

Bornheim, 08. Februar 2025

## **Stellungnahme des LSV im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens zur Rheinspange**

Als anerkannter Träger öffentlicher Belange gibt der Landschaftsschutzverein Vorgebirge e.V. (LSV) im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens zur geplanten Rheinspange (A 553) folgende Stellungnahme ab:

Jedwede Form der Rheinquerung in Gestalt der zum Projekt Rheinspange in Betracht gezogenen Brücken- und Tunnelvarianten und damit auch die im jetzigen Linienbestimmungsverfahren allein zu beurteilende Vorzugsvariante V6aT wird vom LSV abgelehnt. Diese Ablehnung beruht auf folgenden Gründen:

### **Inhalt**

- |       |  |   |
|-------|--|---|
| 1     | Ablehnung des weiterhin gültigen Bundesverkehrswegeplans 2030 als planerische Grundlage für das Projekt Rheinspange        | 3 |
| 1.1   | Verfehlte strategische Zielsetzung der Verkehrswegeplanung   | 3 |
| 1.2   | Unvereinbarkeit des BVWP mit den Klimaschutzzielen der Bundesrepublik und der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts | 4 |
| 1.3   | Unvereinbarkeit des BVWP mit EU-Recht  | 5 |
| 1.4   | Zweifelhafte Methodik der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der Straßenbauprojekte                                | 6 |
| 1.4.1 | Überbewertung von Reisezeitgewinnen  | 6 |
| 1.4.2 | Unzureichende Berücksichtigung induzierten Verkehrs  | 6 |

Gegründet 1975 als „Bürgerinitiative gegen den Quarzabbau!“  
Mitglied in der Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW (LNU) e.V.  
und im Rheinischen Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V.  
Umweltschutz-Preisträger der Stadt Bornheim (1986/2006/2021) und des Rhein-Sieg-Kreises (1997),  
Heimat-Preis Bornheim (2019), Regenbogenpreis der Grünen im Landschaftsverband Rheinland (2021)

Landschaftsschutzverein Vorgebirge e.V. - LSV -  
53332 Bornheim, Donnerstein 5  
Volksbank Köln Bonn eG, BIC : GENODED1BRS  
IBAN : DE78 3806 0186 0211 1220 21

Vorstand: Dr. Michael Pacyna (Vors.) ☎ 02222 - 59 06  
Norbert Brauner (stv. Vors.) ☎ 02222 - 9392390  
☎  
Michael Breuer (Schatzmeister) ☎ 02227 - 76 07

---

1.4.3	Überbewertung der Veränderungen von Verkehrssicherheit und Geräuschbelastung	7
1.4.4	Unzureichende Berücksichtigung von CO2-Emissionen	7
1.4.5	Unklarheit der berücksichtigten Kostenpositionen	8
1.4.6	Fragwürdige Grundlagen der Kostenermittlung	8
1.4.7	Unterschätzte Kostensteigerungen	9
1.4.8	Erfordernis einer Neuberechnung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse	10
1.5	Keine Rechtfertigung des Bedarfs einer Rheinquerung durch die Ergebnisse der Basisprognose 2040	11
2	Ablehnung der Rheinspange in Gestalt <i>aller</i> südlichen Trassenführungen	12
2.1	Nichterreichung des ursprünglichen Ziels einer Anbindung an die bestehende A 553 über ein geplantes Autobahnkreuz Godorf	13
2.2	Unzureichende Entlastungswirkung aller südlichen Trassenverläufe	13
2.3	Zweifelhafte Bedeutung für den überregionalen Verkehr	13
2.4	Mangelnde Berücksichtigung einer „Null-Lösung“	14
3	Ablehnung der Rheinspange auch in der Trassenführung der Vorzugsvariante V6aT	15
3.1	Exorbitant hohe Investitionskosten	15
3.2	Geringstmöglicher Nutzen aufgrund schwacher Entlastungswirkung	16
3.3	Vermeidbare Förderung unnötigen induzierten Verkehrs	17
3.4	Fehlender regionaler Bedarf für die Vorzugsvariante	17
3.5	Unzureichende Berücksichtigung der Auswirkungen der Vorzugsvariante auf das untergeordnete linksrheinische Straßennetz	18
3.6	Sachlich nicht gebotene südliche Verlegung der bisherigen Anschlussstelle Wesseling/Bornheim Nord	19
3.7	Inakzeptable Eingriffe in Natur und Landschaft	20
4	Fazit	20

## **1 Ablehnung des weiterhin gültigen Bundesverkehrswegeplans 2030 als planerische Grundlage für das Projekt Rheinspange**

Das Projekt Rheinspange basiert auf dem bereits im Dezember 2016 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) und dem annähernd zeitgleich vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Fernstraßenausbaugesetz, das in § 4 eine erneute inhaltliche Überprüfung der Planung nach spätestens 5 Jahren vorsieht. Diese Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) ist erst mit 3jähriger Verspätung im Dezember vergangenen Jahres vom zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) primär auf der Grundlage der Ergebnisse einer neuen „Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose 2040“, aber auch unter vorgeblicher Einbeziehung von Klimaschutz- und Umweltbelangen sowie Belangen der Raumordnung und des Städtebaus vorgenommen worden mit dem letztlich inakzeptablen Ergebnis, dass der Bedarfsplan für Bundesfernstraßen „in seiner Gesamtheit angemessen und weiterhin erforderlich“ sei und sich deshalb „kein Erfordernis zur Anpassung“ des BVWP ergebe.

Dieses Ergebnis begegnet im Folgenden näher ausgeführten durchgreifenden Bedenken, die letztlich zur Unwirksamkeit des BVWP führen, der somit auch nicht die rechtliche Grundlage für das Verkehrsprojekt der Rheinspange bilden kann.

### **1.1 Verfehlte strategische Zielsetzung der Verkehrswegeplanung**

Der BVWP in seiner weiterhin unveränderten Form beschränkt sich in seiner primären Zielsetzung bis heute auf die bloße Bereitstellung von auskömmlicher Verkehrsinfrastruktur auf Basis der von den einzelnen Bundesländern hierzu im Vorfeld jeweils angemeldeten Wünsche und auf der Grundlage eines unterstellten, stetig zunehmenden Bedarfs an Aus- und Neubauvorhaben. Bei dieser starren und tradierten Herangehensweise wird aber geradezu konsequent der Umstand verdrängt, dass zusätzliche Verkehrsinfrastruktur zwangsläufig auch weiteren (sog. induzierten) Verkehr auslöst, der somit zur „self fulfilling prophecy“ wird und damit in erheblichem Umfang gerade zu dem gesteigerten Verkehrsaufkommen beiträgt, dem der BVWP in seiner strategischen Ausrichtung eigentlich entgegenwirken sollte. Obwohl das Phänomen und die Wirkungsweise der Entstehung induzierten Verkehrs durchaus eingeräumt werden, finden sich im BPÜ keinerlei Ansätze, diesen in seiner Gesamtheit bezogen auf die in die Planung aufgenommenen Vorhaben in quantitativer Hinsicht ermitteln zu wollen, geschweige denn, diesem zusätzlichen Verkehrsaufkommen in geeigneter Weise durch gezielte Maßnahmen entgegenzuwirken.

Mit seiner ausschließlich auf die permanente Ausweitung der bestehenden Straßeninfrastruktur abzielenden Ausrichtung ist es offensichtlich, dass der unverändert gültige BVWP die eigentlich beabsichtigte Zielsetzung einer wirkungsvollen, verkehrsträgerübergreifenden Lenkungsstrategie verfehlt, wofür das weiterhin deutlich höhere Investitionsvolumen für den Straßenverkehr im Vergleich zu den für den Ausbau des Schienenverkehrs vorgesehenen Mitteln und der nicht einmal reklamierte Anspruch, zu einer überfälligen Mobilitäts-

und Verkehrswende beitragen zu wollen, nur allzu augenfällige Indizien sind. Der BVWP in seiner heute immer noch gültigen Form wirkt damit wie ein längst überkommenes Relikt aus der Zeit des Inkrafttretens des Bundesfernstraßengesetzes Mitte des letzten Jahrhunderts.

## **1.2 Unvereinbarkeit des BVWP mit den Klimaschutzzielen der Bundesrepublik und der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts**

Gravierender noch fällt jedoch ins Gewicht, dass sich der BVWP in seiner bisherigen Ausrichtung nicht einfügt in die Gesamtstrategie der Bundesregierung zum Klima- und Umweltschutz und hier insbesondere zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Hinblick auf eine angestrebte zukünftige Klimaneutralität.

