

14.04.2020

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3439 vom 3. März 2020  
des Abgeordneten Jochen Ott SPD  
Drucksache 17/8786

**Werden die bisherigen Pläne zur Rheinquerung im Zuge der Rheinspange 553 im Bereich des südlichen Kölns verändert?**

### *Vorbemerkung der Kleinen Anfrage*

Im Kölner Süden soll mit dem Bau der Rheinspange 553 das bereits jetzt erhebliche und kontinuierlich wachsende Verkehrsaufkommen entlastet werden. Verschiedene Vorschläge für Linienverläufe der Rheinspange 553 wurden diskutiert. Als sogenannte nördliche Variante wäre beispielsweise eine Trasse in Godorf an die A555 und im Osten an die A59 angebunden. Unabhängig von der genauen Trassenführung besteht weiterhin die Frage, wann mit einer geeigneten Rheinquerung endlich zu rechnen ist.

Der Kölner Stadtanzeiger zitiert in der Printversion vom 27.02.2020 den Bezirksvorsitzenden der CDU Mittelrhein, Axel Voss. Dieser äußert sich dahingehend, dass die CDU Mittelrhein prüfen lassen wolle, ob zur Rheinquerung statt einer Brücke ein Tunnel gebaut werden könnte. Man habe den Schutz von Bürgerinnen/Bürgern und der Umwelt im Blick. Die Grünen wiederum schlagen laut Kölner Stadtanzeiger einen kompletten Planungsstopp für eine neue Rheinbrücke vor.

Straßen.NRW veröffentlichte bereits am 5. November 2019 auf der eigenen Website zum Bau eines Tunnels an besagter Stelle folgende Position: „Für eine Rheinquerung bei Godorf im Norden des Planungsraumes steht mit der Anschlussstelle Godorf lediglich ein sinnvoller Verknüpfungsbereich zur A555 zur Verfügung. Diese Anschlussstelle liegt so nah am Rhein, dass von hier aus eine Rheinquerung per Tunnel technisch nicht möglich ist.[...] Deshalb wird an dieser Stelle lediglich die Rheinquerung per Brücke als technisch durchführbar angesehen.“ (vgl. <https://rheinspange.nrw.de/question/tunnel-norden/>)

Auch eine Umweltverträglichkeitsstudie wurde in Auftrag gegeben. Ebenfalls auf der Website von Straßen.NRW wird in einem Protokoll darauf hingewiesen, dass Straßen.NRW eine „schutzgutübergreifende Präferenzvariante“ ermitteln werde.

Datum des Originals: 26.03.2020/Ausgegeben: 20.04.2020

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter <a href="http://www.landtag.nrw.de">www.landtag.nrw.de</a>
--

Die Rheinspange 553 und die damit einhergehende Rheinquerung ist eines der wichtigsten verkehrspolitischen Themen in Nordrhein-Westfalen. Nach über 30 Jahren Diskussion, intensiver Einbindung von Bürgerinnen/Bürgern in Planungswerkstätten und den oben genannten Erkenntnissen und Planungsständen von Straßen.NRW muten die Aussagen von CDU und Grünen nun wie Angst vor Wählerinnen-/Wählerverlust im Vorfeld der Kommunalwahlen an.

**Der Minister für Verkehr** hat die Kleine Anfrage 3439 mit Schreiben vom 26. März 2020 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit der Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

### **1. *Wie weit ist die Planung für die Rheinquerung im Kölner Süden fortgeschritten?***

Das Planungsverfahren zur „Rheinspange A 553“ befindet sich in der Phase der Vorplanung und Linienbestimmung. Dabei werden zunächst die wichtigsten Grundlagen ermittelt. Das heißt, es werden alle verkehrlichen, naturräumlichen, geologischen und sonstigen Gegebenheiten innerhalb des Planungsraums erfasst, um mögliche Lösungen zu identifizieren. Darüber hinaus liegt eine Verkehrsuntersuchung für den Raum Köln/Bonn vor. Auf dieser Basis wurden in einem ersten Schritt Trassenvarianten entwickelt. Dieser Schritt wurde transparent und im Austausch mit den Menschen der Region vollzogen. Die Mitglieder des Dialogforums sowie weitere Bürgerinnen und Bürger hatten die Gelegenheit, sich in einer sogenannten Planungswerkstatt einzubringen. Alle in der Planungswerkstatt erarbeiteten Ideen werden derzeit neben weiteren planerischen Optionen eingehend geprüft. Im Frühjahr 2020 wird eine Abwägungssystematik sowie die Anzahl der im Detail vertiefend zu untersuchenden Varianten festgelegt.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses werden wie bisher sowohl das Dialogforum als auch der politische Begleitkreis eingebunden und die Öffentlichkeit über die wesentlichen Schritte der Planung informiert. So können alle Akteure vor Ort ihr Wissen und ihre Interessen einbringen und an der Planung mitwirken.

Zusätzlich hat der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen den Planungsprozess von der Vorplanung bis zum Bau in einer interaktiven Prozessgrafik auf der Projektwebsite veranschaulicht:

<https://rheinspange.nrw.de/prozess/>.

Darüber hinaus findet sich dort eine Zeitleiste mit den zurückliegenden und kurzfristig geplanten unterschiedlichen formellen und informellen Dialogangeboten: <https://rheinspange.nrw.de/beteiligung/zeitleiste/>.

### **2. *Beabsichtigt die Landesregierung, bei der Bundesregierung den Bau eines Tunnels im Bereich Godorf bzw. im Bereich „nördliche Variante“ zu beantragen?***

Hier bleiben zunächst die Ergebnisse der laufenden Untersuchungen der Straßenbauverwaltung abzuwarten.

- 3. Welche Mehr- oder Minderkosten würden sich ergeben, wenn die Rheinquerung nicht überirdisch als Brücke sondern unterirdisch als Tunnelvariante zustande käme?**

Untersuchungsergebnisse und Kostenaufgaben zu einzelnen Varianten liegen noch nicht vor.

- 4. Welche Verkehrsbeschränkungen weist eine unterirdische Querung des Rheins im Vergleich zu einer Brücke auf?**

Für Autobahntunnel wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf in der Regel 80km/h begrenzt.

Darüber hinaus können sich Verkehrsbeschränkungen im Zusammenhang mit der Beurteilung der Zulässigkeit von Gefahrguttransporten und etwaigen Transportbeschränkungen ergeben.

- 5. Welche Auswirkungen hätte eine Tunnelvariante auf die ebenfalls diskutierte Querung für den ÖPNV?**

Die Planungen zur A 553 und zu der Stadtbahnverbindung Bonn – Niederkassel – Köln mit Rheinquerung erfolgen wegen der grundsätzlich verschiedenen Anforderungen an die Trassierung und Anbindungen unabhängig voneinander.