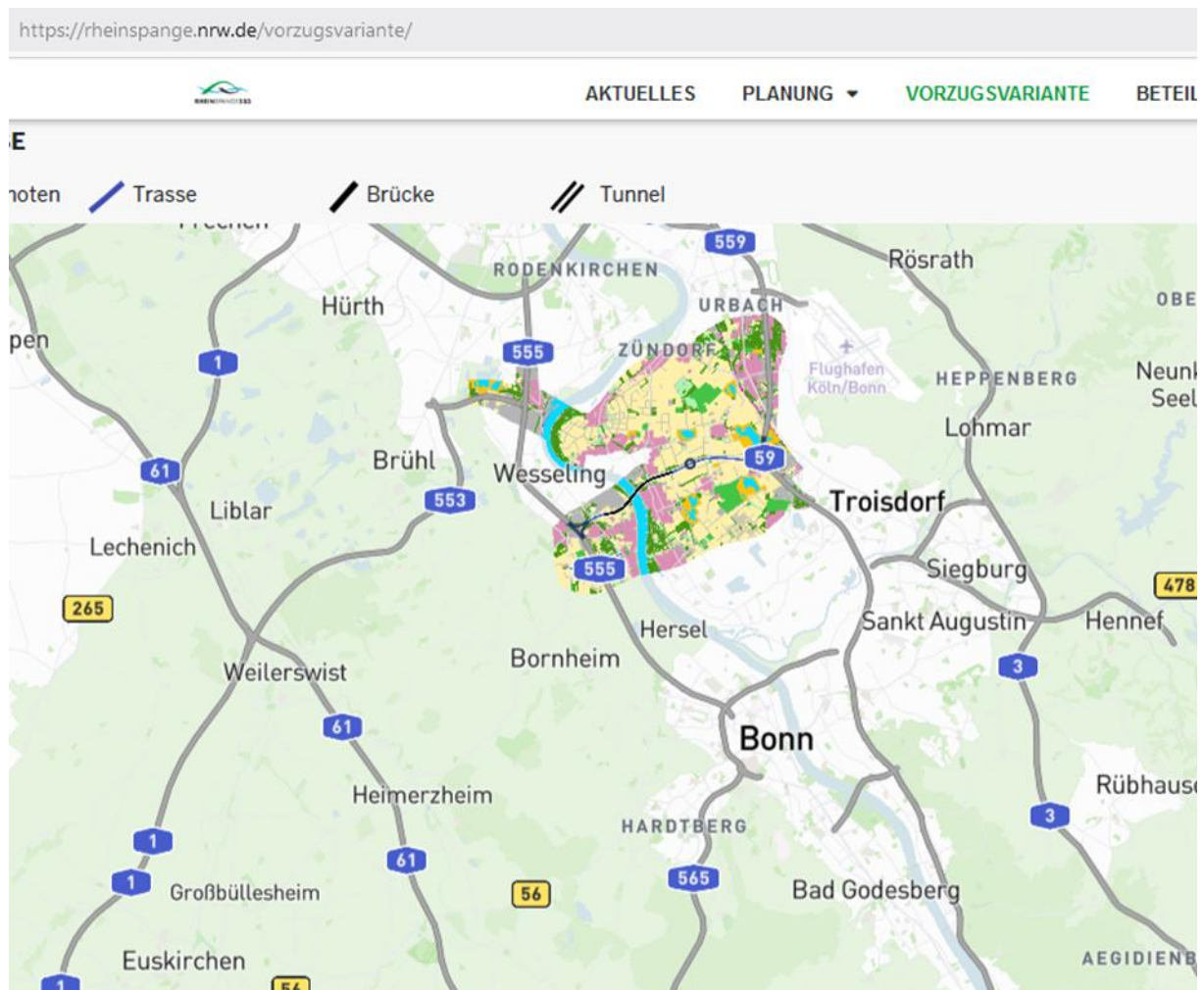
Nach BWVP ist die Anschlussstelle Rheinspange bzw. das geplante Autobahnkreuz AK Köln-Godorf ca. 13,3 km Luftlinie vom Autobahnkreuz Bonn-Nord entfernt.

Gemäß unten untersuchter Linie für die neue A553 liegt die südlichst untersuchte Variante

V10T mit Anschlusspunkt W4 aber nur 7 km vom AK Bonn Nord entfernt und ca. 7 Km von W1 Godorf.

Die sogenannte Vorzugsvariante liegt mit ihrem Anschluss W2 an die A555 ca. 8,6 km von AK Bonn-Nord entfernt.

Die Vorzugsvariante V6aT sieht vor, dass ein Anschluss an die BAB 555 zwischen Wesseling und Widdig entsteht, auf der anderen Rheinseite soll ein Anschluss auf der Höhe von Spich – nicht Lind - an die A 59 stattfinden.



Alle untersuchten linksrheinischen Anschlüsse liegen somit nicht am „A 553 AK Köln-Godorf (A 555)“. Sie liegen weit weg von Godorf und wesentlich näher an Bonn und weiter weg von Köln als an der AS Godorf als von den Bundestagsabgeordneten mit dem Projekt „A 553 AK Köln-Godorf (A 555) - AD Köln-Lind (A59)“ geplant.

Daraus ergibt sich, dass die ursprüngliche Forderung des Deutschen Bundestages obsolet geworden ist – ohne dass dem Bundestag die Varianten noch einmal zur Entscheidung vorgelegt worden wären.

Das Verfahren ist somit aufzuheben und, falls überhaupt, dem Deutschen Bundestag noch einmal zur Entscheidung vorzulegen.

Die Bekanntmachung grob fehlerhaft und führt den Bürger oder die Bürgerin grob in die Irre, auch unsere Mitglieder. Diese Bekanntmachung ist deshalb fehlerhaft und deshalb nichtig, wir fühlen uns durch diese Bekanntmachung in die Irre geführt und getäuscht gefühlt.

Die Täuschung ergibt sich auch zwangsläufig aus der Entstehungsgeschichte des BVWP: In der Publikation des „Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile (abgerufen am 23.01.2025) wird ausführlich auf die Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen:

Auf Seite „**Bundesverkehrswegeplan 2030 III**“..... heißt es wörtlich:

„Deutlich stärkere Einbeziehung von Bürgern und Verbänden

Zum Entwurf der Grundkonzeption des neuen BVWP konnten Fachverbände und Bürger im Jahr 2013 während einer deutlich ausweiteten Öffentlichkeitsbeteiligung Stellung nehmen, ehe die überarbeitete Grundkonzeption veröffentlicht wurde. Die Verbände wurden zudem während des Aufstellungsprozesses des BVWP wiederholt konsultiert.

Der Entwurf des BVWP 2030 wurde an relevante Institutionen versendet, im Internet veröffentlicht und in mehreren Städten ausgelegt. Darüber hinaus stellte das BMVI ein Projektinformationssystem (PRINS) online, das konkrete Einblicke in die Bewertungen auf Projektebene gewährte.

Die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan erfüllt die gesetzlichen Anforderungen der Strategischen Umweltprüfung (SUP).

Deren Ziel ist es, ein hohes Umweltschutzniveau im Zuge der Umsetzung des BVWP 2030 bereits in einem frühen Planungsstadium sicherzustellen. Als Grundlage für die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der SUP wird der Umweltbericht zum BVWP 2030 veröffentlicht.

Alle Interessierten konnten sich über einen Zeitraum von sechs Wochen elektronisch und schriftlich zum BVWP-Entwurf äußern. Das BMVI hat alle fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen geprüft und in einem Bericht zum Konsultationsverfahren zusammenfassend behandelt.“

Unten eine Kopie:

Deutlich stärkere Einbeziehung von Bürgern und Verbänden

Zum Entwurf der **Grundkonzeption** des neuen BVWP konnten Fachverbände und Bürger im Jahr 2013 während einer deutlich ausgeweiteten **Öffentlichkeitsbeteiligung** Stellung nehmen, ehe die überarbeitete Grundkonzeption veröffentlicht wurde. Die Verbände wurden zudem während des Aufstellungsprozesses des BVWP wiederholt konsultiert.

Der **Entwurf des BVWP 2030** wurde an relevante Institutionen versendet, im Internet veröffentlicht und in mehreren Städten ausgelegt. Darüber hinaus stellte das BMVI ein **Projektinformationssystem (PRINS)** online, das konkrete Einblicke in die Bewertungen auf Projektebene gewährte.

Die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan erfüllt die gesetzlichen Anforderungen der **Strategischen Umweltprüfung (SUP)**. Deren Ziel ist es, ein hohes Umweltschutzniveau im Zuge der Umsetzung des BVWP 2030 bereits in einem frühen Planungsstadium sicherzustellen. Als Grundlage für die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der SUP wird der **Umweltbericht zum BVWP 2030** veröffentlicht.

Alle Interessierten konnten sich über einen **Zeitraum von sechs Wochen** elektronisch und schriftlich zum BVWP-Entwurf äußern. Das BMVI hat alle fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen geprüft und in einem **Bericht zum Konsultationsverfahren** zusammenfassend behandelt.

Das Ergebnis der „... *deutlich ausgeweiteten Öffentlichkeitsbeteiligung* ...“ war „ *A 553 AK Köln-Godorf (A 555) - AD Köln-Lind (A59)*“ .

Dieses Ergebnis der sogenannten Beteiligung hat NICHTS mit den folgenden 11 von 12 Varianten

Variante V4B	W1 - O3
Variante V5B	W2 - O2
Variante V6aB	W2 - O3
Variante V6aT	W2 - O3
Variante V6bB	W2 - O4
Variante V7T	W2 - O3
Variante V8B	W2 - O3
Variante V9aB	W3 - O3
Variante V9bT	W3 - O5
Variante V10T	W4 - O5
Variante V11B	W2 - O5

zu tun.

Einzig die Variante V3B von W1 - O2 entspricht der Beteiligung und dem BWVP.

Das Verfahren ist deshalb noch einmal neu aufzurollen beziehungsweise zu beenden, da offensichtlich die Linie **V3B W1 - O2** nicht die gesetzlichen Auflagen zum Beispiel hinsichtlich der Umwelt erfüllt.

Es wird gefordert, dass die anderen untersuchten Varianten und insbesondere die Vorzugsvariante V6aT noch einmal den Gesetzgebungsprozess durchlaufen.

Auch im „*Bundesfernstraßengesetz (FStrG) Anlage 1 (zu § 17e Absatz 1) (Fundstelle: BGBl. 2023 I Nr. 409, S. 7 – 9)*“ https://www.gesetze-im-internet.de/fstrg/anlage_1.html heißt es

64	A 553 Kreuz Köln-Godorf (A 555) – Dreieck Köln-Lind (A 59)
----	--

Weiter heißt es im FStrG:

„Die Bundesfernstraßen beginnen und enden jeweils an den Knotenpunkten, an denen sie mit dem bestehenden Straßennetz verbunden sind.“

Alle 11 Varianten von V4B bis V11B erfüllen NICHT diese Forderungen des Gesetzgebers hinsichtlich der Knotenpunkte und scheiden damit aus dem Verfahren, sei es Planung oder Bau, aus.

Im *BGBl. 2023 I Nr. 409 vom 28.12.2023* heißt es:

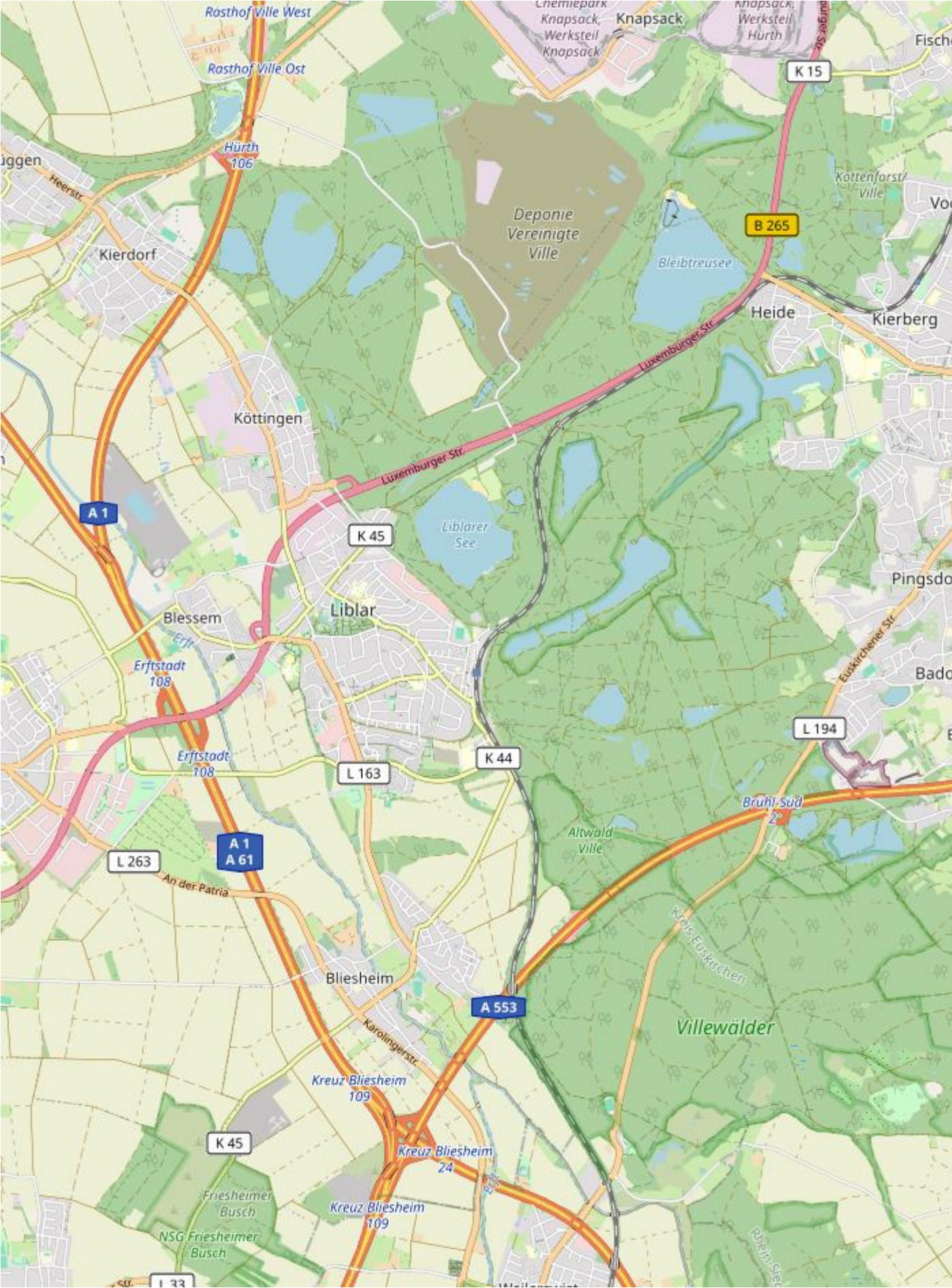
„Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden. Berlin, den 22. Dezember 2023“

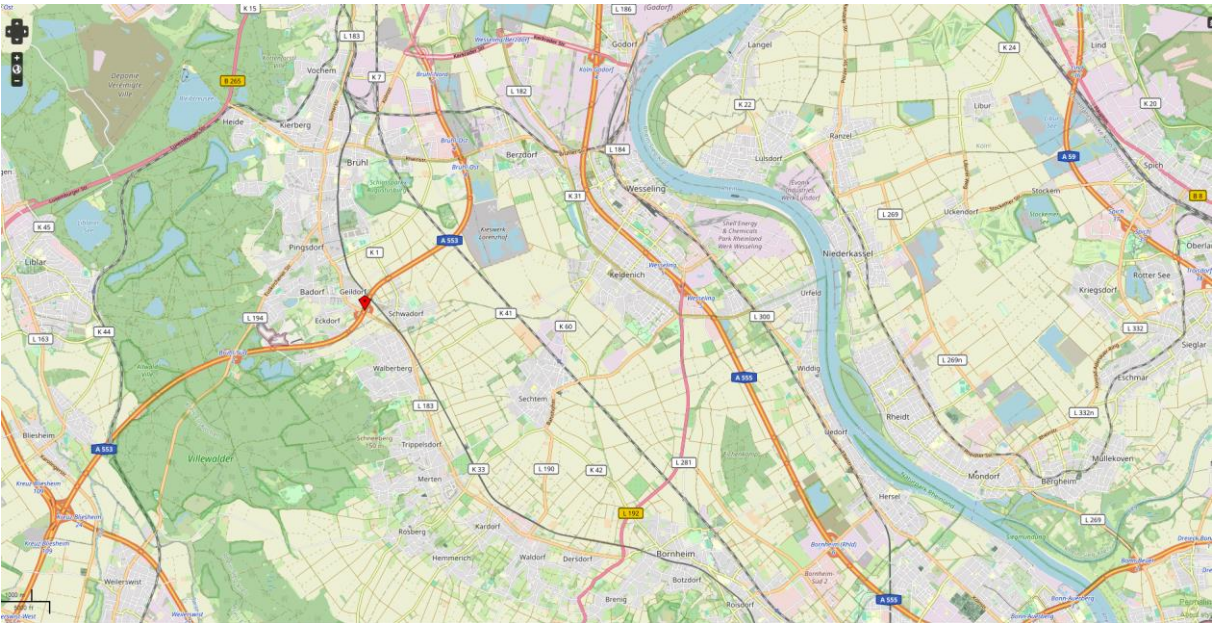
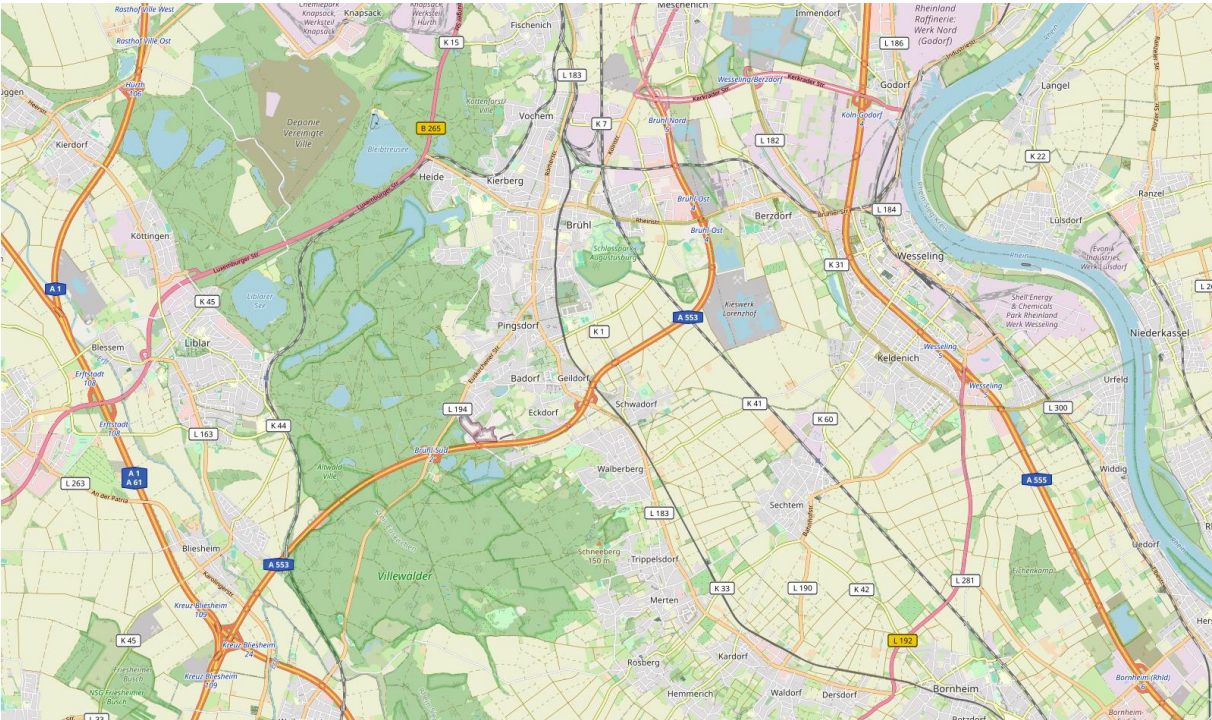
In Kenntnis dieses jungen Gesetzes vom 22.12.2023 hätte das jetzige Verfahren nicht mehr in dieser Form weiterverfolgt werden dürfen. Alle vorgeschlagenen Variante erfüllen nicht die Forderung dieses Gesetzes hinsichtlich der Forderung „64 A 553 Kreuz Köln-Godorf (A 555) – Dreieck Köln-Lind (A 59)“