Denn das im Klimaschutzgesetz (KSG) verankerte Ziel einer Minderung aller Treibhausgasemissionen bis 2040 über alle Sektoren hinweg um 88 % wird im Verkehrsbereich nicht erreicht. Der in der BPÜ genannte prognostizierte Prozentsatz der bis 2040 verringerten THG-Emissionen liegt bei 78%, beträgt unter Hinzurechnung des Luftverkehrs, der ja im BVWP nicht behandelt wird, sogar nur 64%. Er beruht ohnehin auf gewagten Annahmen, die u.a. einen Anstieg der PKW mit Elektroantrieb von derzeit rund 100.000 auf dann 34 Millionen, einen dann erreichten Anteil von 86% aller LKW mit Elektroantrieb und bei den sog. THG-Lebenszyklusemissionen substantielle – aber eben nicht näher erläuterte – Fortschritte bei der Weiterentwicklung der Baustofftechnologie (insbesondere bei der Produktion von Asphalt, Beton und Stahl) sowie vielfältige – aber gleichfalls nicht näher substantiierte – Energieeinsparpotenziale umfassen.

Selbst wenn damit rein formal und lediglich aufgrund einer mittlerweile erfolgten Änderung des KSG (der zufolge die Treibhausgasverringerung um 88% nicht mehr wie ursprünglich vorgesehen in jedem einzelnen Sektor, sondern nur noch über alle gemeinsamen Sektoren hinweg erzielt werden muss) keine Verletzung der Vorgaben aus dem KSG vorliegt, begegnet das Ergebnis der BPÜ jedenfalls verfassungsrechtlichen Bedenken, weil der BVWP in seiner bisherigen Form dem vom Bundesverfassungsgericht in seinem Urteil vom 24. März 2021 zum Gebot der intertemporalen Freiheitssicherung nach Art. 20a GG nicht entspricht. Denn auch wenn die BPÜ jetzt erstmals zumindest formal die in § 13 Absatz 1 KSG verankerte Verpflichtung der Träger öffentlicher Aufgaben erwähnt, bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele - und damit insbesondere die Ziele aus dem Pariser Klimaabkommen und das Ziel der Klimaneutralität in der Bundesrepublik bis zum Jahr 2050 - zu berücksichtigen, erfolgt auch im Rahmen der jüngst erfolgten BPÜ gerade keine ernsthafte Erwägung oder Analyse sinnvoller Alternativen in die Netzinvestition, z.B. ein Szenario eines prioritären Netzausbaus der Schiene sowie alternativer Szenarien zur Erreichung der Klimaschutz-Zielvorgaben. Es ist auch weiterhin nicht vorgesehen, gegenüber den von den Ländern gewünschten und vom BMDV priorisierten Verkehrsvor-

haben umweltschonende Alternativen, die im Einzelfall auch eine „Null-Lösung“ beinhalten könnten, in Betracht zu ziehen. In dieser Unterlassung liegt aber nicht nur eine eklatante Verletzung des in § 13 Absatz 1 KSG normierten Berücksichtigungsgebots, sondern zugleich ein Verstoß gegen § 13 Absatz 2 KSG, der den Bund bei der Planung von Investitionen zur Prüfung verpflichtet, wie damit jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele beigetragen werden kann, wobei im Falle mehrerer Realisierungsmöglichkeiten solchen der Vorzug zu geben ist, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den geringsten Kosten erreicht werden kann. Auch derartige Abwägungen sind in der aktuellen BPÜ nicht ersichtlich.

Die sehr sporadischen textlichen Ausführungen zu § 13 KSG in der BPÜ haben damit bloßen Feigenblattcharakter und sollen suggerieren, dass eine Auseinandersetzung mit Umwelt- und Klimabelangen zumindest auf dem Papier stattgefunden hat. Eine seriöse Auseinandersetzung mit der Frage, wie der Verkehrssektor, der rund ein Fünftel aller Treibhausgasemissionen in Deutschland verursacht, und insbesondere der Verkehrsträger Straße, der hieran den mit Abstand größten Anteil trägt, bis zum Jahr 2040 zum Erreichen der Klimaschutzziele beitragen kann, bleibt aber aus. Er verschiebt die Notwendigkeit von dann umso drastischer ausfallenden verkehrsbedingten Klimaanpassungen damit zugleich auf den Zehnjahreszeitraum von 2040 bis 2050 und verletzt damit im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts die Freiheitsrechte zukünftiger Generationen.

### **1.3 Unvereinbarkeit des BVWP mit EU-Recht**

Darüber hinaus verstößt der BVWP auch gegen die Richtlinie über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme der EU (2001/42/EG, SUP-RL). Nach dessen Artikeln 2 i.V.m. Art. 3 Abs. 1 und 2 und Art. 5 Abs. 1 ist für eine umfassende Planung wie den BVWP eine strategische Umweltprüfung (SUP) mit Erstellung eines Umweltberichts vorgesehen, der „die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung des Plans [...] auf die Umwelt hat, sowie vernünftige Alternativen, die die Ziele [...] des Plans berücksichtigen, ermittelt, beschreibt und bewertet“. An einem solchen fehlt es jedoch.

In der BPÜ heißt es dazu lapidar, diese selbst sei nicht SUP-pflichtig, da es sich weder um eine Planänderung noch um eine Neuaufstellung handle. Diese Auffassung erscheint höchst zweifelhaft, weil die erfolgte inhaltliche Überprüfung der Planung dessen materiellen Inhalt in gleicher Weise verfestigt wie eine Neuaufstellung oder Planänderung.

## **1.4 Zweifelhafte Methodik der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der Straßenbauprojekte**

Kernelement des BVWP ist das zentrale Bewertungsmodul der sog. Nutzen-Kosten-Analyse mit 13 verschiedenen sog. Nutzenkomponenten, die für alle Vorhaben jeweils monetär bewertet werden mit der Folge, dass nur solche Projekte, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) über 1 liegt, als insgesamt wirtschaftlich in den BVWP aufgenommen wurden. Aber bereits dieser niedrige Schwellenwert bedeutet im Ergebnis, dass der Bund, bei dem der Verkehrssektor das höchste Investitionsvolumen verkörpert, für ein Projekt, dessen vermeintlicher Nutzen nach der zugrundeliegenden Bewertungslogik nur minimal höher ist als die in diesem frühen Planungsstadium notgedrungen nur äußerst überschlägig veranschlagten Kosten, bereit ist, Milliardenbeträge bereitzustellen.

Für die Rheinspange soll dieser Wert immerhin bei „>10“ liegen, wobei freilich die kalkulatorische Herleitung dieses Ergebnisses nicht offengelegt wird und daher a priori nicht nachvollziehbar und überprüfbar erscheint.

### **1.4.1 Überbewertung von Reisezeitgewinnen**

Bei der Methodik der Ermittlung des NKV ist zunächst auffällig, dass z.B. der bei privaten Fahrten minimalen Zeitersparnis von nur wenigen Minuten ein überproportional hoher (volks-)wirtschaftlicher und daher merkantiler Nutzen zugesprochen wird, obwohl dieser geringe Zeitgewinn realistisch in der großen Mehrzahl der Fälle schlicht verpufft und als letztlich unbeachtlicher und daher wirtschaftlich unbedeutender Freizeitgewinn einzustufen sein dürfte. Nach einer Auswertung des BUND (BUND (2024), Grünbuch nachhaltige Planung der Verkehrsinfrastruktur) sind aber rund 90 % der in den jeweiligen NKVs aller Straßenprojekte veranschlagten Nutzen derartige private oder im Güterverkehr erzielte Reisezeitgewinne, die sich akkumuliert auf hohe Summen in Millionenhöhe aufaddieren.

Hinzukommt, dass auch der sog. „implizite Nutzen“ zusätzlicher Fahrten mit dem PKW in der NKV-Logik positiv bewertet wird. Der Nutzen eines Verkehrsprojekts wird dadurch aber künstlich und in nicht gerechtfertigter Weise erhöht.

### **1.4.2 Unzureichende Berücksichtigung induzierten Verkehrs**

Im krassen Gegensatz dazu steht, dass der durch ein Neu- oder Ausbauprojekt zwangsläufig entstehende induzierte Verkehr mit seinen umweltschädlichen Auswirkungen, die zu einer deutlichen Verringerung des Projektnutzens führen, nicht berücksichtigt, geschweige denn mit konkreten Zeitkontingenten und daraus konsequenterweise resultie-

renden merkantilen Nachteilen erfasst werden. Darin liegt eine offensichtliche Schwäche der angewendeten Methodik, denn internationale Studien zeigen, dass mit jedem Prozent mehr an Straßen der Verkehr um mindestens 0,6% steigt (Handy und Boarnet (2014) "Impact of Highway Capacity and Induced Travel on Passenger Vehicle Use and Greenhouse Gas Emissions"). Die Negativwirkung des induzierten Verkehrs wird in der Bewertungslogik des BVWP jedenfalls grob unterschätzt (Transport & Environment (2023) „Fast eine Größenordnung daneben“).

