

1. Das geplante Vorhaben "A4 Plus" hat viele Facetten. Nach dem Abwägen aller Argumente, befürworten Sie einen Ausbau der A4 auf acht Spuren im Kölner Süden oder lehnen Sie ihn ab?

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

2. Was sind für Sie die maßgeblichen Argumente für oder gegen einen Ausbau?

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 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 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, die wirklich einen positiven Effekt auf den Verkehr haben, etwa Pfortnerampeln 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>

---

<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 - Fakultät 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](#)

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

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 Gutachter wie das Umweltbundesamt bewerten den BVWP mit : *"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>.

3. Welche Meinung vertreten Sie zum geplanten 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.

---

[University School of Business.](#)

6

[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)

7

[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>

9

[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)