

Stellungnahme der Bürgerinitiative „NEIN zur Rheinspange, JA zur Nulllösung“ zum Infobrief 29 der Autobahn GmbH

Wir, die Bürgerinitiative „Nein zur Rheinspange, Ja zur Nulllösung“ widersprechen in weiten Teilen dem am 14.03.2022 von der Autobahn GmbH herausgegebenen Infobrief Nr. 29. (1).

Insbesondere die Aussagen der Autobahn GmbH: „**Das Verkehrsaufkommen bleibt stabil**“ und „**mit einer Rheinspange werden pro Jahr 32,54 Millionen PKW-Kilometer weniger zurückgelegt als ohne**“, müssen näher betrachtet werden.

Als Basis der Argumentation der Autobahn GmbH dient der Bezug zu den Verkehrsuntersuchungen und dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, welche im Falle des Baus der Rheinspange erhebliche Einsparungen an PKW-Kilometern prognostizieren (2). Genau diesem BVWP wurde allerdings im Jahre 2021 in einem durch den BUND beauftragten Rechtsgutachten in mehreren Punkten die Verfassungswidrigkeit und Nicht-Konformität gegenüber dem EU-Recht bescheinigt (3). Exemplarisch für die unter Verkehrsökonomern kritisierte Methodik sei auf die Monetarisierung nicht nachvollziehbarer Einsparungen und hochgerechneter Nutzerzahlen einer neuen Fernstraße verwiesen (4).

Bei Prüfung der Aussagen der Autobahngesellschaft hinsichtlich der genannten Einsparung von **32,54 Mio. PKW-Km/a** ergibt sich aus den nachstehenden Daten der Verkehrsuntersuchung der Rheinspange, dass der **induzierte Verkehr** nicht ausreichend berücksichtigt wurde:

Die Ergebnisse zeigen für **2018** eine Verkehrsbelastung über die Autobahnbrücken zwischen Köln und Bonn von **240.300 KFZ/Tag**. Ohne Bau der Rheinspange, also die Null-Variante, wird **bis 2030 ein 15%iger Anstieg auf 277.600 KFZ/Tag** prognostiziert (5).

Mit Bau der Rheinspange 553 wird ebenfalls laut der o.g. Verkehrsuntersuchung für das Jahr **2030** ein Verkehr über dann drei Rheinbrücken von **313.600 KFZ/Tag** prognostiziert, also im Vergleich zur Null-Variante eine Verkehrszunahme von **36.000 KFZ/Tag**! Die A4 Brücke Rodenkirchen soll bei der im BVWP verankerten Nord-Lösung um **18.900 KFZ/Tag** entlastet werden und die Bonner Nordbrücke der A565 um **8.800 KFZ/Tag**. Diese Entlastung der beiden bestehenden Brücken ist nachvollziehbar, da die Nutzer, wie auch der im Infobrief genannte Wesselingener Urlauber, bei Inanspruchnahme der Rheinspange kürzere Wege zu ihren Zielorten haben. Aber über die neue Rheinspange sollen lt. Verkehrsuntersuchung nicht nur die verlagerten KFZ von der Rodenkirchener und Bonner Nordbrücke (zusammen **27.700 KFZ/Tag**) fahren, sondern insgesamt **64.000 KFZ/Tag**, also erneut zusätzlich ca. **36.000 KFZ/Tag**, davon abzüglich des LKW-Anteils von 18% ca. **29.500 PKW/Tag**. (Darstellung der Verkehrsentwicklung s. Grafik 1 sowie (5)).

Dass die von den bestehenden Brücken verlagerten 27.700 Fahrzeuge einige Kilometer einsparen, scheint offensichtlich. Aber wie soll, angesichts der zusätzlichen 36.000 KFZ/Tag, die Aussage eingehalten werden, dass „die Fahrleistung in der Region jeweils geringer sein [wird] als in dem Fall, in dem die Rheinspange nicht realisiert wird“?

Damit die These der Autobahn GmbH „**Das Verkehrsaufkommen bleibt stabil**“ im Zusammenhang mit den Verkehrsprognosen der Rheinspange gültig bleibt, müssten in Summe alle Verkehrsteilnehmer der Region ihre Fahrleistung aufgrund des zusätzlichen Verkehrs deutlich reduzieren. Das ist bei den weiter auf den Bestandsbrücken verbleibenden Fahrzeugen jedoch nicht zu erwarten.