#### **1.4.3 Überbewertung der Veränderungen von Verkehrssicherheit und Geräuschbelastung**

Ein vergleichsweise (zu) hoher Nutzen wird auch der Komponente „Veränderung der Verkehrssicherheit“ zuerkannt, der offenbar der Überlegung Tribut zollen soll, dass der Verkehr, der sich auf ein größeres Angebot an Verkehrsfläche verteilt, allein dadurch zu geringeren Unfallzahlen führt, dabei aber erneut das durch mehr Verkehrsfläche zwangsläufig entstehende erhöhte (induzierte) Verkehrsaufkommen unberücksichtigt lässt, wodurch sich die erhofften Verkehrssicherheitseffekte zumindest beträchtlich relativieren.

Sinngemäß Gleiches gilt für die Nutzen-Komponenten „Veränderung der Geräuschbelastung“ und „Veränderung der Abgasbelastung“, weil sich diese Immissionen durch Neubauprojekte in Summe ja nicht verringern, sondern nur räumlich verlagern (was bei Ausbauprojekten noch nicht einmal der Fall ist) und letztlich durch den hinzukommenden induzierten Verkehr sogar überkompensiert werden, wodurch sich diese Nutzen-Komponenten sogar in ihr jeweiliges Gegenteil umkehren.

#### **1.4.4 Unzureichende Berücksichtigung von CO<sub>2</sub>-Emissionen**

Auffällig ist auch, dass die negativen Auswirkungen von CO<sub>2</sub>-Emissionen in der NKV-Bewertungslogik systematisch zu gering ausfallen. Bei der Aufstellung des BVWP im Jahr 2016 hat das BMDV die Kosten für die langfristigen Schäden durch CO<sub>2</sub> Emissionen noch mit 145 € pro Tonne berechnet, ein Wert, der längst nicht mehr angemessen erscheint, zumal das BMDV in neueren Gesetzen mittlerweile mit einem CO<sub>2</sub>-Preis von 670 € pro Tonne CO<sub>2</sub> rechnet und das Umweltbundesamt für das Jahr 2030, also das Zieljahr des BVWP, von 791 € pro Tonne CO<sub>2</sub> ausgeht.

Bei dem wichtigen Kriterium der „Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur“ ist zudem völlig undurchsichtig, welche Zeitspanne dem Lebenszyklus eines Bauwerks im Einzelfall zugrunde gelegt wurde.

#### **1.4.5 Unklarheit der berücksichtigten Kostenpositionen**

Hinsichtlich der für das NKV relevanten Kostenseite bleibt weitgehend intransparent, welche Faktoren in die im BVWP ausgewiesenen Kosten der jeweiligen Verkehrsprojekte eingeflossen sind und welche nicht. Dies betrifft beispielsweise im Zuge des jeweils erforderlichen Bauvorhabens vielfach notwendige Verlegungen von Leitungstrassen, Pipelines, Freileitungsmasten etc., die Errichtung von Lärmschutzwänden und Entschädigungen für notwendige Enteignungen von Grundstückseigentümern, Kosten für Ausgleichsmaßnahmen. Nicht erkennbar ist ferner, ob und in welchem Umfang Finanzierungskosten miteinbezogen wurden.

#### **1.4.6 Fragwürdige Grundlagen der Kostenermittlung**

Zudem hatte der Bundesrechnungshof bereits mehrfach Veranlassung, die Kostenermittlung derartiger Projekte durch das BMDV zu beanstanden:

In seinem Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags nach § 88 Abs. 2 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) vom 23.3.2016 über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 stellte der Bundesrechnungshof zahlreiche Mängel fest und kam zu dem Schluss, dass das Ziel des Ministeriums, die Kostenermittlungen der von den Ländern gemeldeten Straßenbauprojekte zu plausibilisieren, um deren Verlässlichkeit zu verbessern, insgesamt nicht erreicht wurde und daher auch die Nutzen-Kosten-Verhältnisse der Projekte weder verlässlicher noch besser untereinander vergleichbar seien. Er empfahl daher, alle Ausbauprojekte erneut zu plausibilisieren und zu diesem Zweck den Ländern für die erneute Berechnung der Erhaltungskosten einheitliche Vorgaben zu machen. Außerdem schloss sich der Bundesrechnungshof der Forderung des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung an, ein Kostenmanagementsystem aufzubauen, um auf dessen Grundlage nachvollziehbare Vergleichskosten generieren zu können.

Bereits zuvor hatte der Bundesrechnungshof – ebenfalls in einem Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO – im Kontext der geplanten Errichtung eines bis heute nicht realisierten Tunnelbauprojekts der A20, bei dem wie bei dem Rhein-spangen-Projekt u.a. die 4. Elbtunnel-Röhre als Referenz-Projekt diene, eine gravierende Unterschätzung der veranschlagten Kosten um rund 60% kritisiert.



### 1.4.7 Unterschätzte Kostensteigerungen

Die Errichtung einer neuen Autobahn ist ein Großprojekt, das sowohl in der Planungs- wie in der späteren Bauphase einen erheblichen zeitlichen Vorlauf in Anspruch nimmt, der regelmäßig viele Jahre umfasst. Es muss daher über einen so langen Zeitraum mit beträchtlich ins Gewicht fallenden Steigerungen der Material-, Transport- und reinen Baukosten gerechnet werden. Ob und in welchem Umfang solche Kostensteigerungen in die Kostenermittlungen der in den BVWP aufgenommenen Projekte „eingepreist“ wurden, ist leider ebenso wenig transparent wie das dafür jeweils zugrunde gelegte Bezugsjahr.

Ging der Bundesrechnungshof in seinem zitierten Bericht aus dem Jahr 2014 noch von durchschnittlichen jährlichen Steigerungsraten von 2,5% aus, legt die Autobahn GmbH für die von ihr geplanten Vorhaben aktuell eine Preissteigerung von jährlich 3% zugrunde.

Aber auch dies erscheint angesichts der gerade in der jüngeren Vergangenheit festzustellenden rasanten Entwicklung der Baupreise unrealistisch und erheblich zu gering. Laut Statistischem Bundesamt (Destatis) stiegen die Kosten im Straßenbau in Deutschland in den letzten 4 Jahren – ermittelt im Vergleich des jeweils letzten Quartals eines Jahres zum Vorjahresquartal – im Jahr 2021 um 9 %, im Jahr 2022 um 19,3 %, im Jahr 2023 um 6,4% und im letzten Jahr um 4,6%, im Durchschnitt also um annähernd 9,6 %. Es liegt auf der Hand, dass für Straßenbauprojekte, die bereits vor mehr als 8 Jahren in den BVWP eingestellt wurden und deren Baubeginn aufgrund der entweder noch gar nicht begonnenen oder noch laufenden Planungsphase aus heutiger Sicht frühestens in mehreren weiteren Jahre zu erwarten ist, in Summe massive Preiserhöhungen zu Buche schlagen werden, die sich in gravierender Weise negativ auf das derzeit noch vermeintlich positiv erscheinende NKV auswirken werden.

Die aufgezeigten unvermeidlichen Preissteigerungen führen in der weiteren Folge zu einer massiven Unterfinanzierung der geplanten Neubauvorhaben. Das ergibt sich mit großer Deutlichkeit aus dem letzten Investitionsrahmenplan des BMVI 2019 bis 2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes, wo auf der Grundlage von vorgesehenen Investitionen in Höhe von 13,6 Milliarden € ein Mehrbedarf von 3,4 Milliarden €, also von 25%, ausgewiesen wird. In die gleiche Richtung deutet eine Verlautbarung des Umweltbundesamtes, das im vergangenen Jahr von Mehrkosten aufgrund massiver Kostensteigerungen in Höhe von 110 Milliarden € ausging, was das Gesamtinvestitionsvolumen der Projekte des derzeitigen Bundesverkehrswegeplans um über 40 % erhöhen könne.