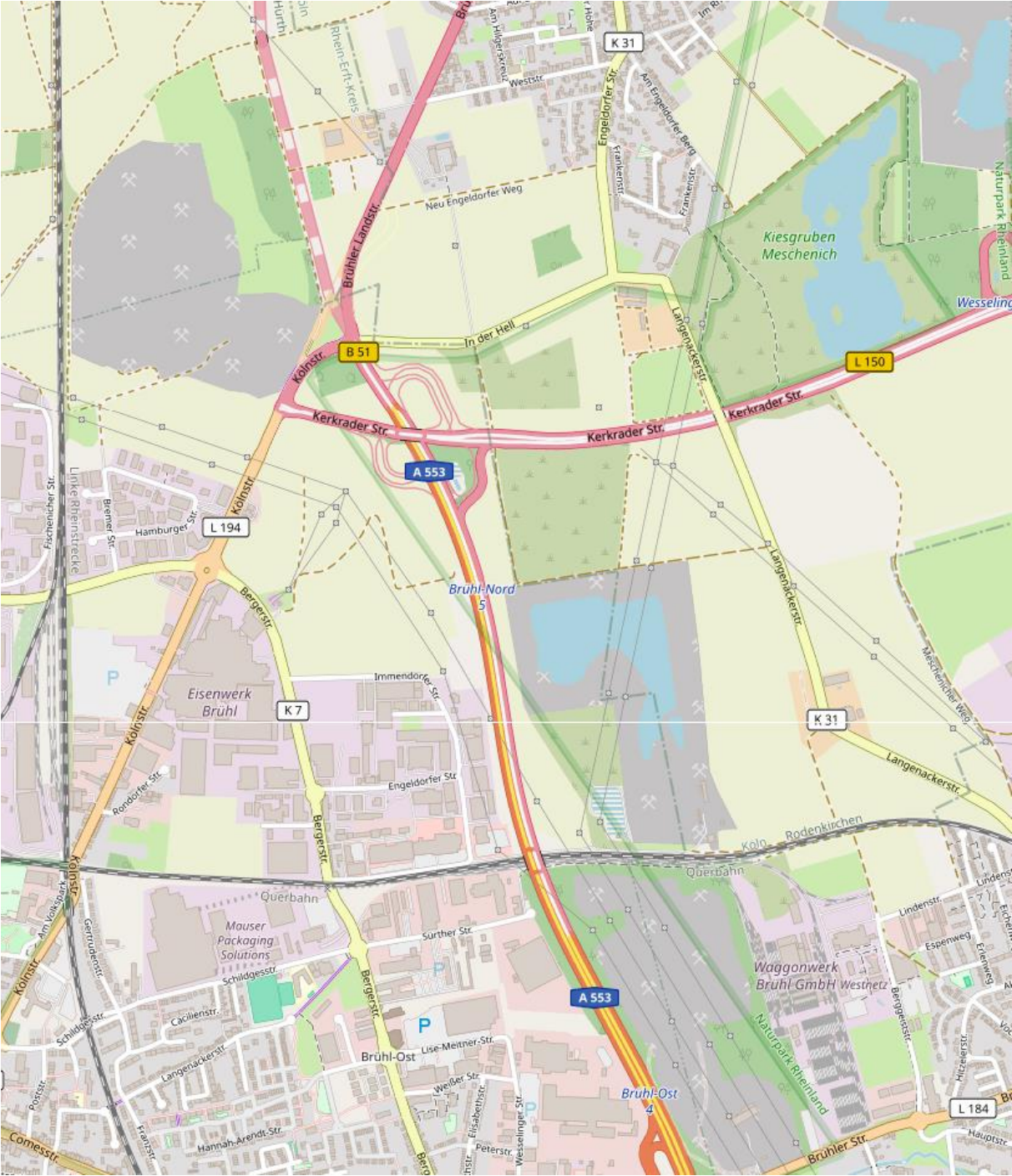
Die Autobahn GmbH und die Vorgängerorganisation bzw. Vorgängerbehörde StraßenNRW und das Fernstraßenbundesamt handelten und handeln somit unrechtmäßig und gesetzeswidrig – und das seit Jahren. Dieses Verfahren ist somit zu beenden und neu aufzurollen.

Auch die Benennung „A553“ führt zu Verwirrung und zu falschen Entscheidungen der Stellungnehmenden: Ursprünglich bedeutet „A553“ die Autobahn, die von Kreuz Bliesheim A61 zur nach Nordosten zur Bundesstraße B51 führt. Die anschließend zur *AS A555 Köln Godorf* führende L150 ist eine Landstraße, keine Autobahn. Insofern ist auch die Benennung im BWVP und auch FStrG „AK Köln-Godorf“ falsch. Gleichzeitig wird deutlich, dass die L150 als autobahnähnlich anerkannt wird, was sie ja auch ist. Auch insofern wurde die „Öffentlichkeit“ getäuscht.

Zur Verdeutlichung unten Kartenausschnitte aus <https://openstreetmap.de/> :





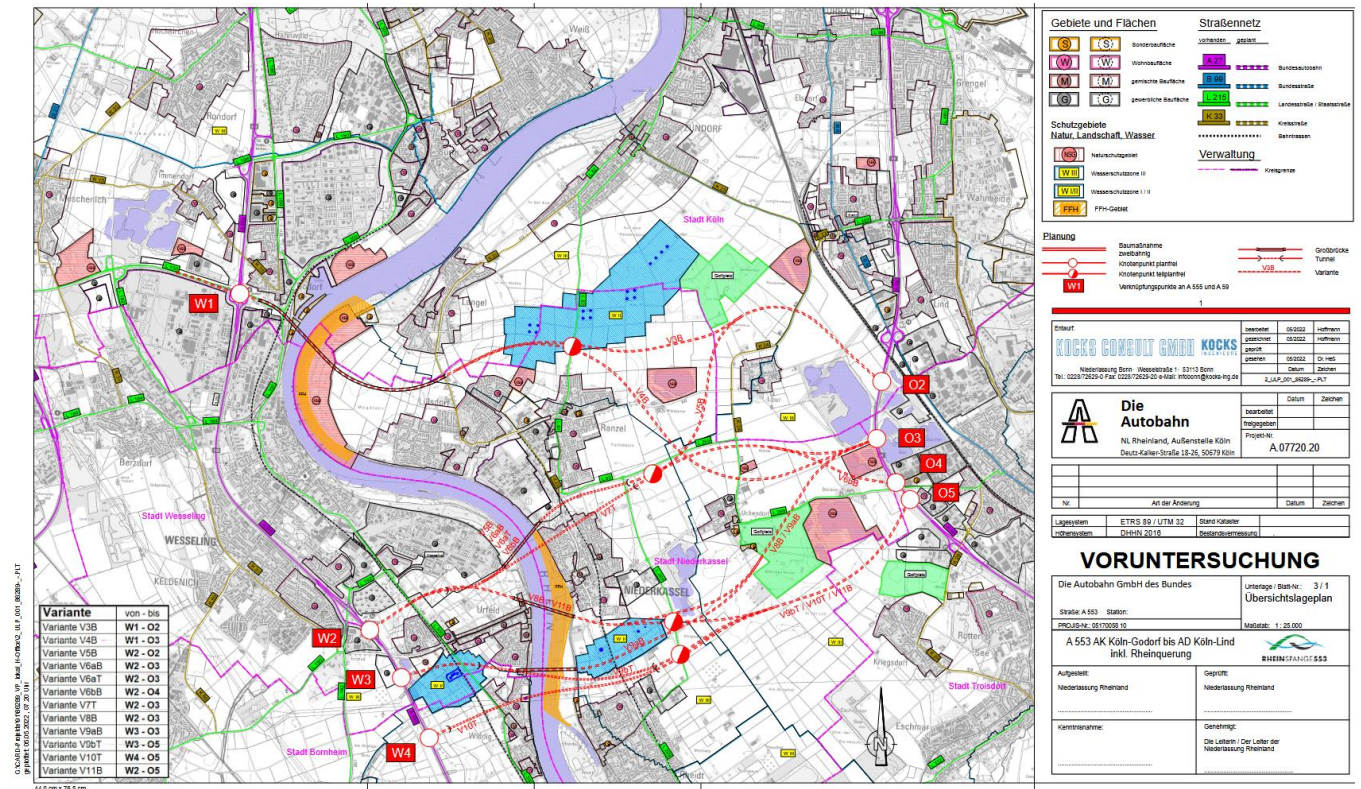


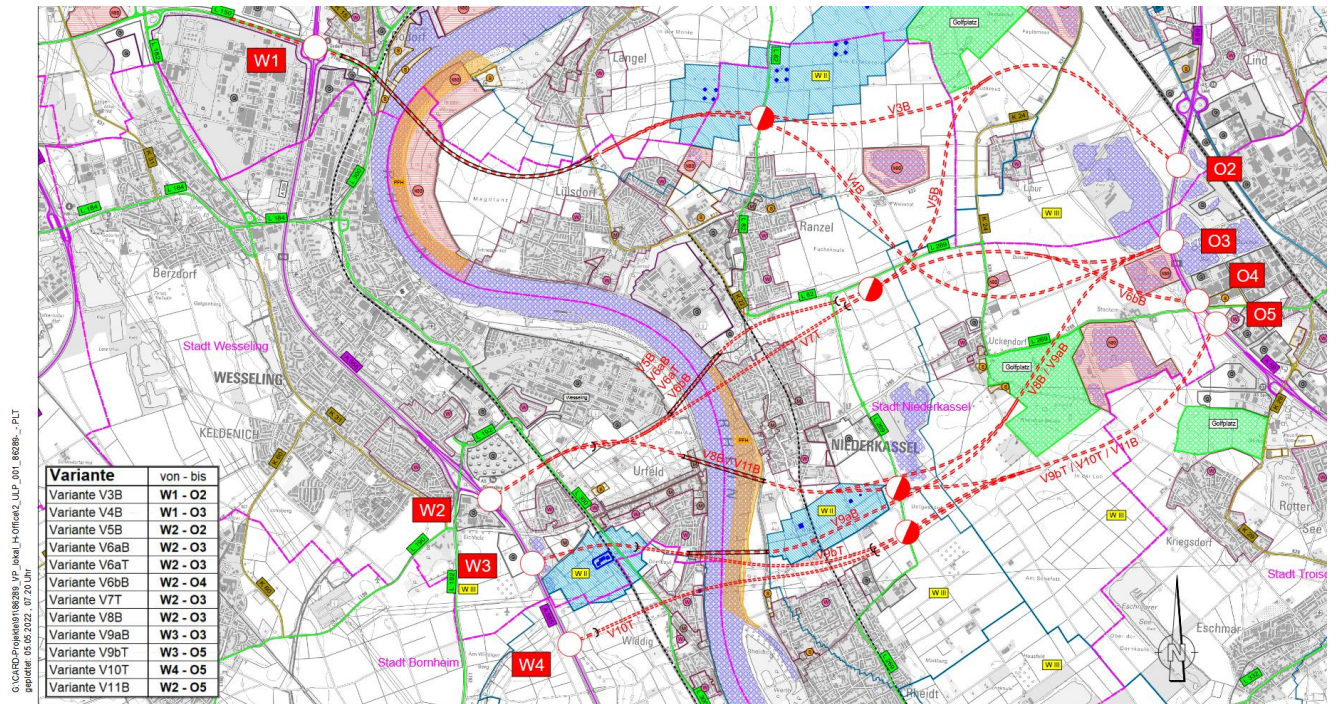
Hier wird noch einmal deutlich, wie sehr die Forderung des FstrGesetzes von den untersuchten Varianten abweicht.

Hier zu Übersicht noch einmal die verschiedenen untersuchten Varianten zur Erfüllung des Projekts „A 553 AK Köln-Godorf (A 555) - AD Köln-Lind (A59)“:

Übersichtslageplan : 3_Uebersichtslageplan 1_25 000.pdf

https://bscw.bund.de/pub/bscw.cgi/300748431?op=preview&back_url=300748416





Vorzugsvariante V6aT und alle Tunnel-Varianten sind nicht für Fußgänger und Radfahrer nutzbar

Die Linienbestimmung begann mit einem offenen Ansatz, welches auch deutlich günstigere Brücken beinhaltet. Für nicht-Autofahrer bringt eine Tunnellösung gar nichts. Mit den Tunnelvarianten werden die umweltfreundlichsten und klimafreundlichsten Verkehrsmittel kategorisch ausgeschlossen, denn für Fußgänger und Fahrradfahrer ist der Tunnel schlichtweg nicht nutzbar. Dies ist nicht hinnehmbar, da hier extrem viele Steuermittel für Infrastruktur ausgegeben werden, die für viele Menschen gar nicht nutzbar sind. Viele Menschen in Deutschland dürfen kein Kraftfahrzeug führen oder können dieses auch gar nicht und viele weitere verfügen über gar keines, für alle diese Menschen wird dieser Tunnel nicht nutzbar sein.

Unten ein Ausschnitt aus dem BVWP 2030:

IN	Land (Teil-) Projektnummer	Zeitraum	IN	von	bis	Bezugsjahr	km	Investitionen in Mio. €	Elektroenergieverbrauch in Mio. kWh	Differenzkosten	Abbau	Netto	IKV	sonstige
Größe		in	3	Zeitraum			Größe	Gesamt	Verbrauch	Kosten	in	Netto	Netto	Benutzungs
		Größe			Projekt									in

101	NW	A553-G10-NW	A 553	AK Köln-Godorf (A 555)	AD Köln-Lind (A59)	N 4	10,2	367,2	361,4	4,3	1,5	1	VB	>10
102	NW	A553-G10-NW-T1-NW	A 553	A 555 AK Köln-Godorf (A 555)		KN							OP	
103	NW	A553-G10-NW-T2-NW	A 553	AK Köln-Godorf	AD Köln-Lind	N 4							OP	
104	NW	A553-G10-NW-T3-NW	A 553	A 059 AD Köln-Lind (A59)		KN							OP	

Auf der Karte der Varianten ist der durch die Vorzugvariante höchst betroffen Ort Sechtem nicht erkennbar, er wurde durch die Legende zum Verschwinden gebracht. Dies geschieht ebenso auf veröffentlichten Karten der Website <https://rheinspange.nrw.de/vorzugsvariante/> (siehe auch Webseitenauszug oben). Durch diese willentlich fehlerhaften und unvollständigen Karten und Veröffentlichungen werden Bürgerinnen und Bürger in die Irre geführt.

Die Varianten mit den Anschlussstellen O3, O4 und O5 entsprechen allesamt nicht der Benennungs -Forderung des BWVP und des FSTrG.

Geplant ist der Bau einer Autobahnanschlussstelle zwischen Libur und Uckendorf weit südlich von Lind. Auch dies ergibt sich nicht aus dem Bundesverkehrswegeplan. Diese Linie kann deshalb kein Gegenstand der Linienbestimmung für Trasse und der Planung sein. Folge wird dieser geplanten Anschlussstelle ist die völlige Umkehrung der lokalen Verkehrsflüsse. Die umliegenden Orte werden massiv zusätzlich mit Verkehr belastet.

„Die gewählte Anschlussstelle im Bereich der Ranzeler Straße/ Spicher Seen ist denkbar ungünstig gewählt und löst enorme Artenschutzkonflikte aus, Fledermäuse, Wasservögel und Amphibien sind besonders betroffen. Den Schwalbensee, der gerade als Naturschutzgebiet ausgewiesen wird, offenbar verfüllen zu wollen, ist inakzeptabel und im Rahmen der Eingriffsbewältigung kaum zu kompensieren.“ Dieser Einschätzung des BUND <https://www.bund-nrw.de/meldungen/detail/news/rheinspange-die-vorzugsvariante-v6at-ein-planungsdesaster/> schließen wir uns an. Wir verstärken die Aussage noch: Der Eingriff in das gesamte Seengebiet Libur See, Storchensee, Grüner See, Schilfsee, Schwalbensee, Stockemer See, ist inakzeptabel und im Rahmen der Eingriffsbewältigung NICHT kompensierbar. Der Begriff: „Eingriff“ ist noch beschönigend: Die Seen inklusive Flora und Fauna werden zerstört.

