



Radschnellwege statt Autobahnausbau!

Mehr Straßeninfrastruktur sorgt für mehr gefahrene Kilometer

Stellungnahme Scientists for Future Köln/Bonn, im Januar 2021

Scientists for Future („S4F“) ist ein überinstitutioneller, überparteilicher und interdisziplinärer Zusammenschluss von Wissenschaftler*innen, die sich für eine nachhaltige Zukunft engagieren. Die Regionalgruppe Köln/Bonn besteht aus rund 200 Wissenschaftler*innen verschiedenster Disziplinen, die sich mit Expertise, Beratung und Öffentlichkeitsarbeit für schnelles und entschlossenes Handeln zur Überwindung der aktuellen Klima-, Biodiversitäts- und Nachhaltigkeitskrise einsetzen.

Kontakte:

Dr. Henk van Liempt, S4F; E-Mail: henkvanliempt@posteo.de

Dr. Katharina Derkorn, S4F; E-Mail: k_kunzmann@gmx.net

Twitter: @s4f_koeln_bonn; **Web:** <https://koelnbonn.scientists4future.org/>



Mehr Straßeninfrastruktur sorgt für mehr gefahrene Kilometer

Wissenschaftliche Studien zeigen seit langem, dass der PKW-Verkehr in den Innenstädten zu erheblichen Umwelt- und Gesundheitsschäden führt.¹ In vielen Städten, so auch in Köln und Bonn, ist daher beabsichtigt, den Anteil des Umweltverbundes – bestehend aus den umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln: öffentlichem Personennahverkehr, Fuß- und Fahrradverkehr – über das heutige Niveau hinaus deutlich zu steigern.

Pläne und Entscheidungen, bestehende Autobahnen auszubauen oder neue anzulegen, laufen dem zuwider: Mehr Platz auf Autobahnen führt zu mehr Autoverkehr.² Diese Erwartung gilt sowohl für den bis zu sechsspurigen Ausbau des sog. Tausendfüßlers in Bonn (A565 zwischen Kreuz Bonn-Nord und Ausfahrt Poppelsdorf), als auch für die geplante Rheinspange südlich von Köln (Verlängerung der A553 über den Rhein), für den Ausbau der A4 im Süden Kölns, sowie für die A49 in Hessen (Ursache für die Rodung des Dannenröder Forsts).

Der Autoverkehr ist der einzige Sektor, in dem die Treibhausgasemissionen in den vergangenen Jahren nicht gesunken sind und der bisher keinen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leistet.³ Zudem führt der aktuelle Straßenverkehr als Mobilitätsform zu extremen Ungerechtigkeiten zwischen Generationen und gesellschaftlichen Ebenen.⁴ Menschen, insbesondere Familien, mit niedrigem Einkommen besitzen seltener Autos und profitieren daher kaum von der verbesserten Straßeninfrastruktur. Dafür wohnen sie öfter in den von Lärm und Schadstoff belasteten Gegenden und die Umweltbelastungen treffen ihre Kinder am stärksten.

Aber wer profitiert denn vom Ausbau?

Bereits im letzten Jahrhundert wurde nachgewiesen, dass der Aus- oder Neubau von Autobahnen zu vermehrtem Verkehrsaufkommen führt.⁵ Da Menschen im Durchschnitt zu einer täglichen Reisezeit von

¹ ICCT: A global snapshot of the air pollution-related health impacts of transportation sector emissions in 2010 and 2015, <https://theicct.org/publications/health-impacts-transport-emissions-2010-2015>

² Gilles Duranton and Matthew A. Turner, The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US cities, 2019, <https://www.nber.org/papers/w15376>

³ Umweltbundesamt; Verkehrswende für alle, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/2020_pp_verkehrswende_fuer_alle_bf_02.pdf

⁴ S. hierzu Statistisches Bundesamt, Datenreport 2018, D. 15 f., <https://www.destatis.de/DE/Service/Statistik-Campus/Datenreport/Downloads/datenreport-2018-kap-6.html>

⁵ S. z.B. the Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, London, Mai 1994 „Trunk Roads and the Generation of Traffic“, <https://bettertransport.org.uk/sites/default/files/trunk-roads-traffic-report.pdf>; Department of Transport, Latest Evidence on Induced Travel Demand: an Evidence Review, Mai 2018, Manchester, GB, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/762976/latest-evidence-on-induced-travel-demand-an-evidence-review.pdf

einer Stunde bereit sind,⁶ wird die Auflösung von Staus weitere Fahrtstrecken zur Folge haben - und nicht die erhoffte Reduktion der Gesamtfahrtstrecke und somit der Treibhausgasemissionen. Damit folgen auf eine vorübergehende Reduktion der Staus mittel- bis langfristig mehr Verkehr und wieder neue Staus. Die Verkürzung der Fahrzeit ist also auch für diejenigen, die auf die Nutzung ihrer Lieferwagen u.ä. angewiesen sind und ihre Strecken nicht verändern, nur eine relativ geringfügige Verbesserung – und wird häufig erkaufte durch jahrelange Beeinträchtigungen während der Bauzeit.

