



Pet 1-19-12-9110-037853

51143 Köln

Bundesstraßen

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 9. Dezember 2021 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird eine Überprüfung des Baus der Rheinspange A 553 aus langfristiger ökologischer Sicht, unter Beachtung des CO₂-Ziels der Bundesrepublik Deutschland, gefordert.

Zur Begründung seines Anliegens trägt der Petent im Wesentlichen vor, dass zeitgleich zum geplanten Bau der Autobahn A 553 der Ausbau der Rheinquerung der A 4 in 10 km Luftlinie nördlich der geplanten A 553 und der Ausbau der Rheinquerung der A 565 etwa 20 km südlich geplant seien. Es bestünden jedoch Bedenken bezüglich dieser Vorhaben. So würden zum einen in der Umweltverträglichkeitsprüfung erhebliche Raumwiderstände aufgezeigt und es würden schützenswerte Rheinauen durchschnitten. Auch sei mit erheblichen Abgasen, Lärm und der Zerstörung von Natur zu rechnen. Zudem sei es unwahrscheinlich, dass die Rheinspange zu Entlastungen im Straßenverkehr führe. Wenn die Kapazität der Rheinquerung zwischen Köln und Bonn verdoppelt werde, träten neue Engpässe in Nord-Süd-Richtung auf. Bestrebungen der Städte, den Individualverkehr mit dem Auto weiter einzuschränken, könnten zu weiteren Problemen in der Peripherie führen. Auch sei mit der angestrebten Verkehrswende nicht eine Antriebswende zu Gunsten des elektrischen Antriebs gemeint, da auf absehbare Zeit



nicht der gesamte Strombedarf regenerativ bereitgestellt werden könne. Eine massive Investition in Autobahnen sei daher ein falsches Signal. Damit würden andere Verkehrsmittel finanziell zu kurz kommen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 91 Mitzeichnungen und zehn Diskussionsbeiträge sowie vier weitere sachgleiche Eingaben vor. Sie werden einer gemeinsamen parlamentarischen Prüfung unterzogen. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Gesichtspunkte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter anderem unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss hält zunächst einführend fest, dass die Ballungsraumrandzone zwischen Köln und Bonn eine hohe Wachstumsdynamik aufweist. Dies trifft sowohl für die Arbeitsplatz- als auch die Einwohnerentwicklung auf beiden Seiten des Rheins zu. Eine Querung des Rheins ist aber nur mit großen Umwegen über die hoch belasteten Bundesautobahnen A 4 (Autobahnkreuz Köln-West bis Autobahndreieck Köln-Heumar) mit der Rodenkirchener Rheinbrücke und die A 565 (AK Bonn-Nord bis AD Bonn-Nordost) mit der Rheinbrücke „Friedrich-Ebert-Brücke“ möglich.

Eine neue Verbindung ist ausweislich der Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) dringend erforderlich. Sie würde zudem eine deutlich verbesserte Flughafenbindung für die linksrheinischen Gebiete bedeuten sowie den Chemiegürtel um Köln aufgrund der besseren Vernetzung stärken. Ferner würde eine Alternativroute bei Staulagen im Bereich der A 4 und A 565 entstehen (z.B. bei Instandsetzungsarbeiten insbesondere der Rheinbrücken).



Hinsichtlich des vom Petenten angeführten Aspekts des Umweltschutzes stellt der Petitionsausschuss fest, dass auch aus Sicht der Bundesregierung entschlossenes Handeln zur Begrenzung des von Menschen verursachten Klimawandels erforderlich ist. Diesem Ziel dienen viele Entscheidungen auf europäischer Ebene, darunter die 2019 beschlossenen CO₂-Zielwerte für Kraftfahrzeuge für die Jahre 2025 und 2030, das europäische Emissionshandelssystem und die so genannte Effort-Sharing-Regulation mit ihren verbindlichen Minderungszielen für die Mitgliedstaaten in den Bereichen außerhalb des Emissionshandels.

Auf nationaler Ebene hat die Bundesregierung Ende 2019 das Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen. Es enthält auch für den Verkehrssektor viele Maßnahmen, darunter eine Förderung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb, Maßnahmen für den Hochlauf alternativer Kraftstoffe und eine Stärkung klimafreundlicher Verkehrsträger wie Rad- und Schienenverkehr. Das Konjunkturprogramm zur Bekämpfung der Auswirkungen der Corona-Pandemie enthält zusätzliche Anreize. Ziel ist die Klimaneutralität Deutschlands im Jahr 2050. Dieses Ziel ist im Klimaschutzgesetz ebenso verbindlich festgeschrieben wie Reduktionsziele für einzelne Sektoren. So muss der Verkehrsbereich seine Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um 42 Prozent gegenüber 1990 mindern. Bereits in Kraft getreten ist ferner das Brennstoffemissionshandelsgesetz, auf dessen Grundlage zu Beginn des Jahres 2021 ein nationaler Emissionshandel u. a. für den Verkehrsbereich eingeführt wurde.