Für die Vorzugsvariante V6aT sieht man im folgenden Bild die Verknüpfung der geplanten A553 mit der A59 (Auszug aus dem Erläuterungsbericht):

Unterlage 1.1 – Erläuterungsbericht

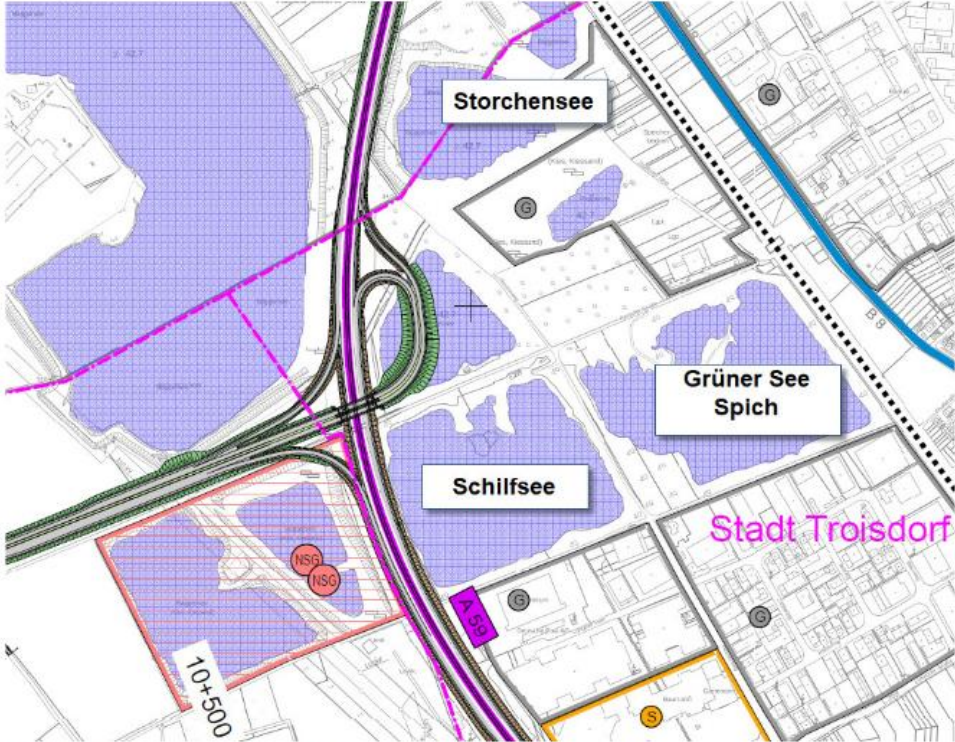
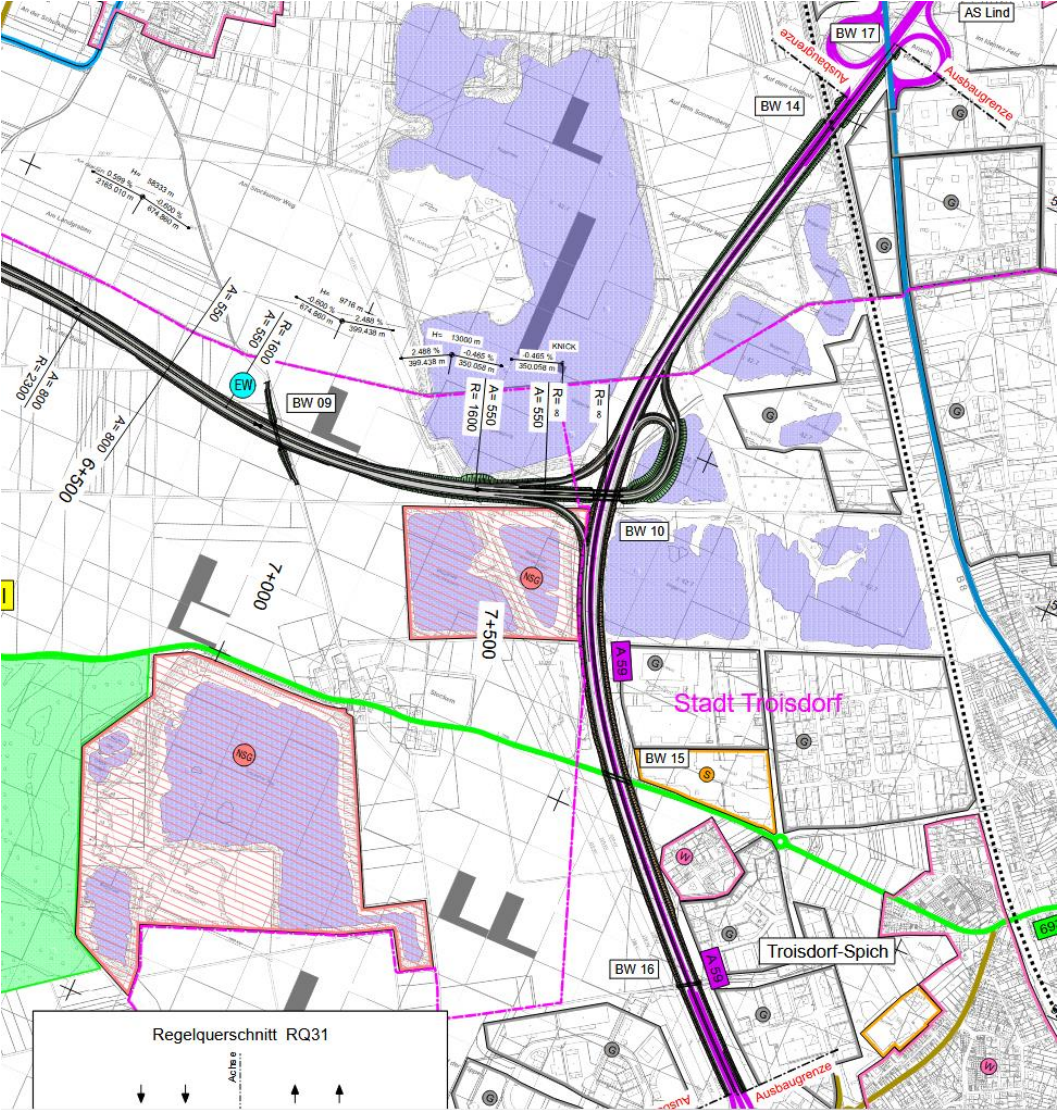
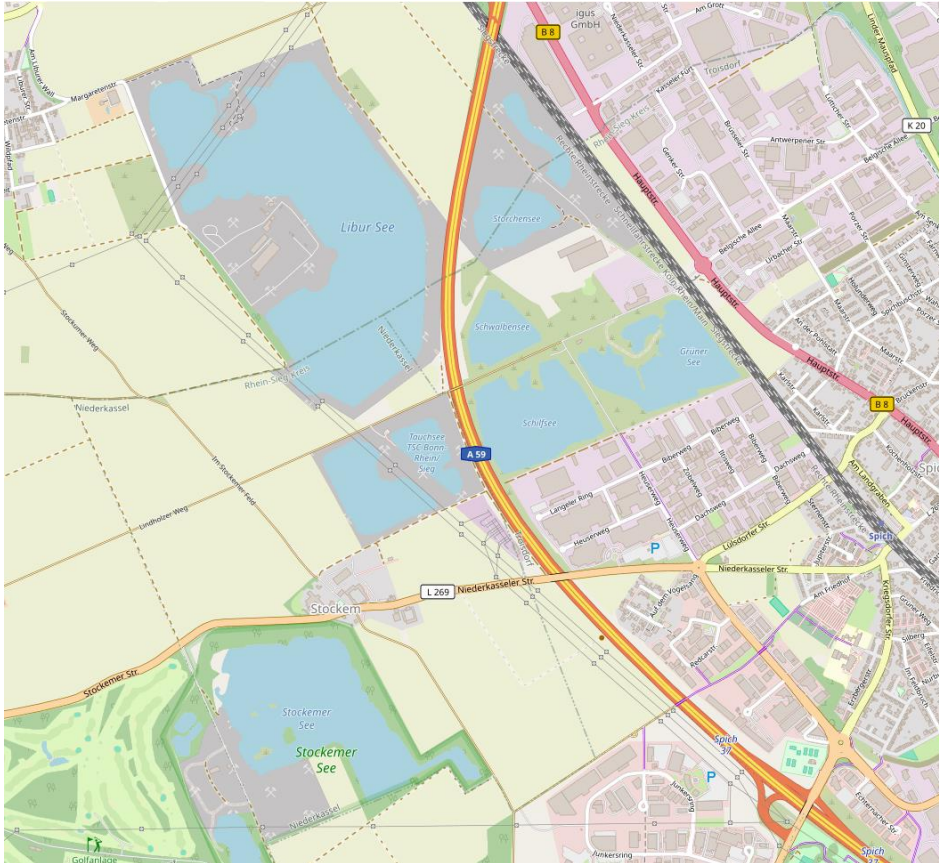


Abb. 15 Geometrie des Verknüpfungspunkts O3

Unten Ausschnitt aus 05_Lageplan_05_V6aT_5_ULP_86289-a-.pdf mit Kilometrierung:



Unten ein Auszug aus <https://openstreetmap.de/> :



Unten eine andere Perspektive aus Google Earth

<https://earth.google.com/web/search/angelsportverein+trosidorf+spich/@50.82968001,7.09292083,49.74765773a,4081.27115715d,35y,71.74071982h,59.99992922t,0r/data=CiwiJgokCX84KOL8OzhAEX84KOL8OzjAGZKIueILSUNAIQLj4dzXHFHAQgIIAUICCABKDQj8BEAA>



Alle o.g. Darstellungen zeigen die Fragilität der Landschaft, der Flora, der Fauna, die allesamt durch die Autobahn zerstört werden wird, sollten die Planungen so verwirklicht werden.

Wir halten dies für inakzeptabel. Die Planung wird abgelehnt.

Bündelung der Anschlussstellen rechtsrheinisch:

Insbesondere gibt es bei allen Varianten mit den östlichen Anschlussstellen Köln-Lind A59, Spich A59, Troisdorf A59 keine Bündelung. Die geplante kurze Staffelung von zwei Autobahnanschlüssen hintereinander stoppt den Verkehrsfluss auf der A 59 wirkungsvoll – entgegen dem behaupteten Planungsziel gewollter Beschleunigung.

Der Landschaftsverbrauch ist exorbitant hoch. Die Planung ist in vielfacher Hinsicht nicht mehr zielorientiert und ein Desaster. Die gesetzten planerischen Ziele wie die Beschleunigung des Verkehrsflusses werden nicht mehr erreicht, die Eingriffe in den Raum bleiben jedoch katastrophal hoch. Dies sind typische Indizien dafür, das Vorhaben gänzlich aufzugeben.

Bündelung der Anschlussstellen linksrheinisch:

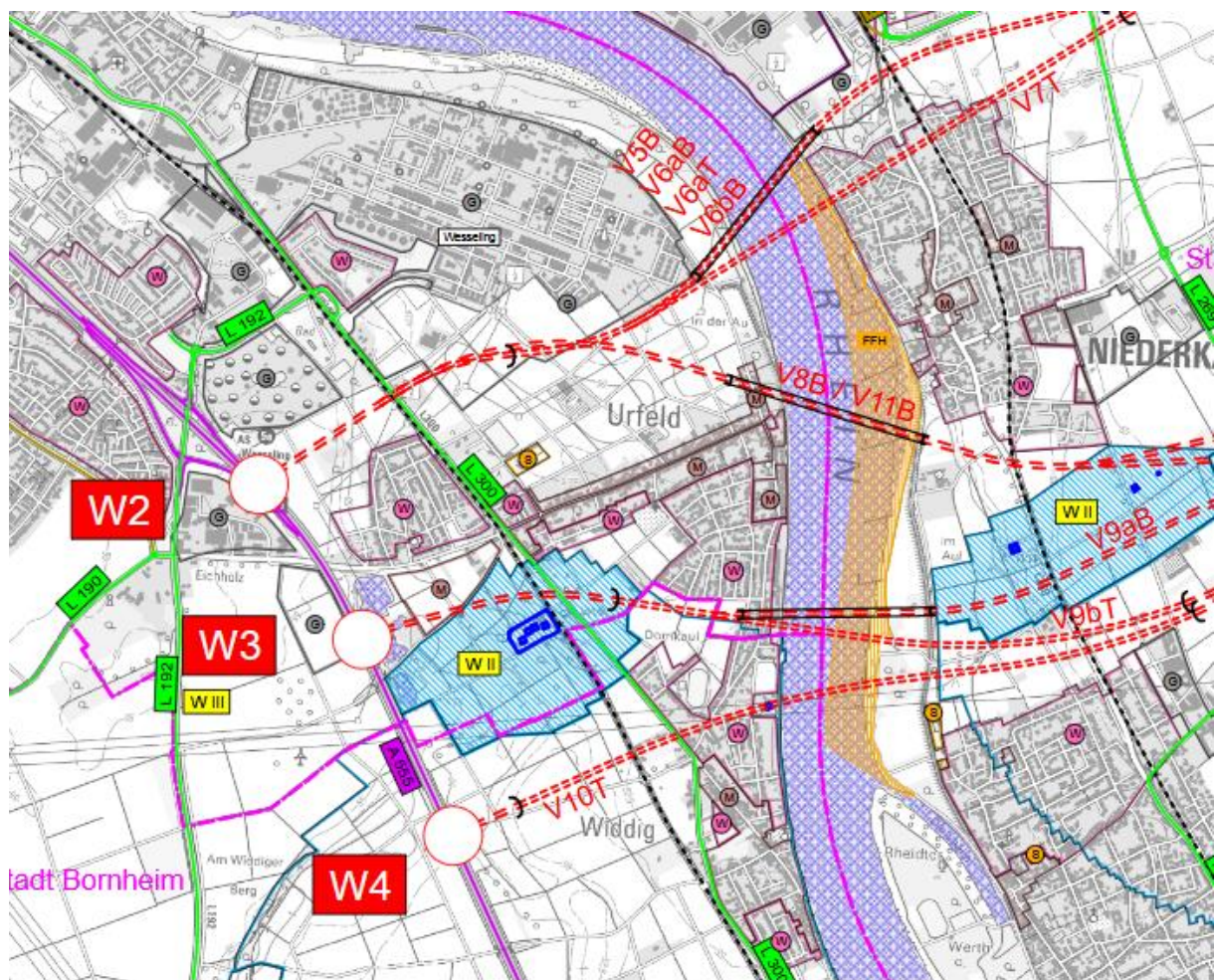
Bei der Vorzugsvariante 6aT -linksrheinisch- erscheint die komplette Verlegung der Anschlussstelle Wesseling nach Süden angesichts des Minimierungsgebots der Eingriffsregelung und des gebotenen Trinkwasserschutzes in Urfeld und Widdig ebenfalls absurd. Das Wasserschutzgebiet mit der Zone II liegt weniger als 700 m von den Trassen V5B, V6aB, V6aT (Vorzugsvariante), V8B, V11BV9bT, V10T entfernt, bzw. diese Trassen führen direkt durch Wasserschutzgebiete W II. auch das südlich Niederkassel. Dies ist absolut verantwortungslos und mag den Stand der Umwelt, Wasser und Klimaforschung vor 40 Jahren darstellen, aber nicht den von 2025.

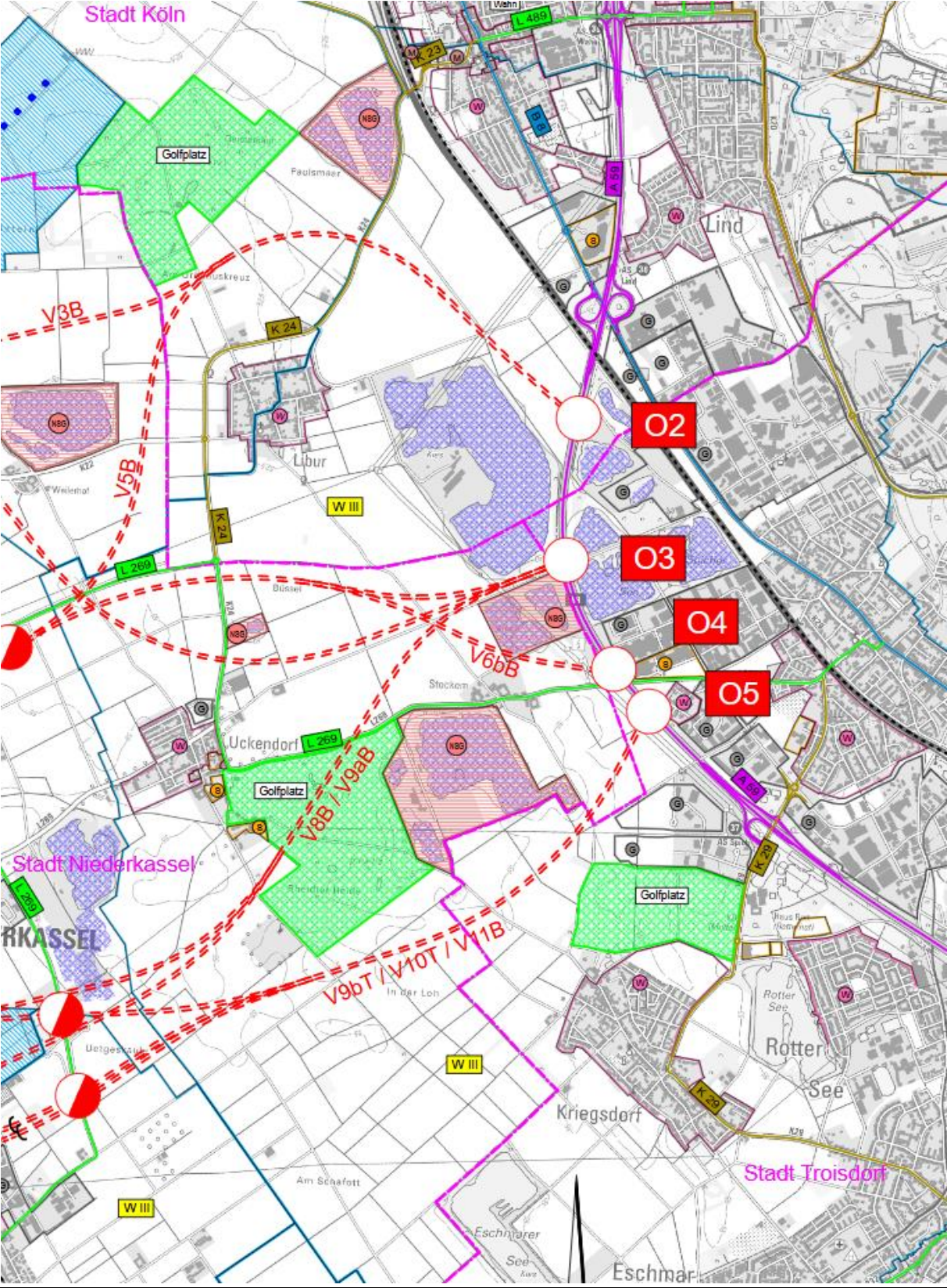
Auch hier ist der „Landschaftsverbrauch ist exorbitant hoch. Die Planung ist in vielfacher Hinsicht nicht mehr zielorientiert und ein Desaster. Die gesetzten planerischen Ziele wie die Beschleunigung des Verkehrsflusses werden nicht mehr erreicht, die Eingriffe in den Raum bleiben jedoch katastrophal hoch. Typische Indizien dafür, das Vorhaben gänzlich aufzugeben.“ Dieser Meinung des BUND schließen wir uns an. Quelle: <https://www.bund-nrw.de/meldungen/detail/news/rheinspange-die-vorzugsvariante-v6at-ein-planungsdesaster/#:~:text=Die%20Baukosten%20der%20Rheinspange%20sind,und%20die%20Planungen%20ein%20Desaster>

