

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Carina Konrad, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Umsetzung Rheinspange 553

Im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) wurde eine neue Autobahnquerspange zwischen der rechtsrheinischen A 59 und der linksrheinischen A 555 mit einer Rheinquerung zwischen Köln und Bonn in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Die neue Verbindung soll Fahrtzeiten deutlich verkürzen, die Kölner Autobahnkreuze entlasten und eine Alternativroute bei Staulagen im Bereich der A 4 und A 565 ermöglichen. Zudem würde die Rheinspange eine deutlich verbesserte Flughafenanbindung für die linksrheinischen Gebiete bedeuten und die Unternehmen der chemischen Industrie rund um Köln aufgrund der besseren Vernetzung stärken. Mit der Einstufung der Rheinspange in den „Vordringlichen Bedarf“ bestand ein konkreter Planungsauftrag für Straßen NRW, der nun von der Autobahn GmbH des Bundes wahrgenommen wird (<https://rheinspange.nrw.de/>).

Der Planungsprozess zur Rheinspange befindet sich derzeit noch ganz am Anfang. Zunächst muss die bestmögliche Linie für die neue Autobahn gefunden werden (Vorplanung). Für die Ermittlung der Varianten der Rheinspange 553 besteht die Besonderheit, dass nicht nur der Verlauf selbst, sondern auch die genauen Start- und Zielpunkte (Autobahnknoten) der zu planenden Autobahn variabel sind und somit ein großer Planungsraum zur Verfügung steht. Geplant wird eine vierstreifige Autobahn der Entwurfsklasse I A. Damit stehen bestimmte Trassierungsparameter bei der Variantenentwicklung fest. Im weiteren Verlauf werden Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeit und Umweltverträglichkeit gegeneinander abgewogen. Die Voruntersuchung muss erst vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) genehmigt werden, bevor das Planfeststellungsverfahren beginnen kann.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie lautet der aktuelle Stand bei der Planung der Rheinspange 553?
2. Wie lautet der Zeitplan bei der Umsetzung der Rheinspange 553?

3. Welche Streckenführungen der Rheinspange 553 werden untersucht (bitte aufschlüsseln)?
4. Welche Streckenführung der Rheinspange 553 ist die wirtschaftlichste, umweltverträglichste, sicherste, leistungsfähigste (bitte einzeln aufschlüsseln)?
5. Wie viele Menschen wohnen im Gebiet der jeweiligen Streckenführungen (bitte nach einzelnen Streckenführungen aufschlüsseln)?
6. Kann es nach Einschätzung der Bundesregierung zu einer Überbauung vorhandener Wohngebiete kommen?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn ja, wie viele Wohnhäuser sind davon betroffen?
 - c) Wenn nein, warum nicht?
7. Wie viele Möglichkeiten der Streckenführung mittels Tunnel- und Brückenlösung gibt es (bitte aufschlüsseln)?
8. Wann ist nach Ansicht der Bundesregierung eine Tunnellösung sinnvoll?
9. Wann ist nach Ansicht der Bundesregierung eine Brückenlösung sinnvoll?
10. Wie viel teurer ist eine Tunnellösung nach Ansicht der Bundesregierung als eine Brückenlösung?
11. Warum kann sich eine Tunnellösung nach Ansicht der Bundesregierung als vorteilhafter erweisen?
12. Nach welchen Kriterien wird eine Gewichtung aus Wirtschaftlichkeit, verkehrlicher Wirkung und Umweltverträglichkeit getroffen?
13. Wie schätzt die Bundesregierung die Bürgerbeteiligung bei der Rheinspange 553 ein?
14. Wie können sich Bürger bei der Vorplanung der Rheinspange 553 beteiligen?
15. Welche formellen Beteiligungen stehen bei der Vorplanung und Linienbestimmung an?

Berlin, den 24. Februar 2021

Christian Lindner und Fraktion