

Keine

Rheinspangen bei Widdig



Die Rheinspange 553 ist eine neue Autobahnverbindung zwischen der rechtsrheinischen A59 und der linksrheinischen A555, mit einer Rheinquerung zwischen Köln und Bonn. Der Deutsche Bundestag hat im Bundesverkehrswegeplan 2016 (BVWP 2030) beschlossen, diese neue Autobahnverbindung in den „Vordringlichen Bedarf“ einzustufen und somit wurde „Straßen.NRW“ der Auftrag erteilt, diese Rheinquerung zu planen und bis 2030 fertigzustellen.

Hierzu wurden Verkehrsstudien, Umweltverträglichkeitsstudien, sowie weitere Analysen erstellt um den „Raumwiderstand“ zu ermitteln. Der „Raumwiderstand“ ist, vereinfacht gesagt, die Störung die durch den Autobahnbau den verschiedenen Schutzgütern, wie z.B. Natur, Mensch etc. zugemutet wird und der erforderliche Aufwand.

In der letzten Planungsphase sind neun mögliche Varianten zwischen den vier westlichen und den vier östlichen Autobahn-Anschlüssen zur weiteren, vertieften Untersuchung übriggeblieben.

Die ursprüngliche, nördliche Variante mit dem höchsten Nutzen für die Verkehrsentlastung würde über W1 von Godorf aus mittels Brücke über den Rhein zum Anschluss O3 bei Spich führen. Diese Variante erhielt

die schlechteste Bewertung gemäß Länge, Bauzeit, Volumen, Eingriff in die Wohnbebauung, Industrienutzung und Umwelt. Kosten: ca. 560 Mio. €.

In der Bewertung auf den ersten Platz kam die Verbindung W2 südlich des Shell Geländes (ehem. UK) mit einer Brücke über den Rhein und Anschluss an O3. Kosten: ca. 230 Mio. €.

Auf Platz drei gelangte die Verbindung W3 durch Urfeld (Frankenstraße) mit Abriss und Überbauung von 14 Häusern und einer Brücke über den Rhein zum Anschluss an O3. Kosten ca. 225 Mio. €. Dies ist wohl die problematischste aller Lösungen.

Die Varianten auf Platz eins und drei verursachen zudem eine neue Autobahnauf- / Abfahrt für die A555 in Widdig. (W2 betrifft den Gotenweg / W3 betrifft die Germanenstraße).

Auf Platz sechs kam die Verbindung von W4 mit einem Tunnel unter der Straßenbahn-Linie 16, der L300 unter dem Ort Widdig hindurch bis nach Rheidt mit Abschluss an O5 (südlicher bei Spich). Kosten ca. 880 Mio. €.

Bis Anfang 2021 wird Straßen-NRW zwei Varianten dem Bundesverkehrsminister zur Entscheidung vorlegen. Dann startet die eigentliche Planung, die letztendlich mit einer Null-Variante (keine Rheinquerung, Projekt wird gestoppt) abgeglichen werden.



**Position der Bürgerinitiative
„Rheinspange W3 W4“ aus Widdig:**

- **Als bevorzugte Variante unterstützen wir die Variante W1 (bei Godorf).**

Hauptgründe sind eine möglichst geringe Belastung für die betroffenen Bürger und die beste Entlastung des Kölner Südens, sowie die Verbesserung des überregionalen Verkehrs.

- Bei der Streckenführung W1 bei Godorf unterstützt die BI eine Rheinquerung als Kombination aus Brücke und Tunnel für den rechtsrheinischen Teil, um sowohl die betroffenen Anwohner, als auch die Umwelt möglichst weitgehend zu entlasten.

Fazit zu W1:

W1 ist die einzige Variante mit einer maximalen, überregionalen Bedeutung als Verkehrsweg. Querungen führen zwangsläufig zu höheren Belastungen für eine gleichwertige Zielerreichung.

Sie weist linksrheinisch den geringsten Raumwiderstand im Vergleich zu allen anderen Varianten auf. Rechtsrheinisch könnte W1 als Tunnellösung gebaut werden, um eine geringstmögliche Beeinträchtigung der menschlichen und naturräumlichen Umwelt zu erreichen.

- **Als Alternative unterstützt die BI die Null-Lösung“.**

Bei gleichzeitiger Optimierung der bestehenden Autobahnen (A4, A59, A555 und A559) gemäß dem Bundesverkehrswegeplan und signifikanten Verbesserungen im lokalen Verkehr durch z.B. den ÖPNV-Ausbau muss die Null-Lösung als alternative ernsthaft untersucht werden.

Fazit zur „Null-Lösung“:

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