Diese immer längeren Wege pro Person am Tag führen außerdem zu weiterer Zersiedlung mit ihren negativen Auswirkungen. Die Verkehrs- und Siedlungsfläche Deutschland stieg allein zwischen 1991 bis 2016 um ca. 25% (von ca. 40.000 km² auf ca. 50.000 km²), die Bevölkerung im selben Zeitraum aber nur um 2,8% (2,2 Mio. Menschen).⁷ Die in Deutschland mit dem Auto zurückgelegte Strecke wuchs von 1991 bis 2018 um ca. 31% – auf 751 Mrd. Kilometer,⁸ also über 9.000 km je Einwohner (inkl. Kinder). Straßeninfrastruktur und Siedlungsformen bestimmen damit das Verkehrsaufkommen wesentlich.

Wie wurden Deutschlands Verpflichtungen aus dem Pariser Abkommen von 2015 berücksichtigt?

Alle genannten Ausbauprojekte basieren auf dem Bundesverkehrswegeplan 2030, der wiederum auf Prognosen aus dem Jahre 2014 beruht. Die am 12.12.2015 in Paris eingegangene Verpflichtung der Bundesregierung auf die Begrenzung der Erderwärmung auf maximal 2 Grad über dem vorindustriellen Niveau konnte im Planentwurf nicht berücksichtigt sein. Zahlreiche Stellungnahmen forderten im Rahmen der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung eine Berücksichtigung des Abkommens, mit dem Erfolg, dass die Mittel für den Schienenausbau geringfügig erhöht wurden, aber immer noch deutlich gegenüber den Investitionen in den Straßenverkehr zurückblieben (112,3 Mrd. EUR gegenüber 132,8 Mrd. Euro).⁹ Eine Anpassung des Plans unterblieb, obwohl das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Erhöhung der CO₂-Emissionen durch die Straßenverkehrsprojekte selbst anerkennt.¹⁰ Indem das BMVI lediglich das Missverhältnis zwischen Investitionsmitteln für Straßenverkehr und Schiene und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme auf 16.300 ha etwas reduzierte, auf das Klimaschutzabkommen von Paris aber nicht weiter reagierte, vergab es eine

⁶ Marchetti, Anthropological Invariants in Travel Behaviour, Österreich, Mai 1995, <http://pure.iiasa.ac.at/id/eprint/4071/1/RR-95-04.pdf>

⁷ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/liste-gebietstand.html> nennt für 1991 80,275 Mio. Einwohner, für 2016 82,52 Mio. und 2018 83,02 Mio.

⁸ <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#fahrleistung-im-personen-und-guterverkehr>

⁹ <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html>; hinzu kommen 24,5 Mrd. Euro für Wasserstraßen.

¹⁰ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/finaler-bericht-behoerden-und-oeffentlichkeitsbeteiligung.html>

wichtige Möglichkeit, die Verkehrsströme wirksam auf klimafreundliche Verkehrsmittel umzusteuern und einen wirksamen Beitrag zur Erfüllung der neuen völkerrechtlichen Verpflichtung zum Klimaschutz zu leisten.

Was wäre denn eine bürgerfreundliche Alternative?

Beispiele aus Dänemark, Belgien oder den Niederlanden zeigen: lebenswerte Innenstädte können mit dem Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) sehr gut erschlossen werden. Dahingegen sind Verkehrswege, die Anreize bieten, die Innenstädte mit dem PKW anzusteuern, nicht im Sinne der nachhaltigen Umgestaltung dieser Innenstädte. Die Krise des Einzelhandels wird nicht gelöst durch mehr Autobahnen, sondern durch attraktive Innenstädte mit einer hohen Aufenthaltsqualität. Wir begrüßen daher, dass die neue Bonner Oberbürgermeisterin die Ausbaupläne des Tausendfüßlers ändern will und anstelle der Erweiterung um zwei Fahrspuren für PKW und LKW die Ergänzung um einen Radschnellweg vorantreibt – so die Landespolitik sich ihr nicht widersetzt. Zusätzlich sollte die Entscheidung, bei Bedarf die neuen Standstreifen für den Verkehr freizugeben und die Kapazität hierdurch doch auf sechs Spuren zu erhöhen, äußerst restriktiv umgesetzt werden. Wir unterstützen die Forderungen des Bonner Klimaschutzbeirates nach einem begrünten Deckel, einer gutachterlichen Untersuchung der Auswirkungen auf das Bonner Stadtklima sowie insgesamt der Überprüfung, ob der Ausbau notwendig ist - unter Berücksichtigung einer Reduktion von Pendlerverkehr durch die COVID-19-Krise und dem daraus folgenden Ausbau der Homeoffice-Kapazitäten, sowie die Möglichkeit einer Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund. Schließlich wurden andere Maßnahmen wie Tempolimits und Verringerung der Spurbreite bisher nicht ausreichend berücksichtigt. Im Zuge einer ergebnisoffenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sollten Kosten und Nutzen der Investition in andere Maßnahmen, z.B. Ausbau der Schieneninfrastruktur und Kostensenkung für den ÖPNV, im Hinblick auf die erheblichen (und schon jetzt höher als ursprünglich geplanten) Kosten von geschätzt 300 Mio. Euro einkalkuliert werden.¹¹

