

Köln, den 02.05.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

Vielen Dank für die Kontaktaufnahme und Ihre Fragen! Gerne nehmen wir hierzu Stellung. Wir wären froh, wenn bei einer etwaigen Veröffentlichung der Antworten die Quellen im Text erhalten bleiben. Gerne stehen wir für einen fachlichen Austausch mit Ihnen bereit.

### 1.) Das komplexe Thema **Autobahnausbau "A4 Plus"** birgt viele **Pro's und Kontra's**.

Die Wissenschaft hat zum Ausbau eine klare Meinung: Das "Fundamental Law of Road Congestion"<sup>1</sup> besagt, dass sich einige Jahre nach einer Straßenverbreiterung immer der Status Quo wieder einstellt oder der Verkehr sogar schlechter fließt als vor dem Ausbau. Der Effekt wurde in Studien weltweit bestätigt, von Japan<sup>2</sup> bis in die USA und zuletzt für die größten Städte Europas, darunter auch Köln<sup>3</sup>.

Der Effekt liegt darin begründet, dass die kurzzeitige Verbesserung der Verkehrssituation eine höhere Nachfrage induziert. Das hat viele Gründe. Die bessere Anbindung erhöht die Attraktivität des Gebiets, was die Vororte wachsen lässt. Pendler\*innen wechseln von anderen Alternativrouten auf die nun ausgebaute Strecke. ÖPNV-Angebote werden rein zeitlich betrachtet unattraktiver.

Der Stand der Wissenschaft ist seit 10 Jahren unverändert: Jede Straßenverbreiterung zur Staureduzierung ist abzulehnen. Straßenneubauten sind auf ihre induzierten Bedarfsnachfragen zu prüfen. Letzteres ist bisher noch bei keinem uns bekannten Straßenbauprojekt erfolgt.

Der gesamte in Köln geplante Ausbau ist Teil des Bundesverkehrswegeplans, welcher ausschließlich über den Kosten-Nutzen-Indikator berechnet wurde. Diese Rechnung ist völlig unzureichend, da sie davon ausgeht, die Verkehrsentwicklung würde nach Ausbau unverändert bleiben.

Befürworter\*innen der Brücke argumentieren gerne mit dem wachsenden Verkehr, der bewältigt werden muss. Gerade unter dieser Annahme ist der Ausbau besonders fahrlässig, da es unter dieser Bedingung besonders wahrscheinlich ist, dass sich die Situation langfristig verschlechtert<sup>4</sup>. Dabei gibt es deutlich kostengünstigere Alternativen,

---

<sup>1</sup> [The Fundamental Law of Highway Congestion - Gilles Duranton & Matthew A. Turner - National Bureau of Economics](#)

<sup>2</sup> [The fundamental law of highway congestion revisited: Evidence from national expressways in Japan -Wen-Tai Hsu et al Singapore Management University](#)

<sup>3</sup> [Congestion in Highways when tolls and railroads matter: Evidence from European cities. - Miquel-Àngel Garcia-López et al - Fakultat d'Economia](#)

<sup>4</sup> [The fundamental law of highway congestion revisited: Evidence from national expressways in Japan -Wen-Tai Hsu et al Singapore Management University](#)

## Beantwortung des Fragenkatalogs der Initiative "A4minus"



die wirklich einen positiven Effekt auf den Verkehr haben, etwa Pflörtnerampeln oder Straßenbepreisungssysteme.

Dazu kommt: Der Fokus der meisten wissenschaftlichen Veröffentlichungen zu dem Thema liegt auf dem gesamtwirtschaftlichen Schaden, den ein solcher Ausbau verursacht. Umweltaspekte werden (größtenteils) aus der Argumentation herausgehalten.<sup>5</sup>

Der Bundesverkehrswegeplan trat 2016 in Kraft. Er beruft sich aber auf Prognosen der Verkehrsentwicklungen und Ziele aus dem Jahr 2014. Ein Jahr später ist Deutschland dem Pariser Klimaabkommen beigetreten. Die Verpflichtungen als Beitrag zu den Pariser Klimazielen konnten somit noch nicht berücksichtigt werden.

Aus heutiger Sicht und unter Berücksichtigung der Klimaziele sind die Pläne des BVWPs nicht tragbar. Interne Gutachten wie das des Umweltbundesamtes bewerten den BVWP folgendermaßen: "*Daher muss festgestellt werden, dass der Entwurf des BVWP 2030 bei der Umweltprüfung faktisch durchgefallen ist.*"<sup>6</sup>

Ähnlich vernichtend fällt das Ergebnis des Sachverständigenrats für Umweltfragen aus: "*Der Bundesverkehrswegeplan 2030 verfehlte zudem elf der zwölf von der Bundesregierung aufgestellten Umweltziele.*"<sup>7</sup>

Die EU hat gerade ein Naturschutz-Klageverfahren gegen Deutschland am EuGH auf den Weg gebracht, da der Plan FFH-Gebiete (spezielle Natur- und Landschaftsschutzgebiete) in der Kölner Region nicht berücksichtigt<sup>8,9</sup>.

### 2.) Nach Abwägung der Pro und Kontra, wären Sie **gegen oder für einen Ausbau und warum?**

Wir lehnen den Ausbau entschieden ab. Betrachtet man das Vorhaben wissenschaftlich, gibt es keinen Grund, der aktuell für einen Ausbau spricht.