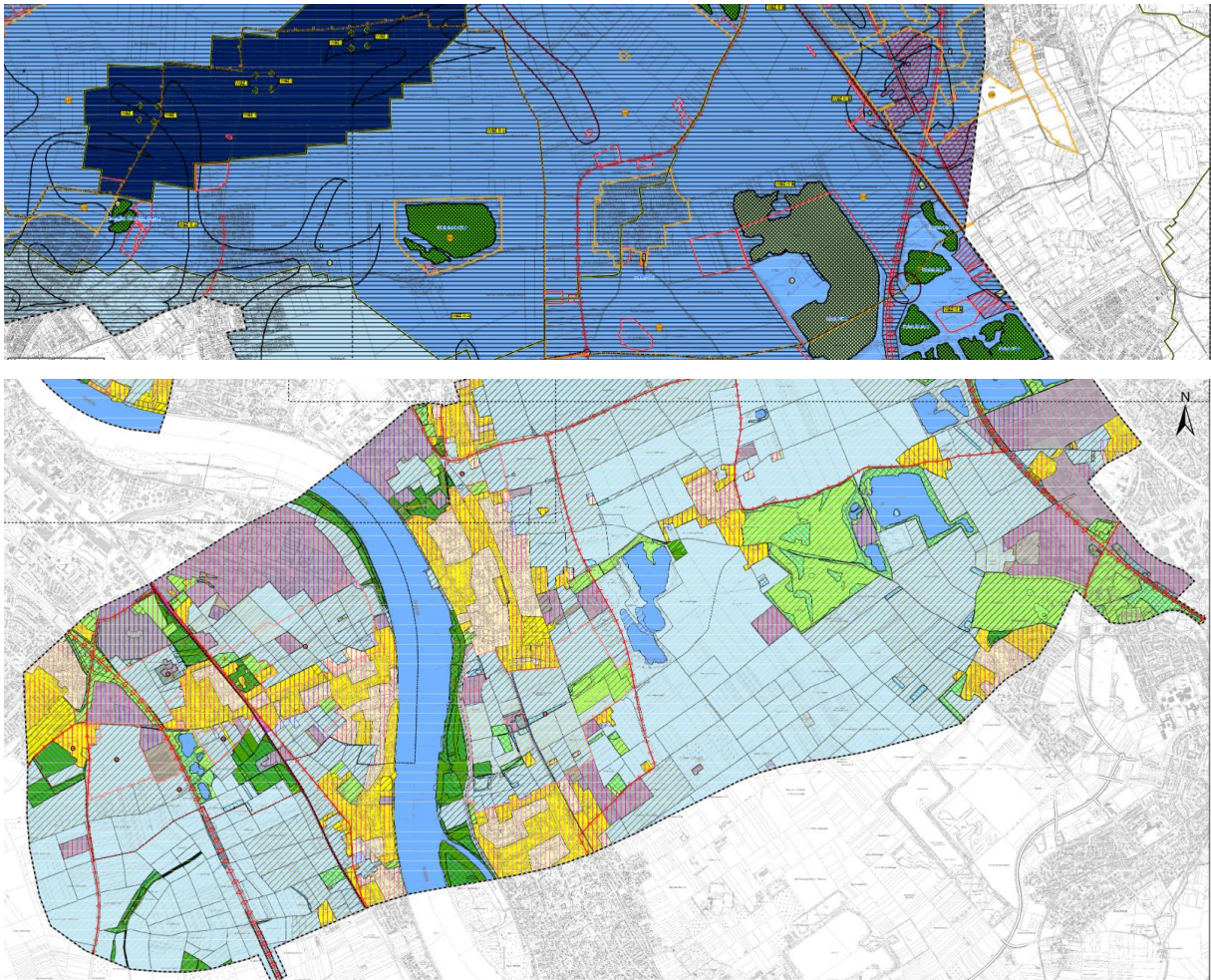
Durch die geplante Verlegung der Anschlussstelle in Wesseling in südliche Richtung wird in den Trinkwasserschutz in dieser Region massiv eingegriffen. Auch durch die Tunnelbaumaßnahme an sich wird massiv in das Grundwasser eingegriffen. Somit wird auch für die gesamte Region die vorhandene Trinkwasserversorgung gefährdet, für Hunderttausende. Dieser Meinung schließt sich auch der BUND (<https://www.bund-nrw.de/meldungen/detail/news/rheinspange-die-vorzugsvariante-v6at-ein-planungsdesaster/#:~:text=Die%20Baukosten%20der%20Rheinspange%20sind,und%20die%20Planungen%20ein%20Desaster.>) an.

Eine weitere Befürchtung ist, dass durch die Bauarbeiten der Rhein absacken könnte. Ein Tunnelbau unter dem Rhein ist hochkomplex und wurde aus diesem Grund bislang auch nur extrem selten umgesetzt. Diese Absackung hätte für die gesamte Flora und Fauna und den Schiffverkehr im Rhein katastrophale Folgen. Aus unserer Sicht wird dieser Aspekt in der Planung eklatant vernachlässigt.

Die folgenden Ausschnitte aus dem Verfahren zeigen die Vielfältigkeit von Grund- und Oberflächenwasser (blaue Textur, die durch die Planungen nicht nur tangiert werden, sondern schwerwiegende Änderungen zu Negativen erfahren werden:







Wasserhaushalt erscheint im gesamten Untersuchungsgebiet durch die Planungen A553/Rheinspange extrem gefährdet.

Die Planungen, die allesamt, alle Alternativen, in den Wasserhaushalt eingreifen, werden abgelehnt.

Im *Nachhaltigkeitsbericht* Die Autobahn GmbH des Bundes“

https://www.autobahn.de/storage/user_upload/qbank/Nachhaltigkeitsbericht_2023.pdf

heißt es auf Seite 7: „Autobahnen werden in Zukunft immer nachhaltiger geplant, gebaut und betrieben.“

DIESES Verfahren, insbesondere aber die Auslegung und Interpretation der „Vorschriften“, die fast allesamt „Richtlinien“ benannt sind, konterkariert den Nachhaltigkeitsbericht auch hinsichtlich der mangelhaften Bekanntmachung (siehe weiter oben). Weiter heißt es auf S. 7: „So kommen wir unserer gesellschaftlichen Verantwortung, den deutschen und europäischen Regularien und internationalen Verpflichtungen nach“.

„Gesellschaftliche Verantwortung“ bedeutet auch, dass die „deutschen Regularien“ proaktiv im Sinne des Schutzes unserer Umwelt gedeutet werden.

Wenn zum Beispiel für den Tunnel eine Fahrstreifenbreite von 3,50 m ausreicht, dann ist es unverantwortlich, außerhalb des Tunnels der Fahrstreifen auf 3,75 m auszulegen, so wie es in den Planungen vorgesehen ist.

Wenn im 3 km langen Tunnel eine geringere Entwurfsgeschwindigkeit gilt als auf 3 km langer freie Strecke zwischen Tunnelportal A553 und geplantem Autobahndreieck mit der A59 inklusive einer Auf-Abfahrt in der Mitte der freien Strecke, dann ist dies nicht nachhaltig, nicht wirtschaftlich, eine Verschwendung von Flächen- und Naturressourcen.

Wir fordern von Autobahn GmbH des Bundes und Fernstraßenbundesamt, ressourcenschonend umzugehen. Gerade bei der Planung des Neubaus einer kurzen Autobahn im dichtbesiedelten Gebiet der Rheinspange sollte alles darangesetzt werden, die Möglichkeiten der „Richtlinien“ nach unten auszureizen, also geringere Streifenbreiten, geringere Bemessungsgeschwindigkeiten einzusetzen.

Das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) mit Ausfertigungsdatum 12.12.2019 <https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/BJNR251310019.html> eröffnet den fünften Abschnitt mit der Zwischenüberschrift „*Vorbildfunktion der öffentlichen Hand.*“ / ab §13.

Wir können keinerlei Vorbildfunktion erkennen, wenn der Staat oder die von ihm beauftragte Autobahn GmbH des Bundes oder des Fernstraßenbundesamtes einen Tunnel plant oder errichtet oder kilometerlange Brückenbauwerke, deren Erfordernis und / oder Dimensionierung zweifelhaft erscheint und für deren Bau massiv klimaschädliche Emissionen freigesetzt werden. Doch nicht nur der Bau von unnötigen Tunneln oder Brücken setzt jene Emissionen frei, die Fahrzeuge, welche den Tunnel passieren werden, werden zu noch mehr klimaschädliche Emissionen führen. Somit kollidiert dieses Projekt, mit allen Varianten, auch sei es als Tunnel oder Brücke, massiv mit dem Klimaschutzgesetz und darf deshalb unter keinen Umständen realisiert werden.

„Der Bund prüft bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung, wie damit jeweils zum Erreichen der Klimaschutzziele nach § 3 beigetragen werden kann“ (Klimaschutzgesetz § 13 (2)). Dieses Projekt kollidiert an sich und in der dargelegten Planung frontal mit den von der Bundesregierung ausgegebenen Klimaschutzzielen, deshalb verstößt es auch unter diesem Gesichtspunkt massiv gegen das Klimaschutzgesetz. Es wird durch den Neubau der BAB 553 also den nachfolgenden Generationen die Möglichkeit einer lebenswerten Welt verwehrt. Unsere Nachkommen und wir werden unter den zusätzlichen Emissionen, die auch durch dieses Projekt entstehen, leiden, auch aus diesem Grund sollte es nicht realisiert werden.

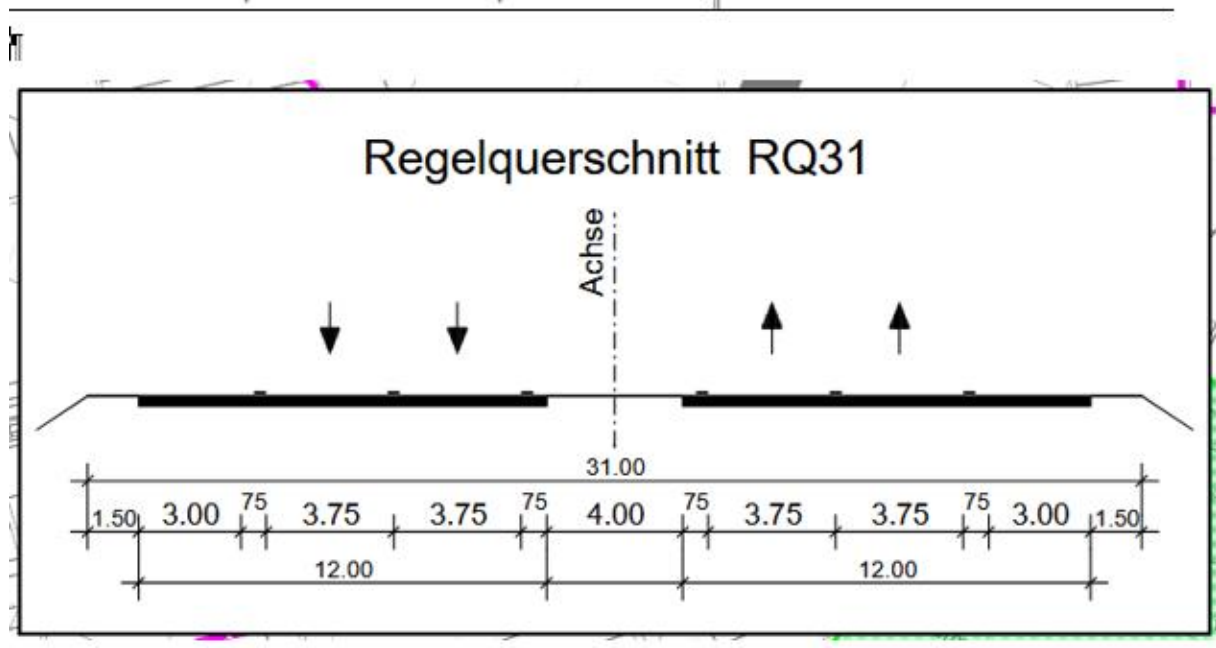
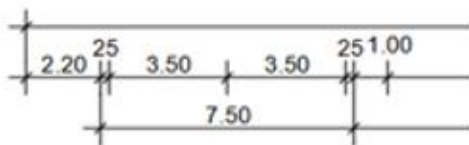
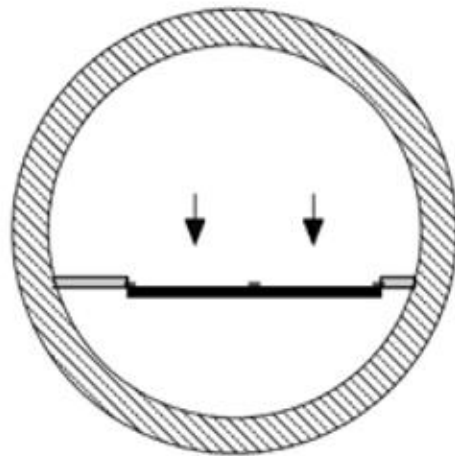
Ausgewählte Querschnitte:

Im Erläuterungsbericht https://tausendfuessler-bonn.de/bab553/pdf/01_1_Erlaeuterungsbericht_1_1_Erlaeuterungsbericht_ue.pdf , ab Seite 27 werden die maßlosen Streifenbreiten besonders deutlich dargestellt.

Im folgenden Bilder aus dem Erläuterungsbericht:

Schnitt 3-3 Tunnelprofil A 553 RQ 31 Tr (EABT-80/100, 2019)

Da= 14 m, Di= 11 m
Abstand = 2 x Da = 28 m



Für den Tunnel ergeben sich pro Fahrtrichtung eine Breite von 10,70 m pro Fahrtrichtung ($2,20 + 7,50 + 1,00 = 10,70 \text{ m}$).

Würde man diese Fahrstreifenbreiten außerhalb des Tunnels anwenden, so ergibt sich eine Gesamt-Autobahnbreite von **21,40 m** ($21,40 \text{ m } 10,70 \times 2 = 21,40 \text{ m}$)

Für den gewählten Regelquerschnitt RQ 31 für außerhalb des Tunnels auf „freier Strecke“ ergibt sich eine Breite von **15,50 m pro Fahrtrichtung** ($1.50 + 12.00 + 2.00 = 15.50$ m). Dies bedeutet eine Gesamt-Autobahnbreite von **31,00 m**

Dies bedeutet, dass auf freier Strecke die Autobahn (ohne Nebeneinrichtungen wie Schallschutzwände etc.), um 9,60 m breiter ist als im Tunnel.

Eine Autobahnbreite von 21.40 m ist also voll ausreichend. Ein größerer Querschnitt ist nicht notwendig.

Siehe Regelquerschnitt gem. 05_Lageplan/05_V6aT_5_ULP_86289-a-.pdf :
(https://tausendfuessler-bonn.de/bab553/pdf/05_Lageplan_05_V6aT_5_ULP_86289-a-.pdf)

Auch würden bei einer Wahl des Tunnelquerschnitts von nur 21,40 m auf freier Strecke alle Brückenüber- und Unterführungen geringer in den Spannweiten bzw. „Lichten Weiten“ um 9,40 m geringer dimensioniert. Dies ist nachhaltiger und wirtschaftlicher. Auch der Erhaltungsaufwand würde wesentlich geringer.

Insbesondere bei Wahl einer der Brückenvarianten ist ein Tunnelprofil RQ31 Tr mit 21,40 m Breite wesentlich nachhaltiger und wirtschaftlicher als das vorgesehene Profil mit RQ 31 mit 31 m.

Aus dem Erläuterungsbericht Ziffer 3.2.2.1 Allgemeine Grundlagen, S. 27 ergeben sich bei Anwendung des RQ 31 folgende Brückenquerschnitte (Abb.3 und Abb. 4):

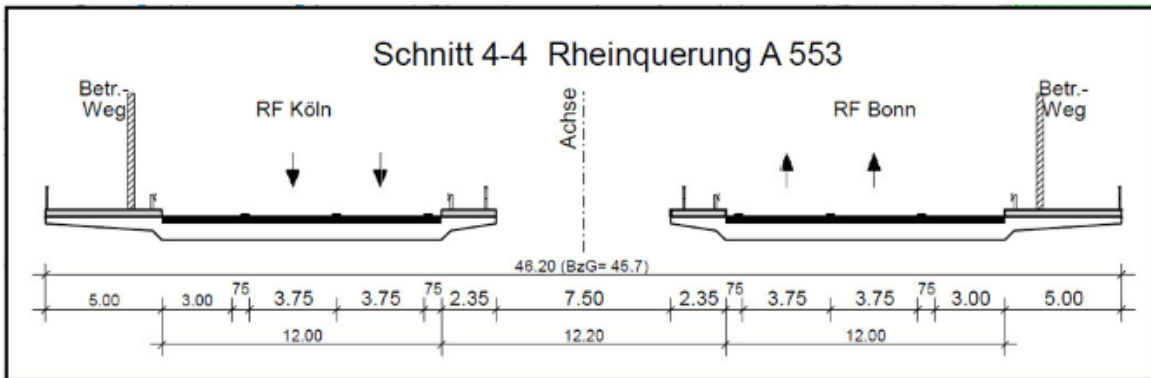


Abb. 3 Regelquerschnitt der Rheinquerung der Varianten V5B, V6aB, V6bB, V8B, V9aB und V11B

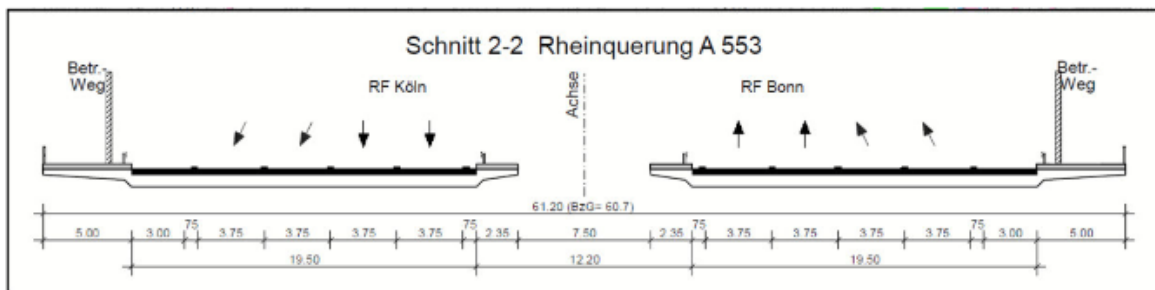


Abb. 4 Regelquerschnitt der Rheinquerung der Varianten V3B und V4B

Zu Abbildung 3 / Regelquerschnitt „Brücke“ der Varianten V5B, V6aB, V6bB, V8B, V9aB und V11B:

In **Abbildung 3** beträgt die Gesamt-Brückenbreite nach Planung der Autobahn GmbH und des Fernstraßenbundesamtes:

5,00	3,00	0,75	3,75	3,75	0,75	2,35	7,50	2,35	0,75	3,75	3,75	0,75	3,00	5,00	=	46,20
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	---	-------

Bei Planung der Brücken mit den Tunnelquerschnitten gem. RAA (Fahrbahnbreite von 3,50 m anstatt 3,75, keine Standstreifen) ergeben sich wesentlich geringere Brückenbreiten.: nur **39,20 m anstatt 46,20 m, dies sind 7 m geringere Breite.**

5,00		0,75	3,50	3,50	0,75	2,35	7,50	2,35	0,75	3,50	3,50	0,75		5,00	=	39,20	-7,00
------	--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--	------	---	-------	-------

Die Brücken der Varianten V5B, V6aB, V6bB, V8B, V9aB und V11B würden um **7** Meter schmaler werden bei strikter Anwendung der Tunnelmaße. !