#### 1.4.8 Erfordernis einer Neuberechnung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse

In der Gesamtbetrachtung muss daher davon ausgegangen werden, dass die aktuell noch im BVWP genannten NKV der dort ausgewiesenen Vorhaben, die ja durch die BPÜ keinerlei Veränderung erfahren haben und daher einstweilen weiter Geltung beanspruchen dürfen, bereits aus einer Vielzahl von methodischen und noch nicht auf den Einzelfall abstellenden Gründen bei realistischer Betrachtung jedenfalls deutlich niedrigere Werte aufweisen sollten, die in nicht geringer Zahl auch unter dem Schwellenwert von 1 liegen dürften und daher folgerichtig für die weitere Verkehrswegeplanung nicht mehr zu berücksichtigen sein werden.

Dies ist auch das Ergebnis einer gemeinschaftlich von Greenpeace und T&E jüngst veröffentlichten Datenanalyse (T&E Deutschland und Greenpeace, „Schwere Kost“). Darin haben die Autoren – weiterhin auf Basis der vom BMDV verwendeten, angreifbaren NKV-Bewertungslogik – auf der Grundlage einer aktualisierten Kostenschätzung, die das BMDV im August 2023 dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages für alle 1045 im BVWP aufgeführten Straßenprojekte vorgelegt hat, die NKV aller Projekte mit aktualisierten Kostensätzen neu berechnet und sind dabei zu erschreckenden Ergebnissen gelangt:

- Bei 115 der untersuchten 1045 Projekte und damit in 11% der Fälle übersteigen die Kosten den ohnehin zweifelhaften Nutzen, sie müssten also mangels Wirtschaftlichkeit außer Betracht bleiben.
- Bei den in der Planung bereits weit fortgeschrittenen Projekten erhöht sich dieser Anteil sogar auf über 19%.
- Unter Einbeziehung der vom Umweltbundesamt empfohlenen CO<sub>2</sub>-Sätze übersteigen die Kosten von 241 der insgesamt 1045 Fernstraßen-Projekte deren im BVWP ermittelten Nutzen; das sind 23 % aller Projekte, deren Investitionsvolumen mit 54,7 Milliarden Euro über 40% der geplanten Gesamtinvestitionen repräsentieren.
- Bei weiteren 260 Projekten - also in annähernd 25% der Fälle - ergibt sich im Wege der Neukalkulation mit aktualisierten Kostensätzen ein deutlich geringeres NKV, das jetzt nur noch zwischen 1 und 2 rangiert.
- unter Berücksichtigung der zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Kosten des induzierten Verkehrs der geplanten Straßenbauvorhaben weisen gar 665 und damit annähernd 2/3 aller Projekte ein NKV unter 1 auf; diese Projekte repräsentieren mit 96,5 Milliarden Euro annähernd 3/4 der veranschlagten Investitionssumme.

Angesichts der Kostensteigerungen, die das BMDV in seiner erwähnten „Übersicht der Gesamtmittelbedarfe für die Aus- und Neubauvorhaben der geltenden Bedarfspläne“ bereits im Sommer 2023 eingeräumt und

für jedes Projekt konkret beziffert hatte und die logischerweise direkte – und ausnahmslos negative - Auswirkungen auf die jeweiligen NKVs der im BVWP aufgeführten Projekte haben, erscheint es befremdlich und inkonsequent, dass das Ministerium die jüngst erfolgte BPÜ nicht zum Anlass genommen hat, ihre Nutzen-Kosten-Analysen auf dieser Grundlage zu aktualisieren, zumal sie damit in Kauf nimmt, auf Basis des unveränderten BVWP „sehenden Auges“ kostenintensive Projekte weiter zu betreiben oder gar neu zu beginnen, die sich mittlerweile als unwirtschaftlich erweisen.

Allerdings hätte eine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Analyse wegen der dadurch bewirkten inhaltlichen Änderungen und Auswirkungen auf eine Vielzahl von Projekten wohl nur in Gestalt der Verabschiedung eines gänzlich neuen BVWP erfolgen können, der u.a. auch eine neue Strategische Umweltprüfung erforderlich gemacht hätte, die offenbar vermieden werden sollte.

### **1.5 Keine Rechtfertigung des Bedarfs einer Rheinquerung durch die Ergebnisse der Basisprognose 2040**

Die jüngsten Ergebnisse der Basisprognose 2040 des BMDV, die die wesentliche argumentative Grundlage für die unveränderte inhaltliche Beibehaltung des BVWP 2030 in seiner bisherigen Form bildet, vermögen die Notwendigkeit einer zusätzlichen Rheinquerung auch weiterhin nicht zu stützen.

Sie kommt im Hinblick auf die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung zu dem Ergebnis, dass „die für das Erwerbspotenzial relevante Bevölkerung im Alter von 18 bis unter 70 Jahren bis zum Prognosejahr 2040[...] um 7,9% sinken“ werde. Gleichzeitig räumt die Prognose große Unterschiede zwischen den einzelnen Bundesländern ein und veranschlagt für NRW sogar einen Rückgang dieses Bevölkerungsanteils um rund 10%. An anderer Stelle der BPÜ wird gegenüber der bisherigen, für das Jahr 2030 prognostizierten Entwicklung für das Jahr 2040 nunmehr von einem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs (MIV) um 12,2% ausgegangen, was auf zunehmende Home-Office-Nutzung, die Substitution von Geschäftsreisen durch Videokonferenzen und einen starken Trend zum Online-Shopping anstelle des stationären Einkaufs zurückgeführt wird. Zu ergänzen wäre noch die zunehmende Nutzung von Car-Sharing-Angeboten.

Die Bevölkerungsentwicklung und das daraus resultierende Personenverkehrsaufkommen in der Region können für das vermeintliche Erfordernis des Rhein-spangenprojekts also nicht herhalten.

Die Notwendigkeit des Projekts kann aber letztlich auch nicht aus der angenommenen zukünftigen Wirtschaftsentwicklung und dem damit eng zusammenhängenden prognostizierten Anstieg des Güterverkehrsaufkommens hergeleitet werden.

Zunächst erscheint leider bereits das unterstellte jährliche Wirtschaftswachstum von durchschnittlich 1,35% bis zum Jahr 2040 zu optimistisch. Laut Statistischem Bundesamt lag das Wirtschaftswachstum in der Bundesrepublik in den Jahren 2000 bis 2010 im Durchschnitt bei 0,9 % und in der anschließenden Dekade bei durchschnittlich 1,1 %. In den beiden vergangenen Jahren war sogar jeweils ein Rückgang um 0,3 % (2023) bzw. 0,2 % (2024) zu verzeichnen. Für das laufende Jahr hat die Bundesregierung kürzlich ihre Prognose auf ein Wachstum von nur noch 0,3 % abgesenkt und der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) prognostiziert für das laufende Jahr sogar einen erneuten Rückgang der jährlichen Wirtschaftsleistung um 0,1 %. Die Erfahrung der vergangenen Jahre hat leider gezeigt, dass derartige Wirtschaftsprognosen im Laufe eines Jahres immer wieder eine Korrektur nach unten erfahren haben.

Es erscheint damit zumindest zweifelhaft, ob der auf dieser Grundlage prognostizierte Zuwachs des Güterverkehrs für das Zieljahr 2040, der für NRW mit einer Steigerung von 14,8% angenommen wird, tatsächlich in dieser Größenordnung entstehen wird. Außer Betracht bleiben bei dieser Schätzung augenscheinlich die Intensivierung und Weiterentwicklung unterschiedlicher Initiativen der Transport- und Logistikbranche zur Optimierung der Routenplanung und der weiteren Vermeidung von Leerfahrten im Zuge fortschreitender Digitalisierung und der schrittweisen Nutzung von KI, die sich dämpfend auf das Güterverkehrsaufkommen auswirken werden.

Letztlich zeigt aber insbesondere das gleichfalls aus der Basisprognose 2040 ablesbare Ergebnis, wonach auch im Jahr 2040 noch voraussichtlich 87,6% aller Güterverkehre auf der Straße stattfinden werden, dass auch in dem unverändert gültigen BVWP keinerlei ernstzunehmende Anstrengungen erkennbar werden, mit der seit vielen Jahren bestehenden Notwendigkeit der umfassenden Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene ernst zu machen. Das Projekt der geplanten Rheinspange, welches dazu beitragen soll, diese Gütertransportlasten auch in der Zukunft weiterhin aufzunehmen, trägt damit zu einer seit Jahren verfehlten Verkehrspolitik bei und ist auch aus diesem Grund abzulehnen.