Die wichtigste und dringendsten Maßnahme, damit mehr Strecken und Kilometer mit dem öffentlichen Personen(nah)verkehr und per Fahrrad zurückgelegt werden, ist die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Umweltverbund: Ausbau der Fahrradinfrastruktur sowie des öffentlichen Verkehrsangebots. Die Stadt Bonn plant derzeit diverse „Protected Bike Lanes“, um Radfahrern sicheres Vorankommen zu erleichtern und den Umstieg vom Auto attraktiver zu machen. Weitere Vorteile einer vernetzten, verkehrsträgerübergreifenden Mobilität mit der Priorisierung von Fuß- und Radverkehr: Flexiblere Flächennutzung und freiere Gestaltung der öffentlichen Räume erleichtern die Anpassung an den Klimawandel und erhöhen u.a. durch besseres Mikroklima vor Ort die Gesundheit und Lebensqualität der Bürger. Beispiele wie Paris zeigen, dass eine Reduktion des PKW-Aufkommens auch die individuelle Fahrtzeit aller verringert.¹²

¹¹ https://ga.de/bonn/stadt-bonn/kritik-am-ausbau-des-bonner-tausendfuesslers-neubau-zu-breit_aid-51974601

¹² Vincent Verbavatz and Marc Barthelemy, Critical factors for mitigating car traffic in cities, PLOS ONE, 2019, <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0219559t>

Was bedeutet das für Köln und Bonn?

Eine solche Planungsoptimierung würde auch für Köln viel Sinn ergeben: Zusätzliche, barrierearme Rheinüberquerungen für Rad- und Fußverkehr sind dringend nötig. Erfahrungen aus anderen Ländern zeigen, dass Investitionen in Fahrradinfrastruktur und eine kluge Gestaltung der Straßenräume für Fußgänger*innen zu einer Abnahme des PKW-Aufkommens, einer Erhöhung der Lebensqualität und geringeren volkswirtschaftlichen Kosten führen können.¹³

Wir fordern die Kölner Politik und Verwaltung daher auf, bereits bestehende Radschnellwegeplanungen dringend umzusetzen, ein regional umfassendes Radschnellwegekonzept zu erstellen und zu realisieren, die Attraktivität der Fußwege mit klimaresilienter Gestaltung (schattig, verdunstungsaktiv und dürrunempfindlich) zu erhöhen, sowie einen weiteren Ausbau des ÖPNV (z.B. mit umweltfreundlich angetriebenen Schnellbussen auf flexiblen Busspuren) vorzunehmen. Nur durch gute Alternativen lassen sich der Bedarf für motorisierten Individualverkehr in den Städten reduzieren und lebenswerte, nachhaltige Strukturen in unseren Städten schaffen. Da mehr Straßeninfrastruktur zu mehr gefahrenen Kilometern führt, wird der Ausbau des Umweltverbundes zu mehr Akzeptanz, zu einem Umstieg auf umweltfreundlichere Transportmittel und somit zu einer Senkung der Umweltbelastung führen.

Bonn hat im Bezug auf die Fahrradinfrastruktur einen vielversprechenden Anfang gemacht, aber weitere Schritte sollten folgen. Dies gilt insbesondere für das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs, das innerhalb Bonns, aber auch in der Verbindung in die Region hinein, attraktiver und günstiger werden muss. Die Einrichtung von Umweltpuren wäre ein wichtiger nächster Schritt.

Ziel muss sein, den Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität aktiv zu gestalten und alle – auch die bereits gefällten - Entscheidungen in dieser Hinsicht zu prüfen. So können besserer Gesundheitsschutz, mehr Sicherheit auf der Straße und höhere Lebensqualität in den Städten Hand in Hand mit mehr Teilhabe, Generationen- und Geschlechtergerechtigkeit, sozialem Ausgleich und einer besseren Versorgung der ländlichen Gebiete gelingen. Die Scientists for Future Köln/Bonn haben in dem Papier „Vision Köln 2030: Zukunft für alle“¹⁴ im Kapitel 3 „Zukunftsvision Kölner Innenstadt-Verkehr“ weitere mögliche Szenarien einer nachhaltigen Mobilität für die Stadt Köln und die Region benannt und bieten allen Interessierten an, konkrete Wege, Maßnahmen und Probleme auf wissenschaftlicher Grundlage zu diskutieren.

¹³ Mobiliteitsbedrijf i.s.m. Transport & Mobility Leuven (2019): Evaluatie Circulatieplan Gent, <https://stad.gent/sites/default/files/onepager/cta/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent%202019%20finaal.pdf>; mobiliteitsplan Utrecht 2025 <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/verkeer-en-mobiliteit/>

¹⁴ Vision Köln 2030: Zukunft für alle, Scientists for Future Köln/Bonn, <https://koelnbonn.scientists4future.org/2020/04/20/vision-koeln-2030-zukunft-fuer-alle/>