Zu Abbildung 4 / Regelquerschnitt „Brücke“ der Varianten V3B und V4B:

Hier die Maße der Planung:

5,00	3,00	0,75	3,75	3,75	3,75	3,75	0,75	2,35	7,50	2,35	0,75	3,75	3,75	3,75	3,75	0,75	3,00	5,00	=	61,20
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	---	-------

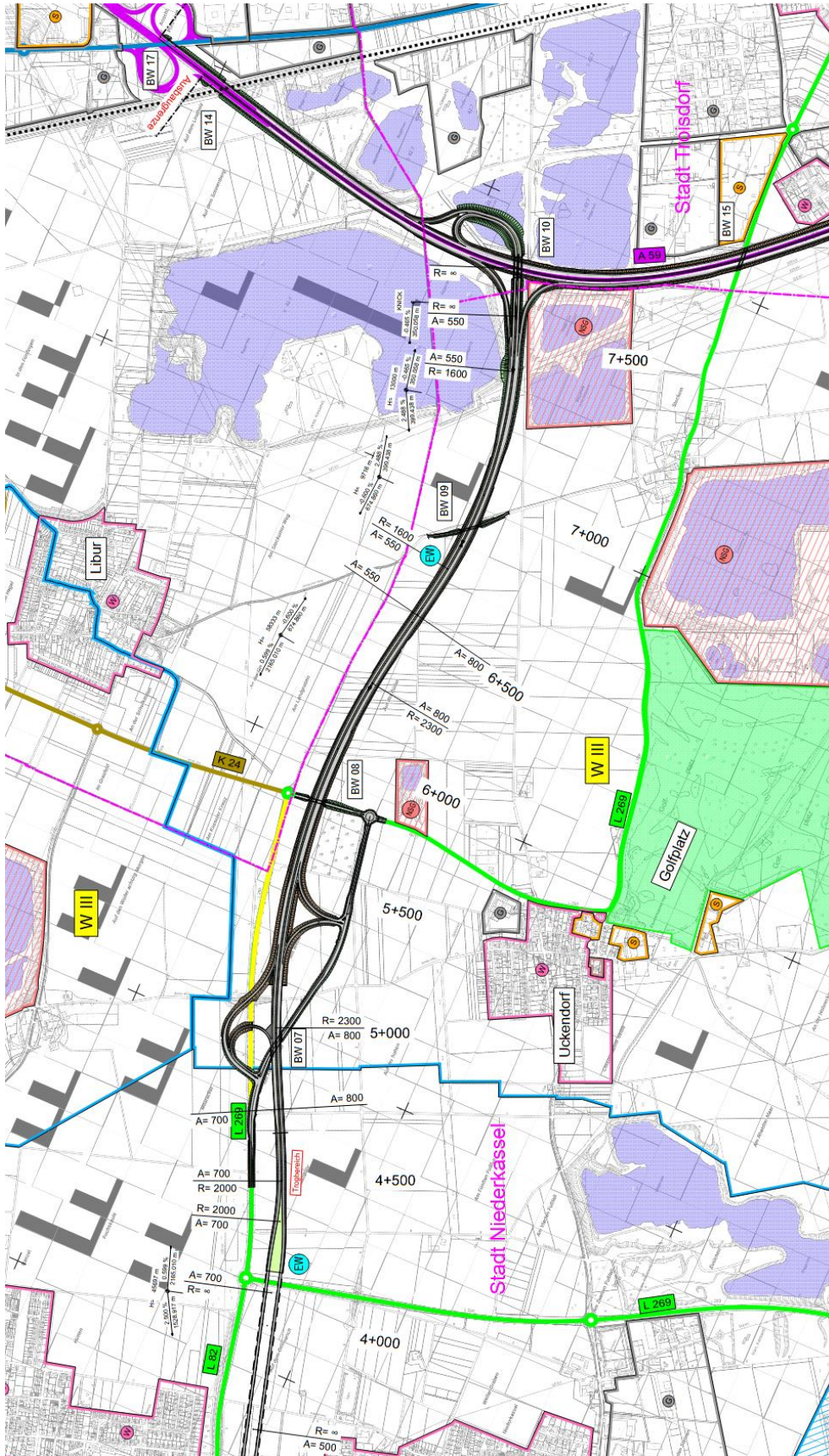
Bei Planung der Brücken Variante V3B und V4B **mit den Tunnelquerschnitten** gem. RAA (Fahrbahnbreite von 3,50 m anstatt 3,75, keine Standstreifen) ergeben sich wesentlich geringere Brückenbreiten: **nur 53,20 anstatt 61,20 m, dies sind 8 m geringere Breite:**

5,00		0,75	3,50	3,50	3,50	3,50	0,75	2,35	7,50	2,35	0,75	3,50	3,50	3,50	3,50	0,75		5,00	=	53,20	-8,00
------	--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--	------	---	-------	--------------

Die Brücken Variante V3B und V4B würden um 8 m schmaler werden bei strikter Anwendung der Tunnelmaße.

Flächenverbrauch:

Unten Auszug aus 05_Lageplan_05_V6aT_5_ULP_86289-a-.pdf / rechtsrheinisch, mit Kilometrierung:



Die Strecken vom östlichen Tunnelausgang (km 4+500) bis zum Autobahndreieck A553/A95 (km 7+500) beträgt 3 km.

Der Flächenverbrauch beim gewählten Querschnitt RQ 31 ist überschlägig gem o.g. Tabelle $3000 \text{ m} \times 62,20 \text{ m} = 186.600 \text{ Quadratmeter}$.

Der Flächenverbrauch bei Annahme der Streifenbreiten, die im Tunnel verwendet werden, ergäbe sich im Freien ein Flächenverbrauch von $3000 \text{ m} \times 53,20 \text{ m} = 159.600 \text{ Quadratmeter}$.

Die Differenz im Landverbrauch auf der Ostseite des Tunnels bis zur A59 liegt demnach bei mindestens $186.600 - 159.600 = 27.000 \text{ Quadratmetern}$ (konservativ berechnet).

Somit würde bei Annahme der Streifenbreiten, die im Tunnel geplant sind, ein um mindestens 27.000 Quadratmeter geringerer Flächenverbrauch ergeben.

Nachhaltige Planung bedeutet, dass der Flächenverbrauch minimiert wird!

Durch Bescheiden auf die Tunnelmaße auch auf freier Strecke rechtsrheinisch wird Flächenverbrauch um mindestens 27.000 Quadratmeter verringert.

Wir fordern deshalb:

Für den gesamten neu zu bauenden Abschnitt der A553, sie es als Tunnel, Brücke oder im Offenen sind die Streifenbreiten gemäß Tunnelprofil anzuwenden und auskömmlich.

Fahrzeitunterschiede der Entwurfsgeschwindigkeiten 80/100/130 km/h auf der geplanten Rheinspange A553 / Vorzugsvariante V6aT:

In der folgenden Ausrechnung werden die Fahrzeitunterschiede bei verschiedenen Geschwindigkeiten dargestellt:

Fahrzeitunterschiede der Entwurfsgeschwindigkeiten 80/100/130 km/h auf der geplanten Rheinspange A553 / Vorzugsvariante V6aT			
Tunnel Länge = 3000 m			
Länge m	Geschwindigkeit km/h	Geschwindigkeit m/s	Zeit Sekunden s (=Länge (m) / Geschwindigkeit (m/s))
3000	80 km/h entspricht 80.000 m / 3600 s	22,2222	135
3000	100 km/h entspricht 100.000 m / 3600 s	27,7778	108
Freie Strecke östlich des Tunnels: Länge = 3000 m			
3000	80 km/h entspricht 80.000 m / 3600 s	22,2222	135
3000	100 km/h entspricht 100.000 m / 3600 s	27,7778	108
3000	130 km/h entspricht 130.000 m / 3600 s	36,1111	83
Fahrzeitbedarf Kombinationen Tunnel / Freie Strecke:			
Tunnel: Geschwindigkeit (km/h)	Freie Strecke: Geschwindigkeit (km/h)	Zeitbedarf für Tunnel + Freie Strecke (Sekunden)	
80	80	270	
80	100	243	
80	130	218	
100	100	216	
100	130	191	
Fahrzeitdifferenzen			
Tunnel: Geschwindigkeit (km/h)	Freie Strecke: Geschwindigkeit (km/h)	Zeitbedarf für Tunnel + Freie Strecke (Sekunden)	
80	80	270	
100	130	191	
	Differenz Fahrzeiten (Sekunden) auf 6 km Länge Tunnel + Freie Strecke:	79	= 1 Minute + 19 Sekunden

Für die gesamte Planung der Rheinspange A553 in allen Varianten wird als Entwurfsgeschwindigkeit vorgesehen im Tunnel 80 km/h und auf freier Strecke 130 km/h.

Die Fahrzeit für die Variante V6aT beträgt bei 100 km/h im Tunnel und 130 km/h auf „Freier Strecke“ 191 Sekunden, dies entspricht 3 Minuten 11 Sekunden.

Die Fahrzeit für die Variante V6aT beträgt bei 80 km/h im Tunnel und 80 km/h auf „Freier Strecke“ 270 Sekunden, dies entspricht 4 Minuten 30 Sekunden.

Die Fahrzeitverlängerung auf der 7 km langen Neubaustrecke beträgt gerade einmal 79 Sekunden bei konstant 80 km/h gegenüber 100 km/h im Tunnel + 130 km/h auf Freier Strecke.

Der Fahrzeitunterschied dürfte sich noch verringern wegen der verminderten Geschwindigkeiten an den Anschlüssen und Knotenpunkten und Einfädelungsstellen sowie wegen der unterschiedlichen tatsächlichen gefahrenen Geschwindigkeiten auf rechter und linker Spur.

Wenn überhaupt die „Rheinspange gebaut wird, so wird gefordert, die Streifenbreiten gemäß Tunnelprofil anzuwenden, auch auf „Freier Strecke“, sowie die Entwurfsgeschwindigkeit auf 80 km/h festzulegen. Ebenso ist die Höchstgeschwindigkeit mit 80 km/h festzulegen und anzuordnen.

Wahl der Autobahn- Klassifizierung EKA 1 A:

Da die Wahl der Autobahn-Klassifizierung von erheblicher Bedeutung und Auswirkung für Kosten, Umwelt, Klima, Landschaftsverbrauch etc. ist, beantragen wir die Übersendung des Schriftverkehrs, die die Entscheidungsgrundlagen sind

- für die Festlegung der Entwurfsgeschwindigkeit für den Tunnel und den freien Streckenverlauf
- für die Klassifizierung der Autobahn EKA 1 A anstatt EKA 3.

Unten Auszug aus der RAA, 3.3:

Table 10: Design classes and design features

Design class	EKA 1 A	EKA 1 B	EKA 2	EKA 3
Designation	Long-distance motorway	Inter-regional motorway	Motorway-like road	Urban motorway
Signing	Z 330 StVO (motorway)		Z 331 StVO (trunk road)	Z 330 or Z 331 StVO
Directional signing	Blue		Yellow	Blue, yellow
Maximum permissible speed*	None		None	≤ 100 km per hour
Recommended distance between junctions	> 8,000 m	> 5,000 m	> 5,000 m	None
Traffic management around construction works on four-lane roads	4+0 generally necessary**		4+0 not absolutely necessary	

* see explanation given in Section 3.4

** '4+0' indicates the lane configuration during reconstruction. The '4' indicates that four lanes (two in each direction) will be accommodated on the one carriageway and the '0' indicates that there will be no traffic on the other carriageway while it is being reconstructed.

Unter RAA, 4. heißt es:

„EKA 3 motorways are characterized by the fact that a speed limit applies universally on them. If the geometry of these motorways is based around the limiting values for EKA 3, the speed limit is generally 80 km/h; if it is based on significantly higher values the speed limit can, as an exception, be 100 km/h. However, even in these cases, a maximum permissible speed of 80 km/h is generally acceptable because of the narrower lane width, the smaller distances between junctions, and the associated orientation problems relating to directional signing and the frequency of weaving manoeuvres.“

Aus RAA3. und RAA 4. ergibt sich, dass bei eine Bemessungsgeschwindigkeit von 80 km/h wesentlich geringere Planungsparameter anzunehmen sind, als bei höheren Geschwindigkeiten. Dies zeigen auch die folgenden Bilder aus der RAA:

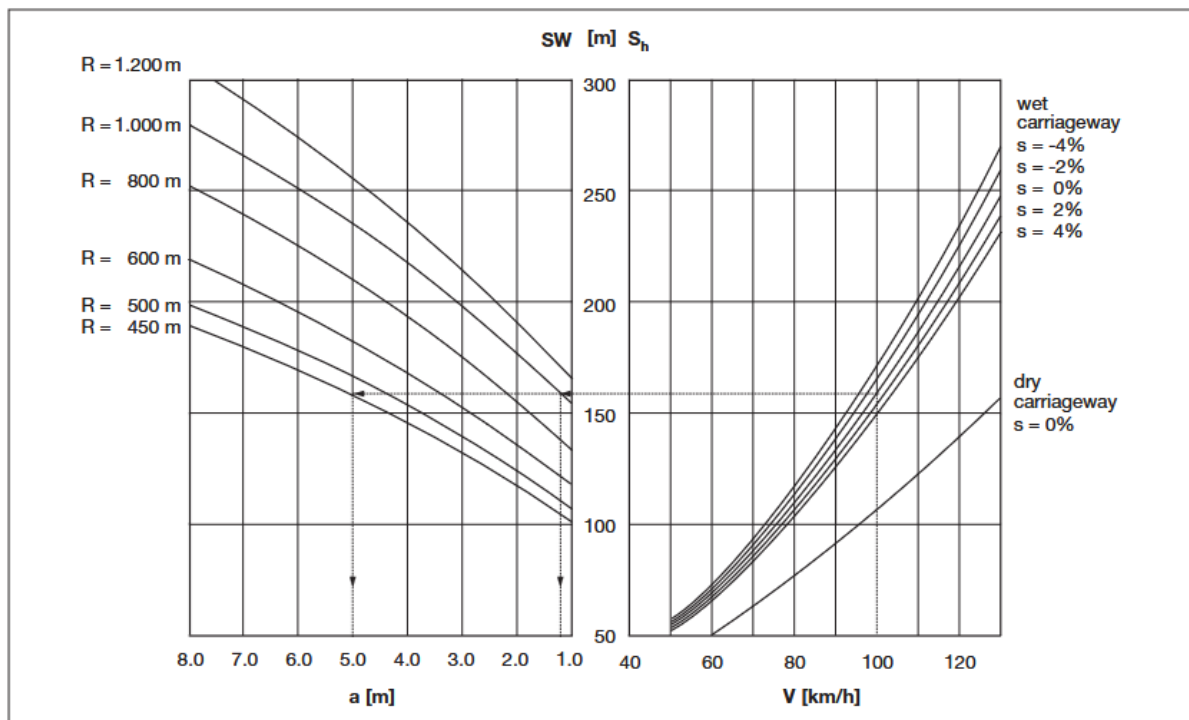


Fig. 22: Minimum stopping sight distance and distances that must be maintained between the left-hand edge of the inside lane of a carriageway and visual obstructions in the central reserve

9 Summary of operation and design features

Table 26: Summary of operation and design features

Design class	EKA 1 A	EKA 1 B	EKA 2	EKA 3
Operation features				
Network function	Long-distance motorway	Inter-regional motorway	Motorway-like road	Urban motorway
Speed limit	None			$V_{zul} = 100 \text{ km/h}$
Lane operation around construction works	4+0 generally necessary		4+0 not necessarily needed	
Design features				
Cross-section				
	Dual carriageway			
	RQ 43.5 RQ 36.0 RQ 31.0		RQ 28.0	RQ 38.5 RQ 31.5 RQ 25.0
Alignment				
Horizontal alignment				
Maximum length of the straights L [m]	2,000			
Minimum curve radius R [m]	900	720	470	280
Minimum clothoid parameters A [m]	300	240	160	90
Minimum curve radius in the case of a crossfall to the outer edge of the curve R [m]	4,000			1,000
Vertical alignment				
Maximum longitudinal gradient s [%]	4.0	4.5	4.5	6.0
Minimum crest diameter (H_k) [m]	13,000	10,000	5,000	3,000
Minimum sag diameter (H_w) [m]	8,800	5,700	4,000	2,600
Sight distance				
Stopping sight distance (s=0 %) Sh [m]	250			110
Design of the roadway surface				
Minimum crossfall q [%]	2.5			
Maximum crossfall in curves q [%]	6.0			
Maximum relative grade max Δs [%]	0.9 ($a \geq 4.0 \text{ m}$) 0.225 · a ($a < 4.0 \text{ m}$)			0.9 ($a \geq 4.0 \text{ m}$) 0.25 · a ($a < 4.0 \text{ m}$)
Minimum relative grade min Δs [%]	0.10 · a			
Junctions				
Grade-separated				
Recommended junction spacing	> 8,000 m	> 5,000 m		none

Querschnitte /Verkehrssicherheit:

23_Verkehrssicherheit/23_Auditbericht A553 AK Köln-Godorf bis AD Köln Lind inkl Rheinquerung.pdf

Auszug Seite 3 von 6:

Querschnitt Hauptfahrbahn

RQ 31:

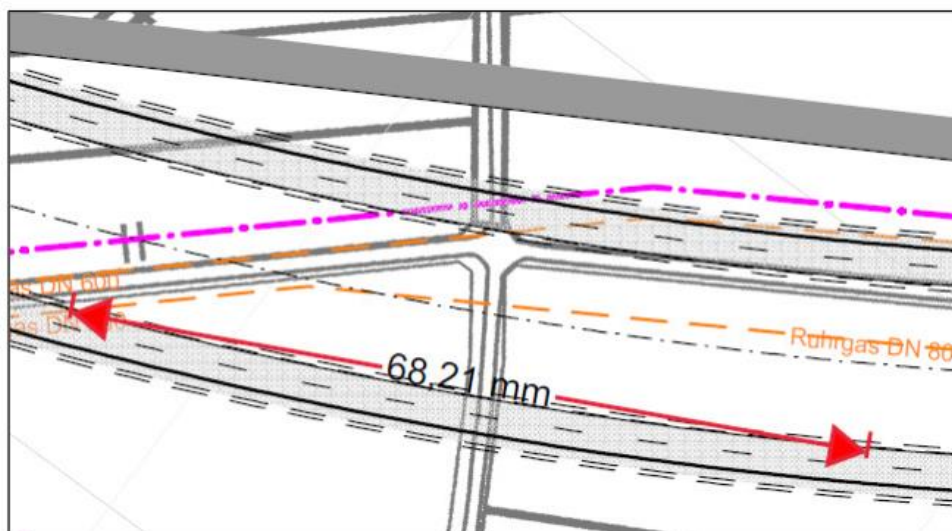
Fahrstreifenbreite =	3,75 m
Mittelstreifenbreite =	4,0 m
Randstreifen (Mitte) =	0,75 m
Randstreifen (außen) =	0,75 m
Standstreifen =	3,0 m

Straßenkategorie: EKA 1A (Richtlinie für die Anlage von Autobahnen, RAA-2008)

Aus 23_Verkehrssicherheit/23_Auditbericht A553 AK Köln-Godorf bis AD Köln Lind inkl Rheinquerung.pdf ist das folgende Bild entnommen:

Lageplan 2

- Die Sichtweite im Tunnel ist möglicherweise nicht ausreichend groß. Es scheint, dass in der Linkskurve die Tunnelwand die Sichtweite einschränkt (siehe Bild; 68 mm entspricht 170 m). **Nicht ausreichende Haltesichtweiten können zu gefährlichen Auffahrunfällen führen.** Gemäß Kapitel 5.5, Bild 19 der RAA muss die erforderliche Haltesichtweite bei einer vorgesehenen Geschwindigkeit von 100 km/h und -2,5 % Längsneigung ungefähr 170 m betragen. Der Sachverhalt ist noch einmal zu prüfen und im Zweifelsfall sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die nötigen Sichtweiten zu gewährleisten. Die Haltesichtweiten sind generell einzuhalten.