## **2 Ablehnung der Rheinspange in Gestalt aller südlichen Trassenführungen**

Unabhängig von den vielen vorerwähnten Kritikpunkten gegen die Bindungswirkung des derzeit weiterhin gültigen BVWP, auf den das jetzt anstehende Linienbestimmungsverfahren zurückzuführen ist, begegnen insbesondere die zuletzt im Rahmen der Ermittlung einer Vorzugsvariante untersuchten südlichen Trassenverläufe der Rheinspange gravierenden Einwänden:

## **2.1 Nichterreichung des ursprünglichen Ziels einer Anbindung an die bestehende A 553 über ein geplantes Autobahnkreuz Godorf**

In dem Verfahren zur Ermittlung einer Vorzugsvariante für die Rheinspange sind u.a. auch mehrere weiter südlich gelegene Trassenverläufe, darunter auch die jetzt im Rahmen der Linienbestimmung zu beurteilende Vorzugsvariante V6aT, untersucht worden. Allen zunächst in Betracht gezogenen Trassenvarianten ist jedoch gemein, dass mit ihnen das ursprünglich im BVWP verfolgte Ziel, über die Schaffung eines neuen Autobahnkreuzes Godorf eine direkte Anbindung der bereits bestehenden A 553 an die A 555 zu ermöglichen und dadurch zugleich mit Hilfe der beabsichtigten neuen Rheinquerung eine durchgehende Verbindung vom Autobahnkreuz Bliesheim zu einem gleichfalls neu zu errichtenden Autobahndreieck Köln-Lind zu schaffen, nicht mehr möglich wird. Dies bedeutet aber zugleich, dass mit der Entscheidung für eine der südlichen Trassenverläufe eine der Hauptmotivationen des geplanten Vorhabens weggefallen ist. Eine dermaßen weitreichende und essenzielle Abweichung von der im BVWP ursprünglich intendierten Planung hätte daher konsequenterweise bereits in dem Verfahren zur Ermittlung einer Vorzugsvariante zum Ausschluss dieser südlichen Trassenverläufe als erkennbar ungeeignet führen müssen.

## **2.2 Unzureichende Entlastungswirkung aller südlichen Trassenverläufe**

Bei allen südlichen Trassenvarianten fällt zudem negativ ins Gewicht, dass deren Entlastungswirkung, die ja letztlich ein weiteres zentrales Motiv für die Realisierung einer Rheinquerung bilden soll, im Vergleich mit den nördlicheren Varianten erheblich geringer ausfällt, da abzusehen ist, dass sowohl der Verkehr über die A 4 aus Richtung Aachen als auch - und erst recht - der vom Autobahnkreuz Bliesheim über die heutige A 553 einfließende Verkehr für die Rheinquerung weiterhin die Rodenkirchener Brücke nutzen und nicht den Umweg über eine deutlich weiter südlich gelegene Streckenführung in Betracht ziehen wird.

Auch aus diesem Grund hätten sämtliche südliche Trassenverläufe der Rheinspange bei der Festlegung einer Vorzugsvariante von vornherein außer Betracht bleiben müssen.

In jedem Fall muss die signifikant geringere Entlastungswirkung einer weiter südlich gelegenen Streckenführung in der Bewertungslogik der Nutzen-Kosten-Analyse zu einer maximal verringerten Wirtschaftlichkeit dieser Rheinspangen-Varianten führen.

## **2.3 Zweifelhafte Bedeutung für den überregionalen Verkehr**

Der BVWP prognostizierte für die über ein neu zu errichtendes Autobahnkreuz Köln-Godorf und ein zukünftiges Autobahndreieck Köln-Lind führende Rheinspange eine tägliche Verkehrsmenge von 63.000 Kraftfahrzeugen. Bereits mit

dieser Prognose erschien die überregionale Bedeutung dieses Verkehrsprojekts zweifelhaft, vergleicht man dieses für 2030 veranschlagte Verkehrsaufkommen mit den für dasselbe Jahr korrespondierenden Verkehrsmengen der Rodenkirchener Brücke (158.700 Fahrzeuge) und der Friedrich-Ebert-Brücke (118.900 Fahrzeuge). Für die südlichen Trassenvarianten verringern sich diese Verkehrsmengen nochmal erheblich und schwanken je nach untersuchter Trasse zwischen nur noch 47.900 und 34.100 Fahrzeugen.

Das legt die Schlussfolgerung nahe, dass eine künftige Rheinspange allenfalls eine gewisse Bedeutung für Verkehre zwischen dem Bonner Norden und dem Kölner Süden sowie die Verkehrsräume westlich der A 555 bis zur A 61 und heutigen A 553 sowie östlich der A 59 haben wird. Eine großräumige Nutzung insbesondere durch Lastkraftwagen, die aller Voraussicht nach in West-Ost-Ausrichtung weiterhin die Leverkusener, Rodenkirchener oder Bonner Friedrich-Ebert-Brücke (Nordbrücke) bevorzugen werden, erscheint kaum realistisch. Für großräumige Güterverkehre in Nord-Süd-Ausrichtung wird die Rheinspange ohnehin offensichtlich keinerlei Bedeutung erlangen. Selbst die Charakterisierung als Bundesfernstraße, die gemäß § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (BFStrG) voraussetzt, das eine öffentliche Straße dem „weiträumigen Verkehr [...] zu dienen bestimmt ist“, erscheint vor diesem Hintergrund zweifelhaft.

Auch ein Vergleich der verschiedenen Verkehrsknoten (siehe Anlage 1) zeigt, dass in allen Varianten nur unbedeutende Veränderungen der Verkehrsströme in den Untersuchungsraum hinein bzw. aus ihm heraus zu verzeichnen sind. Auch diese Zahlen belegen, dass die Rheinspange überwiegend dem regionalen Verkehr dienen würde.

Da der Rheinspange somit – zumindest in Gestalt aller untersuchten südlichen Trassenverläufe – eine entscheidende überregionale und maßgeblich verkehrslenkende Wirkung zweifelsfrei nicht zuerkannt werden kann, erscheint sie auch unter diesem Aspekt verzichtbar.

## **2.4 Mangelnde Berücksichtigung einer „Null-Lösung“**

Bei der Untersuchung der Trassenverläufe erfolgte keinerlei Prüfung einer Nullvariante, also die u.U. sachlich gebotene Möglichkeit eines Verzichts auf eine Rheinquerung. Denn auch wenn der mit der Planung beauftragte Vorhabenträger durch das Fernstraßenausbaugesetz an den „Vollzug“ des BVWP gebunden ist, besteht spätestens jetzt eine Bindung der Exekutive auch an das nach Verabschiedung des BVWP in Kraft getretene sog. Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG, das den Trägern öffentlicher Aufgaben bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen die Verpflichtung zur Prüfung auferlegt, wie durch die Planung zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele beigetragen werden kann. Werden alternative Lösungen, die den Ausstoß von

CO<sub>2</sub>-Emissionen spürbar verringern, nicht in Betracht gezogen, leidet ein künftiger Planfeststellungsbeschluss allein aufgrund dieser unterlassenen Berücksichtigung an einem Abwägungsdefizit.

Zwar wird § 13 KSG in der BPÜ ausdrücklich erwähnt, um dem gesetzlichen Erfordernis, sich auch mit dieser Gebotsnorm „irgendwie“ befasst zu haben, zumindest formal Genüge zu tun. Eine sachlich gebotene, vertiefte Auseinandersetzung mit der Möglichkeit, zum Erreichen der nationalen Klimaziele am besten durch den vollständigen Verzicht auf die Rheinspange insgesamt beitragen zu können – ggf. in Kombination z.B. mit einem der Stauvermeidung vermutlich besser dienenden Ausbau der Knoten Bonn-Nord und Köln-Süd und/oder der Erweiterung der beiden Brückenbauwerke im Bonner Norden und Kölner Süden um je einen weiteren Fahrstreifen – hat jedoch ersichtlich nicht stattgefunden. Erst recht fehlen – sowohl im BVWP als auch in der BPÜ – Ansätze zur Entwicklung intelligenter Verkehrskonzepte zur Entzerrung des Verkehrsaufkommens, z.B. durch die Trennung von Verkehrsarten, die tageszeitabhängige Differenzierung von LKW-Mautgebühren etc, die in ihrer Gesamtheit zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommens auf den beiden stark befahrenen Autobahnbrücken im Kölner Süden und Bonner Norden führen und dadurch den vermeintlichen Bedarf für eine weitere Rheinquerung überflüssig machen können.

Auch die in dem bisherigen Verfahren vollumfänglich unterbliebene Erwägung einer „Null-Lösung“ führt also aus Rechtsgründen dazu, dass die in Betracht gezogenen Trassenverläufe einschließlich aller südlich verlaufenden Varianten nicht realisiert werden dürfen.