Darüber hinaus wird derzeit der Entwurf für ein europäisches Klimagesetz beraten. Er enthält neben der Festlegung auf die Klimaneutralität Europas bis zum Jahr 2050 auch eine Anhebung des 2030er-Klimaziels von einer Minderung der Treibhausgas-Emissionen um 40 Prozent auf voraussichtlich 55 Prozent.

Insgesamt zeigt dies, dass Europa und Deutschland den Klimaschutz ernst nehmen und auch bereit sind, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

Ein weiteres zentrales verkehrspolitisches Ziel der Bundesregierung ist es, den Wirtschaftsstandort Deutschland durch Investitionen für eine leistungsfähige



Infrastruktur zur Schaffung beziehungsweise Sicherung von Arbeitsplätzen zu stärken. Verkehrsverbindungen im Fernstraßennetz sind eine wichtige Voraussetzung für ein funktionierendes Wirtschaftsleben.

Der Neubau der A 553 stellt aus Sicht des Bundes eine bedeutsame Maßnahme für die Wirtschaft und die Menschen in der Region dar. Der im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung 2030 ermittelte Barwert des Nutzens übersteigt um weit mehr als das Zehnfache den Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten. Verkehrsuntersuchungen aus dem Jahr 2017, die den Neubau der A 553 berücksichtigen, zeigen eine deutliche Abnahme der Verkehrsbelastung auf der A 59 nördlich und auf der A 555 südlich der geplanten A 553. Zudem weist der Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Köln-Süd und dem Autobahndreieck Köln-Heumar eine deutliche Verkehrsabnahme auf.

Gesetzliche Grundlage für den Bau und Ausbau der Bundesfernstraßen ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) 2016.

Der Deutsche Bundestag hat am 2. Dezember 2016 mit der Verabschiedung der Ausbauänderungsgesetze für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege sowie des Ausbaugesetzes für die Bundeswasserstraßen die Umsetzung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 beschlossen. Im BPL 2016 ist der vierstreifige Neubau der A 553 Köln-Godorf – Köln-Lind mit Anschluss an die A 555 und die A 59 im Vordringlichen Bedarf eingestuft.

Gemäß grundgesetzlicher Aufgabenverteilung werden derzeit die Bundesautobahnen in sogenannter Auftragsverwaltung geplant. Mit der Einstufung in den Vordringlichen Bedarf ist ein Planungsauftrag des Bundes an das Land Nordrhein-Westfalen verbunden. In der Vorplanung wird jeder Aspekt der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung frühzeitig geprüft. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein Instrument zur wirksamen Umweltvorsorge, deren Ergebnis bei der behördlichen Entscheidung über die Zulässigkeit eines Vorhabens berücksichtigt wird:



Die derzeit durchgeführte Planungsstufe Vorplanung dient der Entscheidung über die weiterzuverfolgenden Lösungsmöglichkeiten im Hinblick auf die Trassenvarianten des Vorhabens. In dieser Planungsstufe sind die verkehrlichen, wirtschaftlichen und raumstrukturellen Aspekte von möglichen Varianten und im Sinne einer integrierten Planung deren Auswirkung auf die Umwelt zu ermitteln und zu beurteilen.

Die Festlegung auf eine der weiteren Planung zugrunde zu legenden Vorzugsvariante erfolgt erst im nächsten Schritt. Hierin wird die prinzipielle technische Gestaltung insbesondere der geplanten Linienführung und die aus dieser Linienführung resultierenden Umweltauswirkungen beschrieben.

In allen Planungsstufen werden alle gesetzlichen Bestimmungen sowie die gesetzlichen Vorgaben zur Einhaltung von Grenzwerten berücksichtigt und eingehalten.

Zusammenfassend stellt der Petitionsausschuss fest, dass der verkehrliche Bedarf der A 553 Köln-Godorf – Köln-Lind im Bedarfsplan 2016 für Bundesfernstraßen gesetzlich festgelegt ist. Für den Petenten besteht die Möglichkeit, seine Belange in das Planfeststellungsverfahren einzubringen. Die Planfeststellungsbehörde wird sich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit sämtlichen fristgerecht vorgetragenen Einwendungen und Stellungnahmen auseinandersetzen, alle von dem Bauvorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den Betroffenen miteinander abwägen und mit einem rechtsmittelfähigen Planfeststellungsbeschluss darüber entscheiden.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Petitionsausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.