---

<sup>5</sup> [Driving time, productivity, and the Fundamental Law of Road Congestion - Jesús Rodríguez-López - University School of Business.](#)

<sup>6</sup>

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme\\_des\\_umweltbundesamtes\\_zum\\_entwurf\\_des\\_bundesverkehrswegeplans\\_2030\\_mit\\_umweltbericht.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme_des_umweltbundesamtes_zum_entwurf_des_bundesverkehrswegeplans_2030_mit_umweltbericht.pdf)

<sup>7</sup>

[https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02\\_Sondergutachten/2016\\_2020/2017\\_11\\_SG\\_Klimaschutz\\_im\\_Verkehrssektor.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=13](https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2016_2020/2017_11_SG_Klimaschutz_im_Verkehrssektor.pdf?__blob=publicationFile&v=13)

<sup>8</sup> <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A553-G10-NW-T2-NW/A553-G10-NW-T2-NW.html>

<sup>9</sup>

[https://www.zeit.de/news/2021-02/18/verstoesse-im-naturschutz-eu-verklagt-deutschland-vor-eugh?utm\\_referrer=https%3A%2F%2F](https://www.zeit.de/news/2021-02/18/verstoesse-im-naturschutz-eu-verklagt-deutschland-vor-eugh?utm_referrer=https%3A%2F%2F)



### 3.) Welche **Meinung** vertreten Sie zum geplanten **Komplett-Abriß der Rodenkirchener Brücke**?

Es darf verkehrstechnisch nicht zu einer Verbreiterung der Brücke kommen. Laut aktuellen Prüfberichten zur Stabilität der Brücke braucht es keinen Abriss, wenn die Straßen so bleiben wie sie sind. Wir lehnen einen Abriss entschieden ab.

### 4.) Was kann getan werden, um den **Zu- und Abfluss des Verkehrsstroms zur Autobahn A4** zu verbessern, um die tagtägliche **Stautituation innerorts** in den Griff zu bekommen.

Wir befürworten kostengünstige und wissenschaftlich geprüfte Lösungen.

Um die Lösungen zu verstehen, muss man erst einmal wissen, wie sich die Anzahl der Autos im Verhältnis zum Stau auf der Strecke verhält. Der Zusammenhang ist nämlich nicht linear. Also kurz: Fährt das 1000ste Auto auf die Strecke, reduziert sich dadurch die durchschnittliche Geschwindigkeit viel weniger als wenn das 5000ste auf die Straße fährt. Das heißt wiederum, um Stau zu vermeiden, muss die absolute Anzahl der Autos pro Zeit auf ein zu der Strecke passendes Maß gedeckelt werden. Das Verhältnis zwischen der Anzahl der Autos und der Zeit pro Strecke ist jedoch für breitere Straßen schlechter.

In Amerika wird ein solcher Deckel z.B. über Ampeln an den Auffahrten realisiert. Abhängig vom Verkehr lassen die Ampeln ein Auto je alle 3, 5 oder 8 Sekunden auf die Autobahn auffahren. Trotz der (kurzen) Wartezeit an der Auffahrt verkürzen sich so Fahrtzeiten insgesamt deutlich.

Stockholm hat eine City-Maut von umgerechnet einem Euro eingeführt (betrachtet man die Kaufkraft des Landes, wären das in Deutschland nur wenige Cent). Damit wurde der Verkehr um 20% reduziert. Die Zeit, die die Menschen im Stau verbracht haben, ging aber um knapp 60% runter.

### 5) Wie soll die **Verkehrswende eingeleitet und so umgesetzt werden, daß Mobilität umfassend und vielfältig ermöglicht** wird und statt Verkehrsbelastung eine -entlastung bringt?

Eine weitere Methode ist natürlich der Ausbau der Alternativen. Damit ist aber nicht nur der Umweltverbund gemeint (der hilft, je weiter man von einem Stadtkern-Gebiet entfernt ist, immer schlechter); sondern vor allem die Infrastruktur des Vororts selbst: Möglichkeiten schaffen, zur Arbeit, zu Arztpraxen oder in die Disko zu gehen, auch im Vorort. Kurz, ein Vorort in dem es sich lohnt zu leben.

Das ist aber natürlich nur eine langfristige Lösung mit einer Menge Variablen und deswegen schlecht messbar.

Ein weiteres eher unkonventionelles Beispiel wie man Stau reduzieren kann zeigte die Stadt Massachusetts. Sie hat eine Straße, ähnlich unserer Nord-Süd-Fahrt, komplett dicht gemacht und hat damit den Stau in der gesamten Stadt um 62% reduziert.

Die Logik der Stadt dahinter: Wenn mehr Straßen den Verkehr schlechter machen, machen weniger ihn dann besser?

## Beantwortung des Fragenkatalogs der Initiative "A4minus"

Dieser Effekt ist aber noch so unerforscht, dass z.B. Großbritannien Finanzmittel für Städte bereitstellt, die sich trauen einen solchen Schritt zu gehen, damit der Effekt weiter untersucht werden kann.

Mit besten Grüßen,

Max Pargmann und Lara Kasnitz  
*Verkehrspolitische Sprecher\*in Volt*

Volt-Fraktion im Rat der Stadt Köln

Rathaus, Spanischer Bau

50667 Köln

0221 221 320 87



**Volt**  
Fraktion im Rat  
der Stadt Köln