### **3 Ablehnung der Rheinspange auch in der Trassenführung der Vorzugsvariante V6aT**

Über die bereits näher dargelegten, gegen den BVWP zur Gänze und die südlichen Trassenverläufe in ihrer Gesamtheit sprechenden Argumente hinaus ist insbesondere auch die favorisierte Vorzugsvariante V6aT mit der jetzt zur Entscheidung anstehenden Linienführung aus einer Vielzahl von Gründen abzulehnen:

#### **3.1 Exorbitant hohe Investitionskosten**

Wurde im BVWP 2030 für das Rheinspangen-Projekt noch ein Investitionsvolumen von 367,2 Millionen € veranschlagt, korrigierte das BMDV diese Summe im Sommer 2023 in seiner schon erwähnten Übersicht über die Gesamtmittelbedarfe der Aus- und Neubauvorhaben der geltenden Bedarfspläne wegen mittlerweile eingetretener Kostensteigerungen bereits auf 513,6 Millionen €. Für die jetzt gewählte Vorzugsvariante V6aT erhöht sich das Investitionsvolumen nach Angaben der Autobahn GmbH aber noch einmal auf mehr als das Doppelte. Mit dem aktuell veranschlagten Mittelbedarf in Höhe von 1,145 Milliarden € für das Projekt wäre die Tunnelvariante V6aT mit Abstand die teuerste aller im Vorfeld untersuchten Alternativen.

Folgt man der – wie eingangs dargelegt – höchst fragwürdigen Bewertungslogik des BVWP, hätte allein diese Kostenexplosion zur Folge, dass sich das NKV des Rheinspangen-Projekts rein rechnerisch maximal verschlechtert und die behauptete Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sofort auf gerade mal ein Drittel abschmilzt.

Es muss jedoch aus mehreren Gründen davon ausgegangen werden, dass sich auch diese bereits außergewöhnlich hohe Summe noch weiter erhöhen wird:

- Denn zunächst ist in Ermangelung einer näheren Aufschlüsselung des angegebenen Investitionsvolumens bereits intransparent, welche Kostenpositionen in den 1,145 Mrd. € enthalten sind und welche nicht; dies gilt speziell für die Vorzugsvariante V6aT z.B. für die erforderlichen 17 Brückenbauwerke, die Verlegung eines Umspannwerkes, die Errichtung einer Ersatztrasse für die NATO-Pipeline im Nahbereich der Autobahn, den Ausweis neuer Leitungstrassen der Produktenleitungen, die Verlegung von Freileitungsmasten linksrheinisch, die Verlegung der Anschlussstelle Weseling, die Errichtung 7 Meter hoher Lärmschutzwände linksrheinisch im Bereich des Verknüpfungspunktes W2 und die Kosten für ein Sicherheits- und Brandschutzkonzept; explizit nicht enthalten in den 1,145 Milliarden € sind jedenfalls Personalkosten im Zuge des Tunnelbetriebs und Entschädigungen für Grundeigentümer wegen Unterfahrungen im Tunnelbetrieb
- Völlig unklar bleibt zudem – wie bereits oben unter Punkt II.4.5. dargelegt -, ob und in welchem Umfang auch zukünftige Preissteigerungen bei Material-, Transport-, Personal- und Baukosten in dem angegebenen Investitionsvolumen berücksichtigt worden sind. Denn diese werden – wie heute bereits absehbar ist – auch in der verbleibenden Planungsphase, die die Autobahn GmbH aktuell mit 7 Jahren veranschlagt, aber auch in der sich dann anschließenden, voraussichtlich achtjährigen Bauphase die Gesamtkosten des Projekts noch in starkem Maße weiter erhöhen.
- Weiterhin sind keine Kosten für Ausgleichsmaßnahmen eingeplant.

Es steht daher zu befürchten, dass sich die in der zweifelhaften NKV-Logik des BVWP unverändert hohe Bewertung der Wirtschaftlichkeit des Rheinspangen-Projekts, die aus den genannten Gründen in der jetzigen Linienführung schon offensichtlich nicht mehr mit der Wirklichkeit übereinstimmt, spätestens im weiteren Zeitablauf als unrealistisch herausstellen wird (wie dies heute nach der bereits erwähnten Datenanalyse von Greenpeace und T&E bei Zugrundelegung realistischer Kosten und CO<sub>2</sub>-Preise leider für eine Reihe vergleichbarer Autobahn-Großprojekte wie A20, A39 und A8 konstatiert werden muss).

### **3.2 Geringstmöglicher Nutzen aufgrund schwacher Entlastungswirkung**

Als zentrales und wichtigstes Motiv für die Realisierung einer weiteren Rheinquerung wird die Schaffung einer Entlastung für die Rodenkirchener Brücke im Kölner Süden und der Friedrich-Ebert-Brücke im Bonner Norden angegeben,



verbunden mit dem Hinweis, dass diese beiden Brückenbauwerke sanierungsbedürftig seien und insbesondere in der Sanierungsphase eine Entlastung erforderlich werde. Die bisherigen Planungen aller drei Projekte haben sich bereits jetzt deutlich verzögert, so dass seriös nicht abgeschätzt werden kann, ob Entlastungen während der Bauphase eintreten können.

Für die Vorzugsvariante V6aT wird mit einer zukünftigen täglichen Verkehrsbelastung von 34.100 Fahrzeugen gerechnet. Dabei soll es sich in 9.400 Fällen um Fahrzeuge handeln, die, wenn es die Rheinspange nicht gäbe, die Rodenkirchener Brücke nutzen müssten, und in 9.500 Fällen um Fahrzeuge, die ohne die Rheinspange über die Friedrich-Ebert-Brücke fahren würden, um den Rhein zu überqueren. Das prognostizierte Entlastungspotenzial der Rheinspange für beide Autobahnbrücken liegt danach also bei nur 18.900 Fahrzeugen und weist damit unter allen im Vorwege untersuchten Querungsvarianten die geringste Entlastungswirkung für die beiden Brücken auf, was angesichts des gleichzeitig höchsten Mittelbedarfs für ebendiese Variante und des Umstands, dass die angestrebte Verkehrsentslastung für die beiden Brücken den maßgeblichen Grund für das Rheinspangen-Projekt darstellt, schlicht nicht zu rechtfertigen ist.

Dies gilt umso mehr, als die mittlerweile wieder befahrbare Leverkusener Brücke, die bereits wieder zu einer spürbaren Entlastung auch der Rodenkirchener Brücke geführt hat, die behauptete Notwendigkeit einer zusätzlichen Rheinquerung auch aus diesem Grund zweifelhaft erscheinen lässt.

### **3.3 Vermeidbare Förderung unnötigen induzierten Verkehrs**

Unterstellt man also bei 18.900 von insgesamt 34.100 Fahrzeugen pro Tag eine Entlastungswirkung für die beiden nördlich und südlich gelegenen Autobahnbrücken, so kann es sich bei den restlichen 15.200 täglichen Fahrzeugen ja nur um zusätzlichen, also induzierten Verkehr handeln. Dies beweist augenfällig, dass und in welchem Umfang auch im Kontext der geplanten Rheinspange die Bereitstellung zusätzlicher Verkehrsfläche und -infrastruktur verkehrs- und klimapolitisch unerwünschtes weiteres Verkehrsaufkommen ermöglicht und geradezu fördert. Besonders augenfällig wird dies beispielsweise auch dadurch, dass die Notwendigkeit des gleichfalls im BVWP geplanten Projekts des Ausbaus des Bonner „Tausendfüßlers“ mit einer durch die zukünftige Rheinspange zu erwartende Zunahme des Verkehrsaufkommens gerechtfertigt wird (Schüßler-Plan SWECO, Gutachten vom 22.6.2023 zum sechsstreifigen Ausbau der A 565 Bonn, Ziffer 2.1.4., Seite 18).

### **3.4 Fehlender regionaler Bedarf für die Vorzugsvariante**

Unter Gesichtspunkten der regionalen Verkehrsgegebenheiten ist ein Bedarf für die Rheinspange in der zu beurteilenden Trassenführung gleichfalls nicht erkennbar.

