

21.04.2021 - Anfrage von der BI A4 minus, Petra Heller:

Hallo Frau Heller,

danke für die Fragen und ihr Engagement bezüglich der Verkehrswende! Auch wir stehen der A4+ sehr kritisch gegenüber, vor allem wenn sie einen Neubau der Rodenkirchener Brücke erfordern sollte. Über alle politischen Ebenen hinweg, also Kommunal, NRW-Landesebene und Bundestag sind wir uns einig, dass wir alles tun müssen, um einen Brückenneubau zu verhindern und der gesamte Bundesverkehrswegeplan 2030 überarbeitet werden muss. Hier dazu unsere aktuelle Stellungnahme: [\[STELLUNGNAHME\]](#)

Hier noch unsere Antworten auf ihre genauen Fragen:

1.) Das komplexe Thema Autobahnausbau "A4 Plus" birgt viele Pro's und Kontra's. Welche Argumente gäbe es jeweils dazu?

Pros:

Möglicherweise eine Verkehrsentslastung in mittelfristiger Zukunft
Möglicherweise Entlastung des Güterverkehrs

Kontras:

Entgegen der Verkehrswende: Wer Straßen sät, erntet Autos
Keine zukunftsfähigen Ideen für Rad und Fußgänger in den Varianten beachtet
Befeuert die Klimakrise: Bauliche Maßnahmen, die immer mit Klimagasen zusammenhängen und mehr Motorisierter Individualverkehr
Gefährdung des Brückenbestands: Laut Aussagen der Autobahn GmbH muss bei einer Erweiterung der A4 die Rodenkirchener Brücke neugebaut werden
Öffentliche Gelder fließen in nicht zukunftsfähige Maßnahmen
Mehr Belastung durch Verkehrslärm
Eingriff in die Natur, vor allem in bisherige Landschaftsschutzgebiete wie Westhovener Aue und Gremberger Wäldchen.
Rhein als Zugachse für Vögel • Schutzgebiete und -objekte im Umfeld der A 4 Lebensräume u.a. für Vögel, Fledermäuse, Haselmäuse, Reptilien, Amphibien, Fische gliedernde / prägende Landschaftsstrukturen Gehölzstrukturen mit Sichtschutzfunktion Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt Landschaft

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

In Zeiten der Klimakrise und der dringend notwendigen Verkehrswende ist ein Autobahnausbau immer kritisch. Wir sind deshalb gegen einen Ausbau der A4 und setzen uns darüber hinaus auf allen politischen Ebenen dafür ein, dass alle Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 und

des Landesstraßenbedarfsplans neu bewertet werden, unter Berücksichtigung der Klimaauswirkungen. Den entsprechenden Antrag der Grünen NRW Landtagsfraktion finden Sie [hier](#) und die Stellungnahme der Bundestagsfraktion finden Sie [hier](#). Insbesondere müssen Straßenplanungen in ein klimafreundliches Gesamtverkehrskonzept eingebettet und auf diesem Hintergrund ihre Notwendigkeit bewertet werden.

3.) Welche Meinung vertreten Sie zum geplanten Komplett-Abriss der Rodenkirchener Brücke?

Soweit aktuell bekannt ist, ist die Brücke nicht beschädigt und hält dem aktuellen Verkehr stand. Solange es dazu keine gegenteilige fachliche Einschätzung gibt, setzen wir uns dafür ein die Brücke zu erhalten. Ein funktionierendes Bauwerk abzureißen ist nicht nachhaltig und verschwendet Ressourcen, die wir anderswo dringend benötigen.

Das Statikgutachten zeigt, dass die Brücke bei dem modellierten Verkehrsaufkommen 2030 einer Überlast nicht standhält, nicht aber wie lang diese Brücke bei aktuellem Verkehr standhält. Es wird einfach davon ausgegangen, dass die Brücke über kurz oder lang marode ist. Die Verkehrsstudie, mit der Ausbaupläne und der Neubau der Rodenkirchener Brücke begründet werden, arbeitet mit Verkehrsdaten aus 2018. In dieser Zeit war vor allem der Güterverkehr auf Grund mehrerer Faktoren auf der A4 enorm erhöht. Der gesamte Ost-West und Süd-Nodwest Verkehr wurde über den südlichen Autobahnring abgeleitet, weil die Leverkusener und die Mülheimer Brücke für LKW gesperrt waren und die Zoobrücke durch die Höhenbeschränkung auf 3,8km für LKWs nicht nutzbar ist.

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

Wenn wir zur Arbeit fahren, wird das Auto deutlich überdurchschnittlich verwendet. Insgesamt legen wir mehr als die Hälfte aller Wege mit dem Auto zurück. Freizeitwege und Einkaufswege sind zwischen den Verkehrsmitteln besser verteilt. Dafür werden besonders oft die Füße und das Fahrrad benutzt. Insgesamt legen wir 22 Prozent aller Wege zu Fuß zurück und elf Prozent der Wege mit dem Fahrrad. Der öffentliche Nahverkehr liegt bei zehn Prozent. *Diese Werte stammen aus der Untersuchung "Mobilität in Deutschland". Die wurde zuletzt 2017 durchgeführt.* Die Nutzung des ÖPNV muss deutlich gesteigert, aber auch deutlich attraktiver und günstiger werden.

Um dies umzusetzen setzen wir uns für ein vereinfachtes, flexibleres sowie sozialverträgliches Bepreisungssystem für die ÖPNV Nutzung ein, denkbar wäre zum Beispiel ein 365-Euro-Ticket oder ein Einwohner*innenticket.

Umweltbrücken können, die nur für Straßenbahn, zu Fuß Gehende oder Radfahrende zugänglich sind eine emissionsfreie Mobilität fördern mit deutlich weniger Eingriff in Natur und Klima als eine Autobahnbrücke.

Wir müssen den Güterverkehr viel stärker auf die Schiene bringen. Hier wird seit langem viel versprochen und wenig umgesetzt

Eine zukunftsgerichtete Mobilität muss durch politische Rahmenbedingungen befördert werden und kann nicht bei Verhaltensänderungen der Einzelnen oder dem Hoffen auf neue Antriebstechnologien stehenbleiben.

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

Hier dazu ein Auszug aus unserer [Pressemitteilung im Januar](#):

„Selbstverständlich muss die Mobilität im Ballungsraum zwischen Köln, Bonn, dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Rhein-Erft-Kreis verbessert werden. Deswegen brauchen wir Untersuchungen, die auch die Option für die Verlängerung der Stadtbahn-Verbindungen zwischen Bonn, Niederkassel und Köln beinhaltet. Der Bau einer Schienen-Brücke, inklusive einer attraktiven Rad(schnell-)wegeverbindung, wäre längst nicht so ein einschneidender Eingriff wie der einer neuen Autobahn-Brücke oder ein Abriss einer Brücke mit historischer Bedeutung.“

Die besondere Situation hier, dass es sich um einen stark frequentierten Verkehrsknotenpunkt für den Güterverkehr, aber auch für die Verbindung des Links- und Rechtsrheinischen handelt, ist natürlich zu berücksichtigen. Deshalb ist es wichtig, dass es eine regionale, intermodale Begutachtung der Verkehrsentwicklung gibt. Insbesondere der Güterverkehr muss auf Schiff und Schiene verlegt werden und das Angebot an ÖPNV und Fahrradverbindungen gestärkt werden.