Den Auditoren ist bewusst, dass die erforderliche Haltesichtweite nach RAA für nasse Fahrbahnen ausgewiesen sind. Sicherlich ist die Wahrscheinlichkeit von großen Mengen an Niederschlagswasser im Tunnel nicht gegeben, dennoch könnte auch ein Fahrzeug größere Mengen an Flüssigkeit verlieren. Des Weiteren steht in der RAA auch folgender Absatz:

Hier wird also für den Tunnel eine Geschwindigkeit von 100 km/h angenommen. Dies ist nach RAA nicht zulässig: die Geschwindigkeit in Tunnel beträgt nach RAA immer 80 km/h. Nicht deutlich wird die Quelle, woher oder warum die Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h angenommen werden. Wer hat angeordnet, dass die RAA ausgehebelt wird? Wer hat die Berechnung für eine Tunnelgeschwindigkeit von 100 km/h angeordnet? In der RAA sind nur 80 km/h als Regeldimensionierung vorgesehen.

Deutlich wird an folgendem Bild (Quelle: Guidelines for the Design of Motorways, S. 36 https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/202_E_PDF.v.pdf (Übersetzung der RAA)), dass mit geringerer Entwurfsgeschwindigkeit die erforderlichen Sichtweiten abnehmen. Dies bedeutet auch geringeren Bauaufwand.

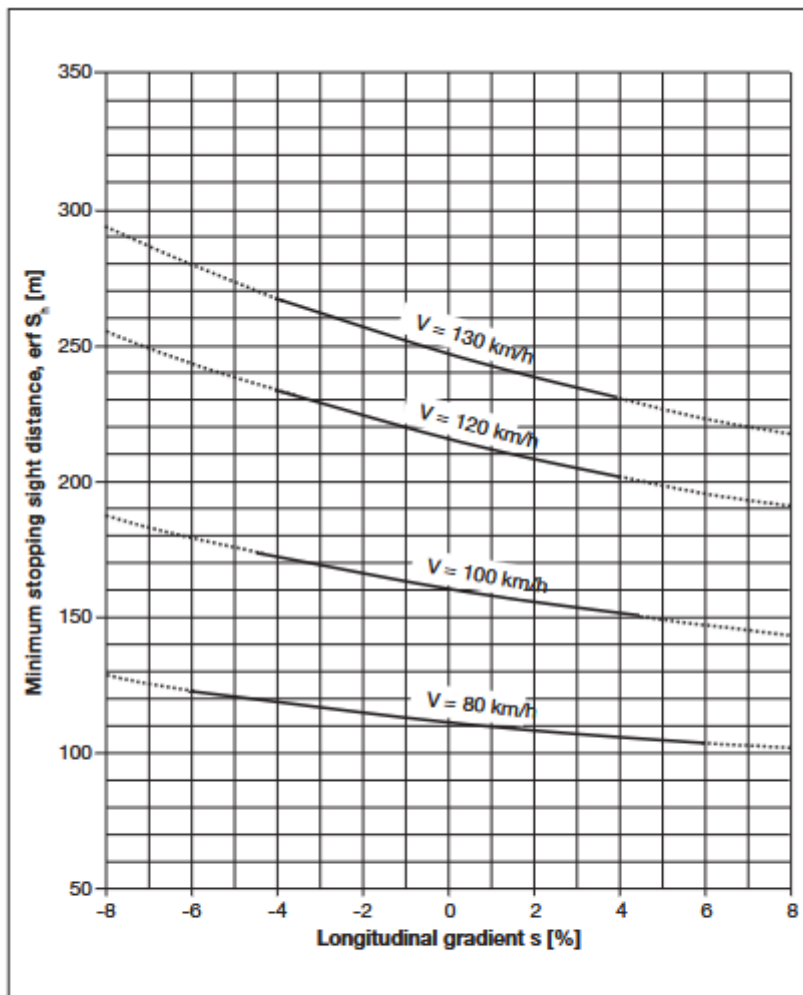


Fig. 19: Minimum stopping sight distance, erf S_{st}

Diese Planung ist dementsprechend inakzeptabel und missachtet die geltenden Vorschriften. Was wird bezweckt, wenn Sie, Autobahn GmbH und Fernstraßenbundesamt als Planende, als planende Behörde, diese Autobahn entsprechend überdimensioniert zu planen?

Dies ist nicht im Sinne des Bundeshaushalts und auch nicht im Sinne des Klimas und der Umwelt und der Nachhaltigkeit – und es widerspricht den Zielen des Nachhaltigkeitsberichts der Autobahn GmbH – an die zudem Maßstäbe wie an eine Behörde zu stellen sind

https://www.autobahn.de/storage/user_upload/qbank/Nachhaltigkeitsbericht_2023.pdf

Auch professionelle Planer und Planerinnen dürfen nicht überdimensioniert planen. Durch die unnötig höhere Entwurfsgeschwindigkeit müssen Tunnel und Straße größer und dementsprechend teurer geplant werden: Die Fahrstreifen sind unnötig breit konzipiert, mit einer Breite von 3,50 Meter innerhalb des Tunnels und außerhalb sogar mit 3,75 + Seitenstreifen, dies ist massiv und grundlos überdimensioniert. Es gibt keinerlei Erläuterung oder Begründung, dass man zu dieser weit überdimensionierten Planung gegriffen hat. So entstehen beim Bau deutlich mehr klimaschädliche Emissionen, sowie höhere Kosten. Dies betrifft gleich zweierlei, da so einerseits unsere eigene Zukunft und die vieler weiterer gefährdet wird und andererseits auch unter anderem unsere Steuermittel verschwendet werden.

Sicherheitsaudit / hohe Geschwindigkeit:

Die Diskussion im Rahmen des Sicherheitsaudits zeigt, wie kritisch hohe Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit sowie Dimensionierung der Straße zusammenhängen. Genannt seien zum Beispiel die Stichworte: Sichtweitenbänder, Haltesichtweiten, Querneigung, Verwindung, Übergangsbögen, Einschränkungen der Sichtfelder,...., Zitate: ... *“Ohne ausreichende Haltesichtweiten kann es zu gefährlichen Auffahrunfällen kommen“* *“Deshalb sind für die Haltesichtweite größere Werte als die physiologisch begründeten Mindestwerte für die Reaktionszeit und fahrdynamisch mögliche Bremswege und Gefahrenbremsungen zu Grunde gelegt.“* *“Die Sichtweite im Tunnel ist möglicherweise nicht ausreichend groß...Nicht ausreichende Haltesichtweiten können zu gefährlichen Auffahrunfällen führen.“*

Das Sicherheitsaudit und auch die Stellungnahme zum Sicherheitsaudit basiert auf der Entwurfsgeschwindigkeit für den Tunnel 100 km/h.

[23 Verkehrssicherheit 23 Auditbericht A553 AK Köln-Godorf bis AD Köln Lind inkl Rheinquerung.pdf](#)

[23 Verkehrssicherheit 23 Stellungnahme Sicherheitsaudit.pdf](#)

Forderung:

Da doch die hohe Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h im Tunnel im Rahmen der vorliegenden Planungen derart gefährlich ist, und erhöhten Bauaufwand bedeutet, wird von uns gefordert, die ursprünglich in der RAA für Tunnel vorgesehene Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h als Maßstab zu nehmen.

Im Planfeststellungsbeschluss ist 80 km/h als Höchstgeschwindigkeit zu verankern und entsprechend zu beschildern.

Wir fordern den Einbau von mehreren Geschwindigkeitskontrollanlagen im Tunnel.

Wir fordern den Einbau von mehreren Geschwindigkeitskontrollanlagen außerhalb des Tunnels.

Unsere Forderung lautet also nochmals:

Dimensionierung der freien Strecke und der Tunnel und der Brücken und auch, in Trögen für alle Varianten auf $V_{zul} = 80 \text{ km/h}$!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Vorteile: geringere Lärmemissionen, geringerer Landverbrauch, geringere Abwassermengen, geringere Dimensionierung der Straßen und Brücken und Unterführungen und Überführungen und Kreuzungen und Knotenpunkten.

Kosten:

Die Investitionskosten gem. BVWP Seite 125 betragen

367,2 Mio Euro,

mit einem angeblichen Nutzen-Kosten-Verhältnis von >10 :

Hier der entsprechende Auszug aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030

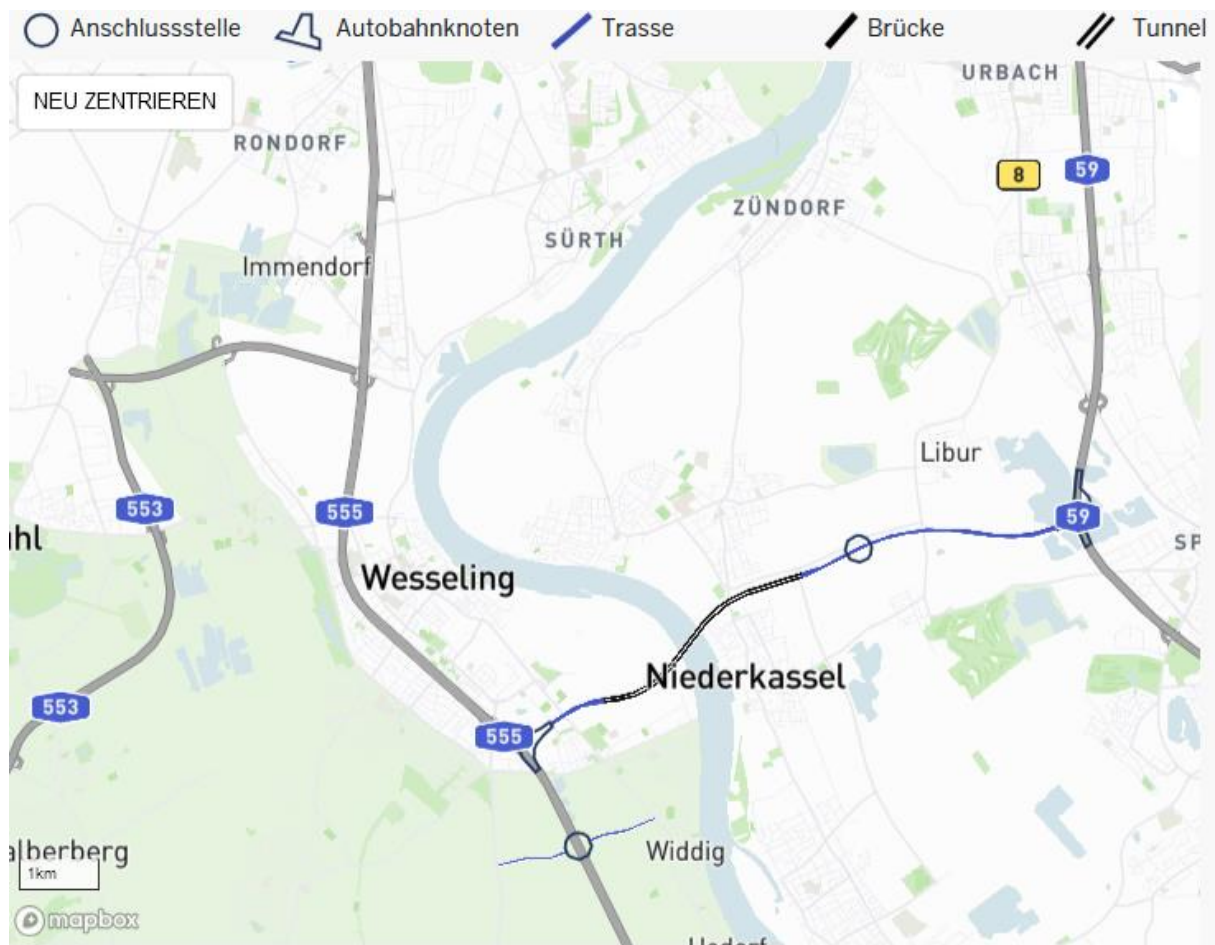
<https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf> :

Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung
		Gesamt	Davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz	davon Kosten Dritte					
N 4	10,2	367,2	361,4	4,3	1,5	1		VB	>10	
KN							OP			
N 4							OP			
KN							OP			

Die o.g. Investitionskosten, die ca. 2016 bestimmt wurden, sind inzwischen überholt und wurden amtlich neu geschätzt:

Die Investitionskosten der Rheinspange A553 werden nunmehr auf **1.145 Millionen Euro** errechnet.

Quelle: <https://rheinspange.nrw.de/vorzugsvariante/> , abgerufen am 26.1.2025, Screenshot siehe unten:



 LÄNGE DER TRASSE CA. 7,9 KM TUNNELLÄNGE CA. 3 KM	 VORAUSSICHTLICHE BAUZEIT CA. 8 JAHRE	 KOSTENSCHÄTZUNG CA. 1.145 MIO. EURO
--	---	--

TRASSIERUNG

Die Variante V6aT verläuft von einem neuen Autobahnknoten an der A555 bei der Anschlussstelle Wesseling (W2) zu einem neuen Autobahnknoten an der A59 in Höhe der Spicher Seen (O3). Südlich des Autobahnknotens W2 wird eine Ersatzanschlussstelle für die Anschlussstelle Wesseling erforderlich. Die rechtsrheinische Anschlussstelle zum untergeordneten Netz befindet sich im Kreuzungsbereich der K24/L269 nördlich von Uckendorf.

Damit ergibt sich ein Nutzen-Kostenverhältnis von für Variant V6aT von nur noch 367,2 : 1145 x 10 = 3,2 NKV

Bei 5-/ 10- prozentiger Preissteigerung und Bauzeit von 8 Jahren beginnend 2030 ergeben sich Kosten von **2,159 bzw 3,952 (also fast 4 Milliarden) Euro:**

10%	5%	Jahr		
1.145	1.145	2024	Jahr der Kostenschätzung	
1259,5	1202,25	2025		
1385,45	1262,3625	2026		
1523,995	1325,48063	2027		
1676,3945	1391,75466	2028		
1844,03395	1461,34239	2029		
2028,43735	1534,40951	2030	angenommener Baubeginn	
2231,28108	1611,12998	2031		
2454,40919	1691,68648	2032		
2699,85011	1776,27081	2033		
2969,83512	1865,08435	2034		
3266,81863	1958,33857	2035		
3593,50049	2056,25549	2036		
3952,85054	2159,06827	2037		

Dies bedeutet ein Nutzen-Kosten-Verhältnis **NKV** von

367.2 : 2159 x 10 = **1,70** bei 5% Preissteigerung bzw.

367,2 : 3952 x 10 = **0,93** bei 10% Preissteigerung.

Täuschung der Öffentlichkeit über die Kosten ?

Mit den präsentierten Kosten von anfangs 367 Millionen Euro und angeblichen Nutzen-Kosten-Verhältnis von „>10“ wurde schon damals mit Erscheinen des Bundesverkehrswegplans die Öffentlichkeit und die Parlamentarier*innen völlig in die Irre geführt. Die Steigerung auf 1.145 Millionen Euro und inklusiver Preissteigerung auf über 2 bis ca. 4 Milliarden Euro bewirkt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von **unter NULL bis 1,7**.

Das Projekt ist somit höchstwahrscheinlich nicht wirtschaftlich.

Betriebskosten / Energiebedarf bei Tunnelvarianten:

Insbesondere wurden in den Unterlagen die laufenden Betriebskosten – und Risiken nicht aufgeführt.

Der Energiebedarf z.B. für den Betrieb des 3 km langen Tunnels der Variante 6aT ist nicht angegeben.

Im Erläuterungsbericht 3.3.6.2 Tunnelbetriebskosten S. 161

[01_1_Erlaeuterungsbericht_1_1_Erlaeuterungsbericht_ue.pdf](#) heißt es:

„T 3.3.6.2 Tunnelbetriebskosten

Straßentunnel erfordern umfangreiche Betriebseinrichtung für die Beleuchtung und Belüftung der Anlagen. Für die Betriebseinrichtungen ergeben sich jährlich wiederkehrende Kosten, die in Anlehnung an HVS (2006)28 mit ca. 250 €/m Tunnelröhre geschätzt werden. Wegen der groben Schätzung wird für alle Tunnelvarianten ein Wert von 1,5 Mio. € pro Jahr angesetzt. Die Tunnelbetriebskosten sind für die Variantenbewertung von nachgeordneter Bedeutung. Sie werden aus Gründen der Vollständigkeit als eigenes Kriterium in die Wertung einbezogen.“

Strombedarf / Strom-Jahresverbrauch ist nicht genannt und nicht geschätzt und nicht errechnet. Nicht erläutert wird, woher und aus welchen Energiequellen der Strom kommen soll.

Es wird hingegen erläutert: *„Die Tunnelbetriebskosten sind für die Variantenbewertung von nachgeordneter Bedeutung.“*

Unsererseits ist absolut nicht nachvollziehbar, wieso Energieverbrauch und Tunnelbetriebskosten von *„nachgeordneter Bedeutung“* sein sollen: Kosten sind eine entscheidende Größe für die Aufstellung eines jeden Haushalts, auch für den Bundeshaushalt!

Des Weiteren sind *Tunnelbetriebskosten* sind für den Vergleich der Varianten „Brücke“, „Tunnel“ und „Nulllösung“ von Bedeutung.

Auch insofern wird als eine weitere Alternative die Betrachtung NULLLÖSUNG gefordert.

Wie kann ein Bundeshauhalt aufgestellt werden, wenn diese Kosten, die in der „Ewigkeit“ immer weiter steigen werden, nicht von Beginn an geschätzt werden?

Die leichtfertig erscheinende Formulierung von Autobahn GmbH des Bundes und Fernstraßenbundesamt bedeutet, dass weder benötigte Energiemengen noch die sonstigen Tunnelbetriebskosten (Filteranlagen, Feuerwehr; Brandschutz, Abschreibung, Reinigung, Wartung, Polizei etc.) nach mehr als 10 Jahren der Planung noch nicht einmal individuell abgeschätzt wurden und es auch keine Absicht besteht, diese auszurechnen.

Eine Frage an die Autobahn GmbH vor mehreren Jahren lautete:

„Wie hoch sind die ständigen elektrischen Betriebskosten für die Tunnellösungen, die Kosten für Austausch, Wartung etc. der Geräte? Wieviel Windräder mit entsprechendem Flächenverbrauch werden dazu benötigt?

Die Antwort der Autobahn GmbH: *„Die genaue technische Tunnelausstattung wird erst in der nächsten Planungsstufe untersucht und ausgearbeitet. Daher können aktuell keine Aussagen zu den genauen Betriebskosten einer Tunnellösung getroffen werden.“*

Quelle.