Soweit zur Begründung dieser Streckenführung argumentiert wird, sie ermögliche Einwohnern der Stadt Niederkassel künftig, auch auf der anderen Rheinseite Einkäufe des täglichen Bedarfs zu erledigen, da sich die Fahrzeit für sie signifikant verkürze, verdeutlicht dies zunächst abermals, wie bedenkenlos die aktuelle Planung unnötigen induzierten Verkehr fördert. Hinzukommt, dass die Über- oder Unterquerung des Rheins in die eine wie in die andere Richtung schlicht nicht erforderlich ist, da auf beiden Rheinseiten für Einkäufe hinreichend Möglichkeiten gegeben sind und auch darüberhinausgehende Infrastruktur in ausreichendem Umfang bereitsteht. Es darf zudem vermutet werden, dass die Städte Köln und Bonn für die Bewohner der zwischen diesen beiden Städten gelegenen Orte gerade fürs Einkaufen oder im Hinblick auf kulturelle Veranstaltungen als wesentlich attraktiver empfunden werden als die unmittelbar gegenüber liegenden Nachbarkommunen auf der jeweils anderen Rheinseite. Für diesen Personenkreis sind die Städte Köln und Bonn aber bisher schon über die A 555 und die A 59 gut erreichbar, ohne dass es einer weiteren Rheinquerung bedarf.

Auch das Argument einer besseren Erreichbarkeit des Flughafens Köln/Bonn erweist sich als nicht tragfähig. Für die Bewohner der Städte Köln und Bonn sowie den gesamten rechtsrheinischen Teil des Einzugsgebiets erweist sich eine Rheinspange ohnehin als offensichtlich irrelevant, weil die Vorzugsvariante für diesen Personenkreis keinerlei Vorteile brächte. Lediglich für die Bewohner von Wesseling und Bornheim ergäbe sich eine schnellere Erreichbarkeit des Flughafens. Allerdings läge dieser Vorteil in einer Zeitersparnis von nur wenigen Minuten, die den immensen Aufwand des geplanten, teuren Vorhabens nicht zu rechtfertigen vermag.

Dass auch der Vorzugsvariante V6aT, die mit einer prognostizierten Verkehrsmenge von 34.100 Fahrzeugen pro Tag, also gerade einmal der Hälfte des im BVWP für das Rheinspangenprojekt ursprünglich veranschlagten Verkehrsaufkommens und der geringsten Verkehrsbelastung unter allen südlichen Trassenvarianten, erst recht keine überregionale verkehrslenkende Funktion zuerkannt werden kann, ist bereits unter 2.3. näher dargelegt worden.

### **3.5 Unzureichende Berücksichtigung der Auswirkungen der Vorzugsvariante auf das untergeordnete linksrheinische Straßennetz**

Problematisch erscheint auch, dass die voraussichtlichen Auswirkungen der Vorzugsvariante auf das untergeordnete linksrheinische Straßennetz nicht näher untersucht worden sind. Dies betrifft vorrangig die Siebengebirgsstraße (L 192) und in deren späterem Verlauf in Richtung Heimerzheim die L 182, insbesondere mit dem bereits heute stark befahrenen Abschnitt „Rankenberg“, über den der überörtliche Durchgangsverkehr von und zur Anschlussstelle (AS 26) Swisttal-Heimerzheim der A 61 verläuft. Die der Variantenauswahl zugrunde liegende großräumige Verkehrsuntersuchung weist für die beiden genannten Straßenabschnitte im Kartenmaterial durch farbige Verdickungen in Rot deutliche Zunahmen des Verkehrsaufkommens auf, die aber – anders als

bei den Straßen östlich der A 555 - nicht mit konkreten Zahlenangaben quantifiziert werden. (Anlage UVS-21, Schlussbericht Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, abrufbar über die Webseite der Autobahn GmbH). Diese Ermittlungen müssen nachgeholt werden, um die voraussichtlichen weiteren negativen Auswirkungen der Vorzugsvariante, insbesondere in Gestalt unzumutbarer Lärm- und Abgasbelastung für die Anwohner, konkret abschätzen und bewerten zu können.

Hier steht zu befürchten, dass in der Folge einer möglichen Rheinquerung weitere Baumaßnahmen im linksrheinischen Gebiet erfolgen würden (vor allem im Stadtgebiet von Bornheim). Diese würden dann insgesamt betrachtet die volkswirtschaftlichen Kosten noch weiter erhöhen und das NK-Verhältnis weiter verschlechtern.

### **3.6 Sachlich nicht gebotene südliche Verlegung der bisherigen Anschlussstelle Wesseling/Bornheim Nord**

Die aktuelle Linienführung der Vorzugsvariante V6aT (sowie der Varianten V6bB und V7T) sieht eine Verlegung der bisherigen AS Wesseling/Bornheim Nord nach Süden auf die Höhe des Ortsteils Widdig vor, die dann über die L 190 und die L 300 an das lokale Straßennetz angeschlossen werden soll. Die Erforderlichkeit der Verlegung der heute bereits bestehenden AS ist in den Planungsunterlagen jedoch nicht näher dargelegt. Sie erscheint insoweit mit erheblichen Nachteilen verbunden, als sie derzeit hauptsächlich von Wesseling aus und von den Bewohnern der nördlich gelegenen Bornheimer Ortsteile sowie aus Sechtem und überwiegend mit Fahrtrichtung Köln angefahren wird.

Für diese Verkehrsteilnehmer würde sich durch die Verlegung der AS nach Süden ein Umweg in Gestalt einer täglichen zusätzlichen Fahrstrecke von etwa 4 Kilometern ergeben, die sich durch den Rückweg verdoppelt und so zwangsläufig ein erhebliches Mehr an vermeidbaren Lärm- und schädlichen Abgasbelastungen zur Folge hätte.

Denn wie aus Anlage 2 zu entnehmen ist, beträgt der Zustrom an Fahrzeugen in Wesseling, in Fahrtrichtung Nord (Abschnitt R12D) 12.600 Kfz/d und damit ein Drittel des Verkehrs, der dort von Bonn über die A 555 zuläuft. Hinzu kommt, dass wegen des Wasserschutzgebiets südlich von Urfeld Gefahstofftransporte die L 300 in diesem Bereich nicht befahren dürfen und daher den Umweg über die L 192 nehmen müssen. Der dadurch verursachte Linksabbiegeverkehr auf der L 192 dürfte in Verkehrsspitzenzeiten für vermeidbar lange Staus sorgen.

Hinzu käme der aus der Schaffung der neuen AS resultierende zusätzliche Flächenverbrauch wertvollen Ackerlands.

Aus den Planungsunterlagen geht außerdem nicht hervor, ob die geplante Verlegung der Anschlussstelle nach Süden auf mögliches Konfliktpotential mit bereits genehmigten Windenergieanlagen aufgrund des wirksamen Teil-Flächennutzungsplans Windenergie der Stadt Bornheim untersucht worden ist.

Diese negativen Auswirkungen sollten unbedingt vermieden und daher die Möglichkeit der Beibehaltung der bisherigen AS Wesseling/Bornheim Nord einer nochmaligen Prüfung unterzogen werden.

### **3.7 Inakzeptable Eingriffe in Natur und Landschaft**

Die Linienbestimmung für die Vorzugsvariante sieht darüber hinaus rechtsrheinisch eine teilweise Inanspruchnahme des Naturschutzgebiets Spicher Seen mit der Folge vor, dass der Schwalbensee zugeschüttet werden soll. Dies ist ein aus Sicht des Landschafts- und Naturschutzes inakzeptabler Eingriff in diese Schutzgüter, der im Zuge der Linienbestimmung der künftigen Trasse vermieden werden muss.

Es erscheint daher zwingend erforderlich, die bisherige Planung daraufhin noch einmal zu überprüfen, durch welche Planungsalternativen dieser gravierende Eingriff vermieden werden kann.

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

## **4 Fazit**

Sämtliche untersuchten südlichen Varianten einer Rheinquerung und insbesondere auch die in dem gegenwärtigen Verfahren der Linienbestimmung zu beurteilende Trassenführung der Vorzugsvariante V6aT können aus den hier näher dargelegten vielfältigen Gründen für das beabsichtigte Rheinspangen-Projekt nicht in Betracht kommen.