Auch dem Fernverkehr, z.B. von Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg usw. nach Süden oder umgekehrt wird ein Navi nicht die Rheinspange als kürzeste oder schnellste Verbindung vorschlagen, sondern nach wie vor wird dieser Verkehr über die A61, A3, A1, A4, A45, (sofern wieder vollständig befahrbar) geleitet werden. Also werden neben den verlagerten A4/A565 Brückenfahrer*innen in erster Linie Pendler, „Urlauber“, Einkäufer oder Handwerker die typischen Zusatznutzer der Rheinspange mit Hin- und Rückfahrt sein.

Geht man bei den ca. 29.500 PKW/Tag von einer Fahrleistung von nur 22 km aus (einmal über die Rheinspange hin und zurück), so ergibt das einen **negativen Nutzen von 237 Mio. PKW-km/Jahr!**

Da erscheinen die im BVWP angesetzten, vom Bundesverkehrsministerium auf unsere Nachfrage genannten 4% des Personenverkehrs, also ca. 2.000 PKW/Tag und die entsprechend im BVWP für den induzierten Verkehr ausgewiesenen **16,53 Mio. PKW-km/Jahr** deutlich zu gering. Auch die in der Verkehrsuntersuchung auf S. 63 genannten „neuen Verkehrsbeziehungen“ von 10 bis 15% reichen nicht zur Erklärung des Zusatz Verkehrs.

Anerkannte Studien zum Straßenbau- und Verkehrsentwicklung beinhalten die Erkenntnis, dass zusätzlicher Straßenbau nicht grundsätzlich Stauvermeidung, sondern bestenfalls eine temporäre Entlastung darstellt. Dies ist in der Dokumentation des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages zusammengefasst (6).

Nicht im Infobrief genannt, aber für ähnlich zweifelhaft halten wir die im BVWP genannten Einsparungen der Betriebsleistung im LKW-Verkehr. Angeblich sollen bei **18% LKW-Anteil** am Verkehr über die Rheinspange **16,52 Mio. LKW-km/Jahr eingespart werden (2)**.

Gesamtverkehr: 64.000 KFZ/Tag

18% LKW entsprechen ca. 11.500 LKW/Tag

82% PKW entsprechen ca. 52.500 PKW/Tag

Es ist nicht nachvollziehbar, wie durch 18% LKW-Anteil annähernd 50% an Einsparungen der PKW-km/a von 32,54 Mio. PKW-km/Jahr realisiert werden.

Weiterhin ergab die Untersuchung der Autobahn GmbH folgende LKW-Anteile:

- ADR-Gutachten zur Tunnellösung Rheinspange 2030: zwischen 6,5% und 8,8% (7)
- Nordbrücke Bonn: 2018 ca. 7% /, 2030 ca. 8% (5);
- Brücke Rodenkirchen: 2018 ca. 15% LKW-Anteil, 2030 ca. 13,3% (5);

Aus der o.g. Verkehrsuntersuchung geht nicht hervor, ob der durch die Sperrung der Leverkusener A1 Brücke zur Rodenkirchener A4 Brücke verlagerte LKW-Anteil (ca. 10.000 LKW/Tag zusätzlich) bei der Ermittlung der Bezugsdaten 2018 abgezogen wurde. D.h. nach Korrektur und nach Freigabe der Leverkusener Brücke für LKW dürfte der LKW-Verkehr über die Rodenkirchener Brücke 2030 ca. 7 bis 8% erreichen. Im Jahr 2018 ermitteln die automatischen Verkehrszählungen der BAST für die A555 (Godorf 5036) einen Anteil des Schwerlastverkehrs von 5,5% und für die A59 (AD Bonn-Beuel, 5056) 6,6% (8).

Insgesamt muss davon ausgegangen werden, dass der LKW-Anteil der Rheinspange von 18% und damit die Betriebsleistung im Güterverkehr deutlich zu hoch angesetzt wurde.

Fazit

Sowohl der offensichtlich zu gering berücksichtigte induzierte PKW-Verkehr als auch die zu hohen LKW-Anteile führen zu erheblicher Überbewertung des Nutzens im Allgemeinen und suggerieren Einsparungen sogar in den Bereichen Abgas- und CO2 Belastung.

Mit nicht nachprüfbaren Thesen stellt die Autobahn GmbH dar, dass der Bau der neuen Autobahn Rheinspange 553 für die Allgemeinheit von großem Nutzen sein werde.