<https://rheinspange.nrw.de/question/wie-hoch-sind-die-staendigen-elektrischen-betriebskosten-fuer-die-tunnelloesungen-die-kosten-fuer-austausch-wartung-etc-der-geraete-wieviel-windraeder-mit-entsprechendem-flaechenverbrauch-werden-d/>

(Abgerufen am 30.01.2025, steht schon seit ca. 4 Jahren in der FAQ)

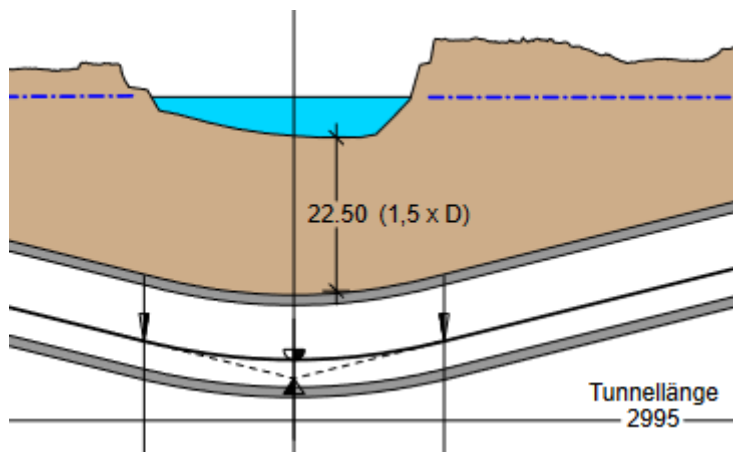
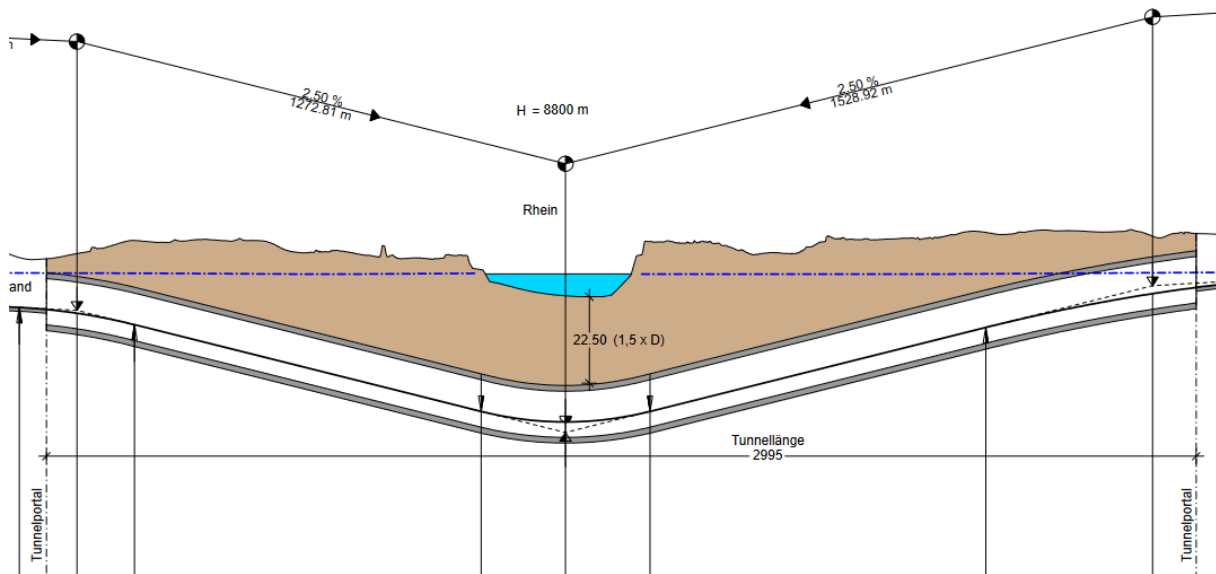
Wie kann es sein, dass nach Jahren der Planung die einfache Bürgerin oder der einfache Bürger, die Parlamentarier und gewählten Abgeordneten, der Rhein-Sieg-Kreis, die betroffenen Städte über diese eklatanten laufenden Kosten und Energiebedarf nicht zufriedenstellend informiert werden und werden können?

Ist unfassbar, wie die Autobahn GmbH des Bundes und das Fernstraßenbundesamt mit Steuergeldern umgeht. Wieso nehmen sich das Autobahn GmbH des Bundes und das Fernstraßenbundesamt das Recht heraus, hohe, ständige, relevante Ausgaben als unwesentlich abzutun?

Liegt hier ein Versagen der Verwaltungsstruktur und der Verfahrensstruktur, dass die Kosten nicht transparent im Linienbestimmungsverfahren abgebildet werden?

Dies ist ein erheblicher, inakzeptabler Mangel der Planunterlagen und offensichtlich auch des Verfahrens. Die Unterlagen sind zu überarbeiten und noch einmal neu zu bewerten und auszulegen. Die jetzigen Unterlagen sind nicht genehmigungsfähig. Auch für den Bundeshaushalt stellen die Unterlagen ein inakzeptables Risiko dar.

Hier Ausschnitte aus dem Übersichtshöhenplan für die Vorzugsvariante 6aT, aus der man sich erdenken kann, dass der technische Betrieb und die Anforderungen an die technische Ausstattung höchst anspruchsvoll sind:



06_Hoehenplan/06_V6aT_HP_86289-_-pdf :

https://tausendfuessler-bonn.de/bab553/pdf/04_Uebersichtshoehenplan_05_V6aT_4_UHP_86289-_-pdf

Der Tunnel liegt mit seiner tiefsten Stelle ca. 50 m unterhalb des Rheines bzw. der Tunneleinfahrten. Die giftigen Gase und Feinstäube, die sich im Tunnel bis hinein an die höhenmäßig tiefste Stelle bilden, müssen von dieser ausgeblasen werden: Also gegen ca. 50 m Druckhöhe muss das giftige Gas weggeschafft werden – und Frischluft eingeblasen werden.

Es ist Amtsversagen, dass hierfür die Lüftung, die technische Ausstattung und der Strombedarf nicht ansatzweise bestimmt wurde. Quelle:

<https://rheinspange.nrw.de/question/wie-hoch-sind-die-staendigen-elektrischen-betriebskosten-fuer-die-tunnelloesungen-die-kosten-fuer-austausch-wartung-etc-der-geraete-wieviel-windraeder-mit-entsprechendem-flaechenverbrauch-werden-d/>

In der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist der Vergleich mit anderen Tunnelanlagen in Deutschland nicht zutreffend, da andere Tunnelanlagen nicht annähernd diese geometrische

Form.: Bei der Tunnelvariante weit unter unterhalb der Sohle des Rheins und den oberirdischen Lüftungsanlagen ist mit besonders hohem Energiebedarf zu rechnen, damit die giftigen Abgase und Stäube aus der Tunnelsohle wegeblasen werden können und Frischluft zugeführt werden kann; dies ist bei Vergleichstunnel quantitativ völlig anders.

Darstellungen in den Planungsunterlagen / Maßstäbe:

In der „Voruntersuchung Unterlage 2 Übersichtskarte M. 1:100.000“ https://tausendfuessler-bonn.de/bab553/pdf/02_Uebersichtskarte_2_Uebersichtskarte_1_100_000.pdf ist der Maßstab benannt aber der Maßstab ist nicht eingezeichnet. Dies gilt ebenso für „3_Uebersichtslageplan 1_25 000.pdf“ sowie andere Unterlagen. Die alleinige Benennung eines Maßstabes ist damit insbesondere in der digitalen Welt wertlos. Weder die Öffentlichkeit noch die beurteilende Behörde können z.B. genaue Messungen für Abstände durchführen. Damit sind eine Vielzahl der digitalen Planunterlagen für die Bewertung sinnlos. Alle Pläne und Karten sind mit gezeichnetem Maßstab zu versehen und noch einmal neu auszulegen.

Entwurfsgeschwindigkeit:

Gem. 19_Umweltfachliche Untersuchungen/19.0_UVP-Bericht/CC_A553_UVP-Bericht_23.01.2023.pdf heißt es:

„2.3.2 Entwurfsgeschwindigkeit

Die der Planung der Rheinspange 553 zu Grunde liegende Entwurfsgeschwindigkeit liegt bei 130 km/h“.

Was für ein Wahnsinn, was für eine Geldverschwendung: 80km/h als Planungsgrundlage für die gesamte Rheinspange hätten auch gereicht, und zu einer wesentlich preiswerteren und umweltfreundlicheren Bauausführung geführt.

Fehlen von *Prognostizierten Verkehrsbelastungen für Anschlussstraßen*

Im Bericht

[19 Umweltfachliche Untersuchungen 19.0 UVP-Bericht CC A553 UVP-Bericht_23.01.2023.pdf](https://tausendfuessler-bonn.de/bab553/pdf/19_Umweltfachliche_Untersuchungen_19.0_UVP-Bericht_CC_A553_UVP-Bericht_23.01.2023.pdf)

„2.3.6 Prognostizierte Verkehrsbelastungen im nachgeordneten Verkehrsnetz“ S. 42-S. 45 ersieht man:

Die L 182 zB bei Brenig/Dersdorf als Verlängerung der L 192 fehlt vollständig in der Errechnung der Verkehrsbelastung, ebenso die A565 (Bonn).:

Hier ein Auszug aus dem UVP-Bericht, in dem die o.g Straßen nicht genannt und nicht untersucht sind:

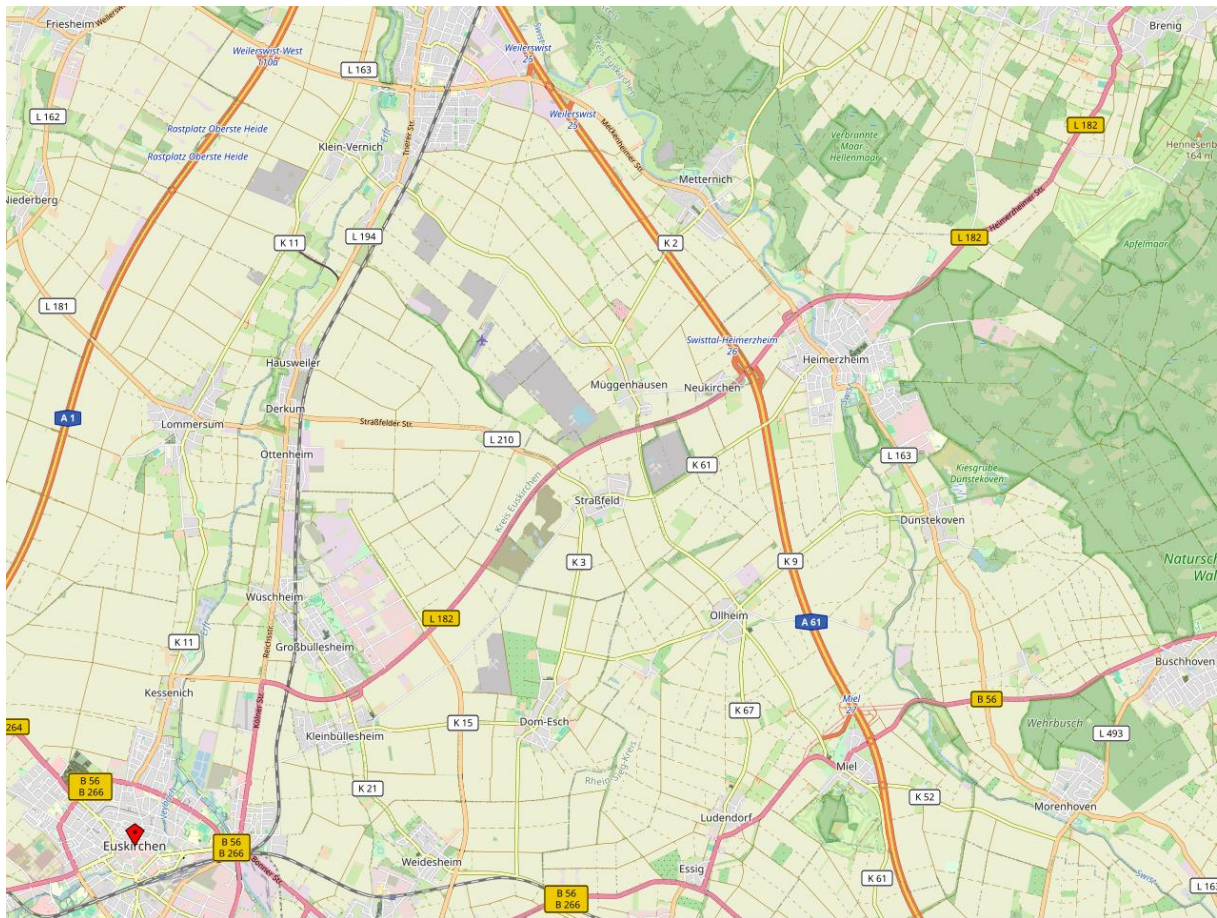


Tabelle 4: Verkehrs-

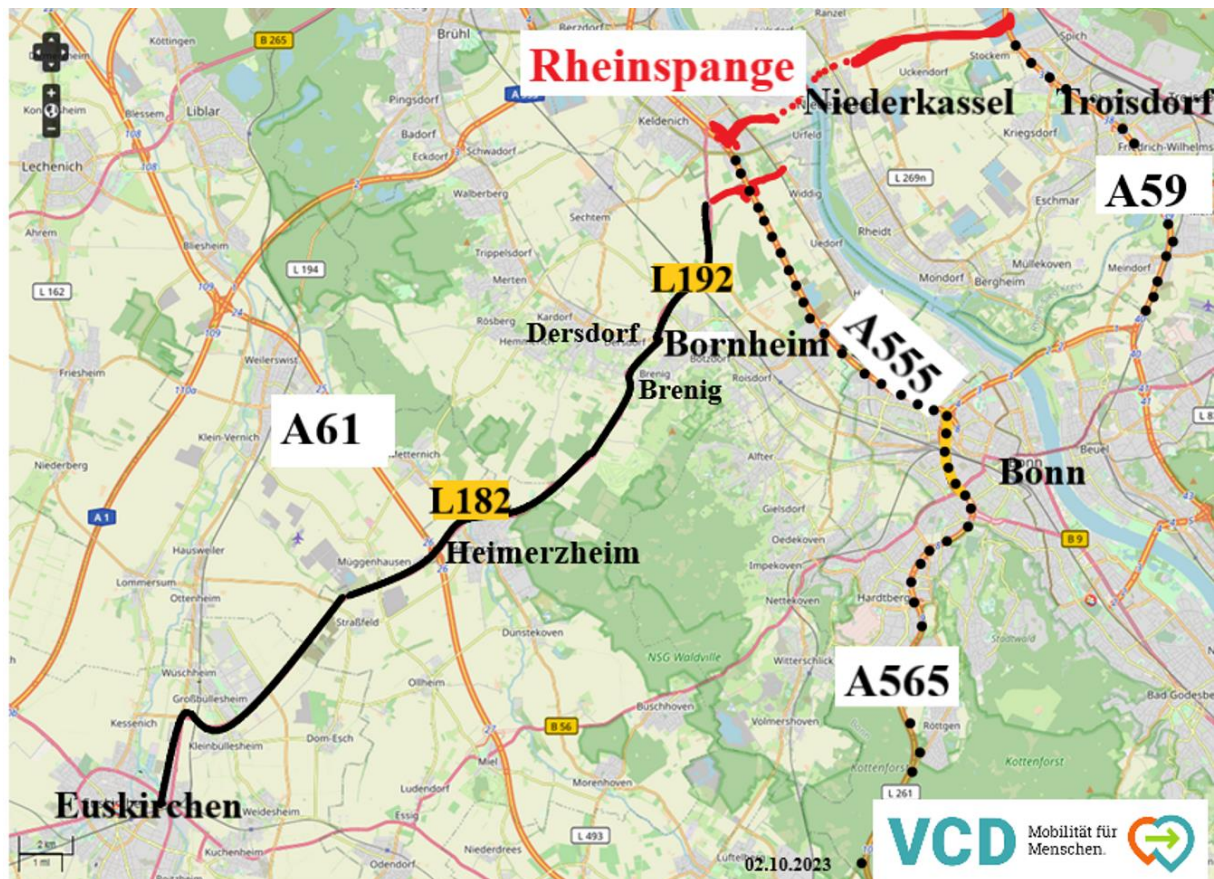
Prognosefälle
Straßen
• Bereich des UVS-Un
Bereich Bornheim
L 192 südlich der Stadtgrenze zu Wesseling
L 300 (Kölner Landstraße) in Höhe Wid-dig
Bereich Köln
Immendorf - L 150 (Kerkrader Straße)
Immendorf - Meschenicher Straße
Godorf – L 186 (Godorfer Hauptstraße)
Rodenkirchen, L 150 (Kiesgrubenweg)
Langel, K 22 (Siebengebirgsstraße), Ortsdurchfahrt (OD) Langel
K 22 (Loorweg) zwischen Langel und Zündorf
Zündorf, K 22 (Hauptstraße), OD Zündorf
K 23 (Wahner Straße) zwischen Zündorf und Wahn
Libur – K 24 (Liburer Weg) westlich von Libur
K 24 (Liburer Landstraße) zwischen Li-bur und Wahn
Wahn – L 489 (Hei-destraße), OD Wahn
Elsdorf – B 8, (Frankfurter Straße), OD Elsdorf

Prognosefälle	Pr
Straßen	Be
Bereich Niederkassel	
Rheidt – L 269 (Deutzer / Mondorfer Straße), OD Rheidt	
Rheidt - Marktstraße	
Rheidt - Ortsumgehung (L 269n)	
Niederkassel – Ortsumgehung (L 269n) zwischen Marktstraße und Spicher Straße	
Niederkassel – Ortsumgehung (L 269n) nördlich der Spicher Straße	
Stockem - L 269 (Uckendorfer Straße), OD Stockem	
Uckendorf - L 269 (Heerstraße) bei Uckendorf	
Ranzel – L 82 südlich von Ranzel	
Ranzel – L 82 (Porzer Straße), OD Ranzel-Süd	
Ranzel – L 82 (Porzer Straße), OD Ranzel-Nord	
Ranzel – K 22 (Feldmühlestraße)	
Lülsdorf – K 22 (Langeler Straße), OD Lülsdorf	
Bereich Troisdorf	
K 29 (Kriegsdorfer Straße) in Höhe Haus Rott	
B 8 (Hauptstraße in Spich), OD Spich	
Bereich Wesseling	
L 190 (Urfelder Straße)	
L 192 zwischen Urfelder Straße und heutiger AS Wesseling	
K 31 (Eichholzer Straße), OD Keldenich	
L 300 (Willy-Brandt-Straße in Höhe Urfeld	
Bereiche außerhalb d	
Bereich Bornheim	
L 300 (Elbestraße) am westlichen Ortsrand von Uedorf und Hersel	
Bereich Köln	
Westhoven/Ensen – L 82 (Kölner Straße)	
Rodenkirchen – L 186 (Bonner Landstraße)	
Bereich Wesseling	
K 31 (Rodenkirchener Straße)	





Unten eine Skizze, die die Verflechtung der Vorzugsvariante 6aT der geplanten Rheinspange mit der L192 und der L182 zeigen. Deutlich wird, dass aus dem Bereich Euskirchen und Hinterland die kürzeste Verbindung in den rechtsrheinischen Raum über die 182 und 192 besteht. Diese werden sicherlich auch genutzt werden. Diese Straßen werden sicherlich als sogenannter Lückenschluss zusätzlich ausgebaut werden. Auch aus diesem Grund ist der Bau der Rheinspange zu verwerfen. Wer Straßen säht, wird Verkehr ernten.