---

Dr. Michael Pacyna, Vorsitzender

---

Norbert Brauner, stv. Vorsitzender

Betrachtung verschiedener Knoten in Bezug auf die Veränderung der Verkehrszahlen bei den einzelnen Varianten

	Knoten																	
	A 560 AD Sankt-Augustin West		A 59 AD Bonn-Nordost		L 150 Godorf		A 555 Köln Süd		A4 (West) Köln-Süd		A4 Rodenkrichener Brücke		A 555 Bonn-Nord		A 565 (Ost) Bonn-Nord		A 3 (Süd) AK Gremberg	
	DTV [Kfz/24h]	Differenz zu PBF	DTV [Kfz/24h]	Differenz zu PBF	DTV [Kfz/24h]	Differenz zu PBF	DTV [Kfz/24h]	Differenz zu PBF	DTV [Kfz/24h]	Differenz zu PBF	DTV [Kfz/24h]	Differenz zu PBF	DTV [Kfz/24h]	Differenz zu PBF	DTV [Kfz/24h]	Differenz zu PBF	DTV [Kfz/24h]	Differenz zu PBF
PBF 2030 *	94.400,00		96.900,00		41.500		106.400		131.100		158.700		81.600		118.900		95.600	
V3B	97.600,00	3.200,00	98.700,00	1.800,00	42.600	1.100	117.500	11.100	130.900	-200	138.300	-20.400	71.400	-10.200	109.100	-9.800	91.000	-4.600
V4B	98.100,00	3.700,00	98.700,00	1.800,00	42.200	700	120.100	13.700	131.400	300	139.600	-19.100	70.600	-11.000	107.200	-11.700	90.100	-5.500
V5B	95.400,00	1.000,00	97.500,00	600,00	44.000	2.500	105.000	-1.400	130.400	-700	150.400	-8.300	80.300	-1.300	107.300	-11.600	94.100	-1.500
V6aB	95.900,00	1.500,00	98.100,00	1.200,00	44.400	2.900	107.400	1.000	129.800	-1.300	146.100	-12.600	78.000	-3.600	105.300	-13.600	93.600	-2.000
V6aT	95.300,00	900,00	98.200,00	1.300,00	44.100	2.600	104.900	-1.500	130.100	-1.000	149.300	-9.400	77.200	-4.400	109.400	-9.500	94.100	-1.500
V6bB	95.800,00	1.400,00	98.400,00	1.500,00	44.300	2.800	107.600	1.200	129.800	-1.300	146.000	-12.700	77.300	-4.300	105.400	-13.500	93.600	-2.000
V7T	95.200,00	800,00	98.400,00	1.500,00	44.200	2.700	105.000	-1.400	130.000	-1.100	149.000	-9.700	77.000	-4.600	109.100	-9.800	94.100	-1.500
V8B	95.300,00	900,00	97.900,00	1.000,00	44.300	2.800	105.700	-700	130.000	-1.100	148.300	-10.400	77.500	-4.100	106.500	-12.400	93.800	-1.800
V9aB	95.100,00	700,00	97.500,00	600,00	43.500	2.000	103.300	-3.100	130.000	-1.100	147.800	-10.900	78.300	-3.300	104.400	-14.500	93.500	-2.100
V9bT	95.500,00	1.100,00	98.500,00	1.600,00	43.400	1.900	106.500	100	129.900	-1.200	146.500	-12.200	76.400	-5.200	105.400	-13.500	93.500	-2.100
V10T	95.400,00	1.000,00	98.500,00	1.600,00	44.500	3.000	105.600	-800	130.500	-600	149.600	-9.100	75.800	-5.800	104.900	-14.000	94.100	-1.500
V11B	96.100,00	1.700,00	98.900,00	2.000,00	45.100	3.600	108.500	2.100	130.000	-1.100	146.100	-12.600	75.700	-5.900	105.600	-13.300	93.100	-2.500

\* Prognose-Bezugsfall 2030  
 DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres [Kfz/24h]

Quelle: A 553 AK Köln-Godorf bis AD Köln-Lind inkl. Rheinquerung (Datei: 22\_VUA553\_weitereVarianten.pdf), Seiten 28 ff.

## Verkehrsströme AS Wesseling

A 555 - AS Wesseling - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>W</sub>	SVA <sub>W</sub>	DTV <sub>W,SV</sub>	DTV <sub>W,S</sub>	SVA <sub>W,S</sub>	DTV <sub>W,S,SV</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>W</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>W,S</sub>	Kfz / 24h
H1112	A555	Süd	HFB	48800	8,2%	4000	50500	8,7%	4400
R12A	A555	Süd	Ausfahrt	12100	5,8%	700	12500	6,4%	800
H12A	A555	Süd	HFB	36700	8,7%	3200	37900	9,5%	3600
R12B	A555	Süd	Einfahrt	7300	1,4%	100	7600	1,3%	100
H1213	A555	Süd	HFB	44000	8,0%	3500	45500	8,4%	3800
H1312	A555	Nord	HFB	40800	8,8%	3600	42300	9,5%	4000
R12C	A555	Nord	Ausfahrt	9300	4,3%	400	9600	4,2%	400
H12B	A555	Nord	HFB	31600	10,1%	3200	32700	11,0%	3600
R12D	A555	Nord	Einfahrt	12600	6,3%	800	13000	6,9%	900
H1211	A555	Nord	HFB	44300	9,3%	4100	45900	9,8%	4500
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	93100	8,7%	8100	96400	9,2%	8900
QS H12A+H12B	A555	-	HFB	68300	9,4%	6400	70600	10,2%	7200
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	84800	8,4%	7100	87800	8,9%	7800
B12A	L192	Ost	Basisstraße	13900	5,0%	700	14300	5,6%	800
B12B	L192	Ost	Basisstraße	14400	4,9%	700	14900	5,4%	800
B1224	L192	Ost	Basisstraße	9000	4,4%	400	9200	4,3%	400
B2412	L192	West	Basisstraße	9000	4,4%	400	9200	4,3%	400
B12C	L192	West	Basisstraße	9800	2,0%	200	10100	3,0%	300
B12D	L192	West	Basisstraße	13900	5,0%	700	14300	5,6%	800
QS B12A+B12D	L192	-	Basisstraße	27800	5,0%	1400	28600	5,6%	1600
QS B12B+B12C	L192	-	Basisstraße	24200	3,7%	900	25000	4,4%	1100
QS B1224+B2412	L192	-	Basisstraße	18000	4,4%	800	18400	4,3%	800



## Erläuterungen zu den Anlagen

DTV <sub>w</sub>	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Werktage des Jahres von Montag bis Samstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[Kfz/24h]
SVA <sub>w</sub>	Schwerverkehrsanteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Samstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[%]
DTV <sub>w,sv</sub>	Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr aller Werktage des Jahres von Montag bis Samstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[Lkw > 3,5t/24h]
DTV <sub>w5</sub>	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Werktage des Jahres von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[Kfz/24h]
SVA <sub>w5</sub>	Schwerverkehrsanteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[%]
DTV <sub>w5,sv</sub>	Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr aller Werktage des Jahres von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[Lkw > 3,5t/24h]
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres	[Kfz/24h]
SVA	Schwerverkehrsanteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke aller Tage des Jahres	[%]
DTV <sub>sv</sub>	Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr aller Tage des Jahres	[Lkw > 3,5t/24h]
M <sub>T</sub>	Bemessungsverkehrsstärke für schalltechnische Untersuchungen gem. RLS 90, Tageswerte	Kfz/h
M <sub>N</sub>	Bemessungsverkehrsstärke für schalltechnische Untersuchungen gem. RLS 90, Nachtwerte	Kfz/h
P <sub>T</sub>	Maßgebender Lkw-Anteil für schalltechnische Untersuchungen gem. RLS 90, Tageswerte, Lkw-Anteile über 2,8 t	%
P <sub>N</sub>	Maßgebender Lkw-Anteil für schalltechnische Untersuchungen gem. RLS 90, Nachtwerte, Lkw-Anteile über 2,8 t	%
K <sub>(d)</sub>	Verhältniszwert M <sub>T</sub> /DTV	-
K <sub>(n)</sub>	Verhältniszwert M <sub>N</sub> /DTV	-
MSV	Maßgebende stündliche Verkehrsstärke	Kfz/h
b <sub>sv</sub>	Schwerverkehrsanteil über 3,5 t an der MSV	% der MSV
MSV <sub>v</sub>	Maßgebende vormittägliche stündliche Verkehrsstärke	Kfz/h
MSV <sub>n</sub>	Maßgebende nachmittägliche stündliche Verkehrsstärke	Kfz/h
q	Verkehrsstärke des benachbarten Elements in der Stunde der maßgebenden Verkehrsstärke des zu untersuchenden Elements	Kfz/h
SV	Schwerverkehrsanteil über 3,5 t an q	%
q <sub>B,v</sub>	Maßgebende vormittägliche Verkehrsstärke (06:00 bis 10:00 Uhr)	Kfz/h
b <sub>sv,v</sub>	Schwerverkehrsanteil über 3,5 t an der q <sub>B,v</sub>	%
q <sub>B,n</sub>	Maßgebende nachmittägliche Verkehrsstärke (15:00 bis 19:00 Uhr)	Kfz/h
b <sub>sv,n</sub>	Schwerverkehrsanteil über 3,5 t an der q <sub>B,n</sub>	%