Mit einer erheblichen Lenkungswirkung auf die L 182 und L192 nach / aus Richtung Euskirchen und A1 und A61 ist zu rechnen. Dies bedeutet für die Zukunft eine starke Erhöhung des Verkehrs auf der L 182 und L192 mitten durch Bornheim. Die Weiterführung der „Rheinspange“ über die A61 hinweg bis nach Euskirchen und zur A1, um den zunehmenden Verkehrsbelastungen auf der L192/L182 zu kompensieren, wird unausweichlich sein. Ein Nordumgehung Euskirchens wird erforderlich werden. Diese Konsequenzen sind in keiner der Unterlagen angesprochen und benannt.

Alle Varianten sind deshalb neu zu bewerten und neu aufzustellen und auch in der o.g. Hinsicht zu bewerten.

Im [Erläuterungsbericht zur A565 „6-streifiger Ausbau zwischen der AS Bonn-Endenich und dem AK Bonn-Nord](#) Seite 19 heißt es wörtlich:

„Durch die im BVWP 2030 neu eingestellte Rheinquerung der A 553 wurde das Verkehrsgutachten überarbeitet. Die Überarbeitung zeigte, dass die Verkehrsbelastung im Ausbauabschnitt durch Verkehrsverlagerungen deutlich erhöht wird.“

Im [Ergebnisbericht zur Verkehrsuntersuchung zum sechsstreifigen Ausbau der A565 mit Ersatzneubau „Tausendfüßler“](#)

[VS01 A565 44 4004 FE AE 22 1 Verkehrsuntersuchung 01.pdf](#) heißt es:

4.2.2 Rheinspange

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Gutachtens lag noch keine Entscheidung darüber vor, welche Variante der Rheinspange der Rheinspange zukünftig gebaut werden soll. In der Verkehrsuntersuchung Raum Köln-Bonn inkl. Rheinspange 553 wurden eine nördliche und eine südliche Variante, die auf ersten Planungen der KOCKS CONSULT GmbH basieren, untersucht. Zur sicheren Seite wurde in diesem Gutachten mit der südlichen Variante gerechnet, da für diese Variante die höheren Verkehrsbelastungen auf dem Tausendfüßler auftreten.“

Unter Ziffer 9 Zusammenfassung / Ergebnisbericht zur Verkehrsuntersuchung zum sechsstreifigen Ausbau der A565 mit Ersatzneubau „Tausendfüßler

[VS01 A565 44 4004 FE AE 22 1 Verkehrsuntersuchung 01.pdf](#) heißt es:

„In der großräumigen Verkehrsuntersuchung für den Raum Köln-Bonn wurden zwei verschiedene Trassenführungen für die Rheinspange (neue Rheinquerung zwischen der A555 und der A59) untersucht. Da zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Untersuchung noch keine Erkenntnisse darüber vorlagen, welche der beiden Varianten gebaut wird, wurde für diese Untersuchung zur sicheren Seite die Variante gewählt, die zu höheren Verkehrsbelastungen auf dem Tausendfüßler führt. Diese Variante wird im Osten an die die A59 zwischen der heutigen AS Lind und AS Spich angeschlossen. Im Westen befindet sich der Anbindungspunkt der A553 an die A555 auf Höhe der heutigen Anschlussstelle Wesseling. Die AS Die AS Wesseling wird im Zuge dieser Planung zu einem Autobahndreieck umgebaut, sodass die heutige AS Wesseling an dieser Stelle entfällt und nach Süden auf die A555 verlagert wird. Erschlossen wird die neue Anschlussstelle durch den Neubau einer Straße im untergeordneten Netz zwischen der L192 und der L300.“

Die Verkehrsuntersuchung zur Rheinspange und der UVP-Bericht zur Rheinspange sind somit unvollständig, weil die Auswirkungen auf Bonn, insbesondere die A565, nicht dargestellt werden.

Die Verkehrsuntersuchungen für die Rheinspange A553 sind deshalb noch einmal neu zu erstellen, die Planung ist zu überarbeiten und das Verfahren neu zu starten.

Der Bericht

[19 Umweltfachliche Untersuchungen 19.0 UVP-Bericht CC A553 UVP-Bericht_23.01.2023.pdf](#)

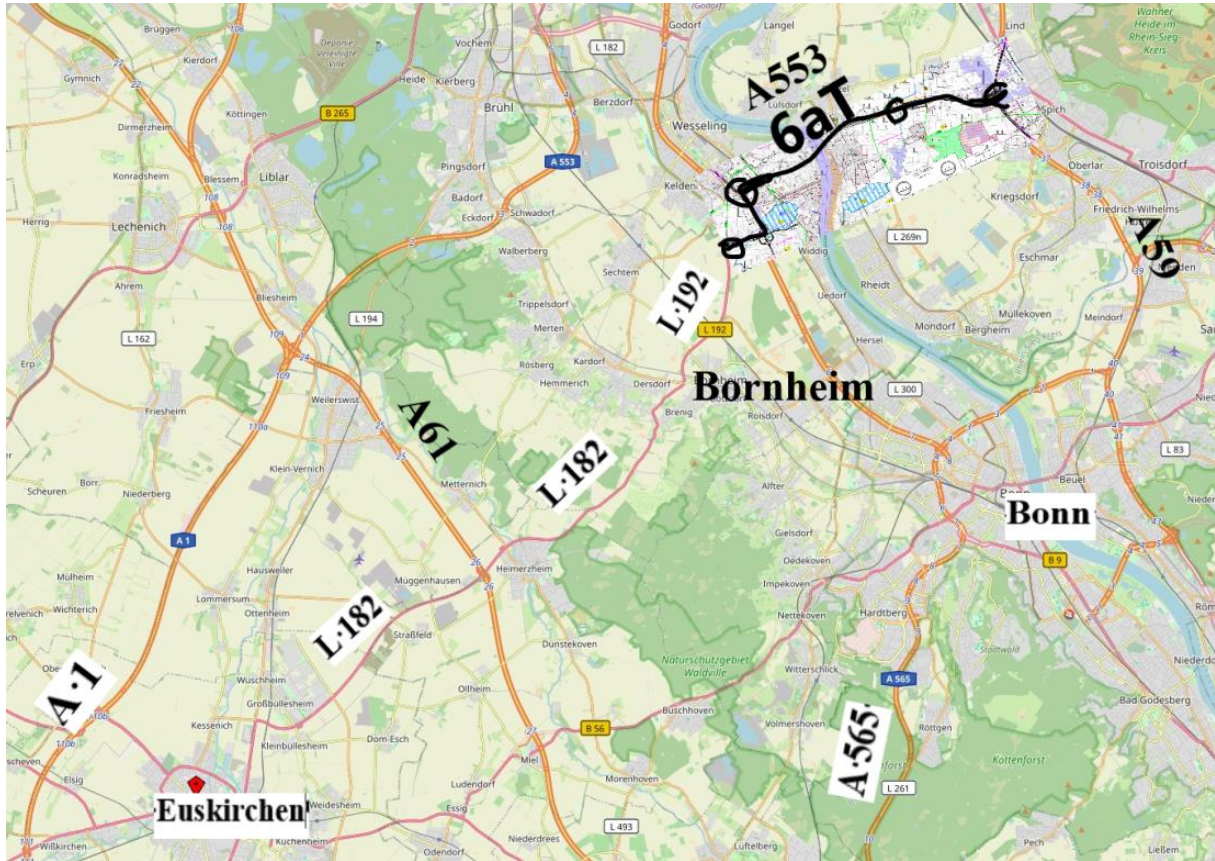
„2.3.6 Prognostizierte Verkehrsbelastungen im nachgeordneten Verkehrsnetz“ S. 42-S. 45 ist deshalb neu zu erstellen. Die Bewertung der Planungs-Alternativen ist neu durchzuführen

In der [22 Verkehrsuntersuchung 22_VUA553_weitereVarianten.pdf](#)

wird nur die Friedrich-Ebert-Brücke A565 untersucht. Die Untersuchung A565 bei Variante 6aT mit – 9500 Kfz/24 h betrifft nicht den Tausendfüßler mitten durch Bonn, sondern die A565 Friedrich-Ebert-Brücke. Der Tausendfüßler /A565 und überhaupt die A565 vom Meckenheimer Kreuz A61 über AS Bonn-Hardtberg über AD Bonn-Poppelsdorf – über Kreuz Bonn Nord – also mitten durch die Stadt Bonn führend, kommt in der Errechnung der Verkehrsbelastung überhaupt nicht vor.

Auf dem Tausendfüßler dagegen tritt eine erhebliche Mehrbelastung auf. Siehe [VS01_A565_44_4004_FE_AE_22_1_Verkehrsuntersuchung_01.pdf](#)

Hier die Übersichtskarte aus openstreetmap.de mit A553/L192 und der A565:



Der Umweltverträglichkeitsbericht, der Verkehrsbelastungen im UVS-Untersuchungsraum und seiner Umgebung im Prognose-Nullfall 2030 und im Planfall 2030 darstellt, ist, wie am Beispiel der L 182 sowie der A565 gezeigt, hinsichtlich wesentlicher Auswirkungen wertlos.

Fazit: Es wird gefordert, die Verkehrsuntersuchungen und der UVP sind in einem Radius von 25-30 km um die Varianten herum durchzuführen!

Das **Linienbestimmungsverfahren** ist somit hinsichtlich der Untersuchung Beschreibung hinsichtlich der Auswirkungen des Verkehrs für wesentlichen Verkehrsverbindungen unvollständig und wertlos. **Das Verfahren ist einmal neu aufzurollen**

Überdimensionierung der Pläne für Autobahnquerungen über den Rhein in Köln und zwischen Bonn und Köln

Die Planungen sehen zur Zeit vor:
Abriß und Erweiterung der Rodenkirchener Brücke A4 (z.Zt. 6 Fahrstreifen plus 2

Standstreifen) um 2 Streifen (mit Standstreifen dann 10 Streifen/ 8 Fahrstreifen)
Abriß und Neubau mit Erweiterung der Friedrich-Ebert-Brücke Bonn A565 (z.Zt. 6
Fahrstreifen) 4 Streifen (mit Standstreifen dann 10 Streifen)
Neubau der Rheinspange A553 mit 4-6 Streifen

In den nächsten 10 Jahren sollen dann die Anzahl der Querungen und Streifen über den Rhein von 2 Autobahnquerungen mit 14 Streifen auf 3 Autobahnquerungen mit 18-20 Streifen anwachsen, innerhalb eines Radius von 9 Kilometern – um mehr als ein Drittel der jetzigen Kapazität.

Dies ist angesichts unserer Erkenntnisse über die allgemeine Verschlechterung der Parameter Klima, Umwelt, Flächenverbrauch, Biodiversität und Haushaltslage und insbesondere der Erkenntnis „mehr Straßen-mehr Verkehr“ inakzeptabel:

„Ein Ausbau des Straßennetzes um 1 Prozent in einer Region führt dazu, dass der Autoverkehr dort um 1 Prozent zunimmt - und zwar in weniger als zehn Jahren. ‚Eine Verdoppelung der Straßen‘, bringt Turner das Ergebnis auf den Punkt, ‚verdoppelt den Verkehr‘. Mehr Autobahnen seien daher kein probates Mittel zur Bekämpfung des Staus.“

Quelle: Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages: „Straßenbau und Verkehrsentwicklung“, 2021 Deutscher Bundestag WD 5 - 3000 - 044/21, S. 12 in :

<https://www.bundestag.de/resource/blob/855100/a3a015f40fee3b8182c41bc48c362277/WD-5-044-21-pdf-data.pdf>

Auch aus diesem Grund lehnen wir den Neubau einer Rheinspange A553 ab.

Es handelt sich bei dem gesamten Projekt Rheinspange /A553 um ein Projekt, welches verkehrlich nicht notwendig ist. Es handelt sich um eine massive Steuergeldverschwendung.

Wir sind nicht damit einverstanden, dass unsere Steuergelder für ein derartig klimaschädliches und überdimensioniertes Projekt ausgegeben werden – insbesondere da, wie in den jüngsten Nachrichten berichtet, für die Herrichtung von Hauptmagistralen des europäischen Eisenbahnverkehrs für Güter und Personen, wie der linken und rechten Rheinschiene, z.B. im Bereich südlich Kölns, höchstwahrscheinlich keine Geldmittel aus dem Bundeshaushalt bereitgestellt werden können.

Es unfassbar, wie durch die klimaschädlichen Emissionen durch die geplante BAB 553 die Zukunft gefährdet wird. Das Geld, was für dieses Projekt vorgesehen ist, muss unbedingt in die Erhaltung unserer ohnehin bröckelnden Infrastruktur und nicht in irrwitzige Neubauprojekte investiert werden. Die Ignoranz gegenüber den gravierenden Umweltschäden, die bei diesem Projekt entstehen könnten, ist unfassbar, insbesondere auch die Neigung der Autobahn GmbH des Bundes und des Fernstraßenbundesamtes, größtmögliche Bauwerke zu errichten – auch wenn es eine Dimension geringer zu wesentlich weniger Umweltschäden ohne wesentliche Auswirkung auf das Ziel der Planung auch tun würde.

FGSV E-Klima

„Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen Ausgabe 2022“

<https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022>

In der E-Klima des FGSV , S. 3, Vorwort, heißt es:

„Unsere Lebensbedingungen und die Lebensqualität der heutigen und der künftigen Generationen sind extrem gefährdet. Gerade der Verkehrssektor ist gefordert, zu handeln. Notwendige Veränderungen umfassen nach Ansicht von Fachexpertinnen und Fachexperten der FGSV dabei auch angepasste Vorgehensweisen der Planung, des Entwurfs, des Baus und des Betriebs von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen.

Gefragt ist ein sofort einsetzendes, entschlossenes Handeln mit dem Ziel, die verkehrsbezogenen Klimaschutzziele zu erreichen. Tätig werden müssen die gesamte FGSV-Community und alle Anwendenden der FGSV Regelwerke und -Wissensdokumente.“

Es ist in der gesamten Planung Rheinspange A553 nicht erkennbar, wie diesem Anspruch des Vorwortes die

„FGSV-Community und alle Anwendenden der FGSV Regelwerke und -Wissensdokumente“

(also nicht nur die Autobahn GmbH des Bundes, das Fernstraßenbundesamt sondern auch die planenden Ingenieurbüros gerecht werden und tätig werden.

Die *„FGSV-Community und alle Anwendenden der FGSV Regelwerke und -Wissensdokumente“* scheinen die <https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022> nicht zu kennen und erst recht nicht anzuwenden.

So wird auf S. 7/ der E-Klima im Rahmen der *„Zielsetzung“* der *„Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie“* geschrieben:

„Im Einzelnen bezogen sich im Rahmen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie folgende Zielsetzungen auf den Verkehrsbereich (Stand: 15.12.2020, mittlerweile teils angepasst im Klimaschutzgesetz): – Senkung der Flächeninanspruchnahme durch Siedlungs- und Verkehrsflächen auf durchschnittlich unter 30 ha pro Tag bis 2030....“

Es ist uns NICHT erkennbar, dass z.B. die Senkung der Flächeninanspruchnahme durch entsprechende Wahl der Planungsparameter, wie Entwurfsgeschwindigkeit oder Streifenbreite, überhaupt angedacht wurde und wird.

Auf Seite 10 der E-Klima heißt es wortwörtlich:

„Aufgrund eines sich nicht abzeichnenden Abstiegspfads gemäß den Klimazielen und der projizierten Entwicklung im Verkehrssektor wird es erheblicher Anstrengungen bedürfen, die jährlichen Minderungsziele einzuhalten. Zu erwarten ist, dass die Folgen von Nichteinhaltungen noch nie dagewesene Veränderungen im Umgang mit dem Angebot und der Nachfrage in allen Verkehrsteilsystemen mit sich bringen werden. Hinzu kommt, dass der Beschluss des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 (BVerfG 2021) dazu führen wird, dass bisherige Methoden, Entscheidungsprozesse und Maßnahmen sowie Gesetze im Straßen- und Verkehrswesen auf den Prüfstand gestellt werden. Der Beschluss hat bekräftigt, dass alles Gebotene zu tun ist, um den Klimawandel in beherrschbaren Grenzen zu halten. Dem Beschluss ist u. a. zu entnehmen, dass

- die Schutzpflicht des Staates die Verpflichtung umfasst, Leben und Gesundheit vor den Gefahren des Klimawandels zu schützen,*
- die Schutzverpflichtung auch in Bezug auf künftige Generationen gilt,*
- das relative Gewicht des Klimaschutzgebots in der Abwägung bei fortschreitendem Klimawandel weiter zunimmt,*
- der Staat sich seiner Verantwortung nicht durch den Hinweis auf die Treibhausgasemissionen in anderen Staaten entziehen kann und*
- es Notwendigkeit ist, mit den natürlichen Lebensgrundlagen so sorgsam umzugehen und sie der Nachwelt in solchem Zustand zu hinterlassen, dass nachfolgende Generationen diese nicht nur um den Preis radikaler eigener Enthaltensamkeit weiter bewahren könnten.“*

Wir fordern, dass in Anlehnung an das Verkehrssicherheitsaudit (siehe

[23 Verkehrssicherheit 23 Auditbericht A553 AK Köln-Godorf bis AD Köln Lind inkl Rheinquerung.pdf](#)

[23 Verkehrssicherheit 23 Stellungnahme Sicherheitsaudit.pdf](#))

auch ein **Klimaaudit** durchgeführt wird.

Das Klimaaudit soll Ziel und Anspruch haben zu untersuchen, inwieweit die Planungen gemäß Linienbestimmungsverfahren Rheinspange A553 mit den Zielsetzungen der FGSV E-Klima vereinbar sind und insbesondere inwieweit die R1-Richtlinien wie die RAA unbedingt so extensiv ausgelegt werden müssen und dürfen, wie es die jetzige Planung macht.

Es wird gefordert, dass mit dem **Klimaaudit** NICHT die Die Autobahn GmbH des Bundes NL Rheinland, Außenstelle Köln oder das Fernstraßenbundesamt beauftragt wird, sondern eine unabhängige Institution, die mit den bisherigen Planungen nicht betraut war und ist.

Unsere Belange werden durch die maßlosen Ausbau-Planung sowohl dauerhaft als auch vorübergehend, mittelbar und unmittelbar betroffen. Die Verletzung der Grundrechte, insbesondere: Art 2 Abs. 2 S. 1 (Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit) werden

geltend gemacht. Zudem wird auf Art 20 a GG (Generationengerechtigkeit) hingewiesen: „Der Staat schützt auch die Verantwortung für die künftigen Generationen, die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsgemäßen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung.“ Der Neubau einer „Rheinspange“ steht dem total entgegen. Die genannten Grundsätze der Art 2 und Art 20 werden durch die Vorschläge für die Linienführung und das Linienbestimmungsverfahren nicht eingehalten und massiv verletzt. Das Klimaurteil des Bundesverfassungsgerichts vom April 2021 wird NICHT beachtet. **Keine der Varianten entspricht den Forderungen aus dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021.**