Die Darstellungen des BVWP und der Autobahn GmbH dienen offensichtlich dazu, den vordringlichen Bedarf an Fernstraßen zu manifestieren, einen hohen Nutzen-Kosten-Faktor darzustellen und den Verfechtern des „weiter so“ öffentlichkeitswirksame Argumente zu liefern. Nach wie vor dominieren also wirtschaftliche Aspekte die Entscheidungsfindung.

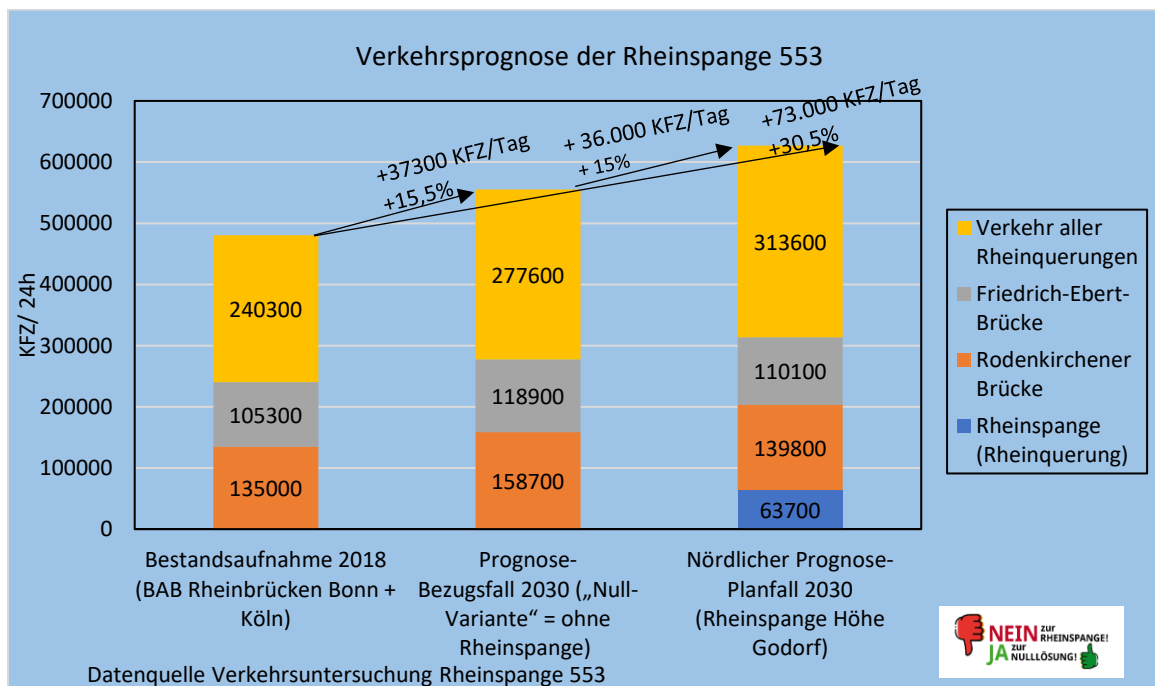
Solange die verkehrlichen und physikalischen Wirkungen nicht nachvollziehbar dargelegt und nötigenfalls in den Bewertungsrelevanten Unterlagen korrigiert werden, bleiben erhebliche Zweifel am vordringlichen Bedarf und dem hohen Nutzen der Rheinspange!

Erwartungen / Appell an die Entscheidungsträger*innen

Es ist nicht Aufgabe der Autobahn GmbH, die Entscheidungen über die Realisierung der Rheinspange zu treffen, sondern Entscheidungsprozesse über Bauvorhaben durch ergebnisoffene, objektive und transparente Prüfungen vorzubereiten. Die Entscheidung selbst ist Aufgabe der verantwortlichen Politiker*innen, und damit der Wähler*innen. Momentan stellt es sich aber eher so dar, dass die Autobahn GmbH die Realisierung des Projekts aktiv bewirbt und vorantreibt und dafür auch bereit ist, Abstriche bei der Objektivität und Neutralität zu machen. Die Bürger*innen erwarten, dass die Aussagen der Autobahngesellschaft und des BVWP in diesem Fall kritisch hinterfragt werden und dass Infrastrukturentscheidungen den verfassungsgemäßen Anforderungen sowie den Klimazielen Deutschlands und Europas entsprechen. Die Politiker*innen müssen entscheiden, ob neue Autobahnen wirklich alternativlos sind, ob die Rheinspange für das Gemeinwohl der Bevölkerung so wichtig ist, dass eine Flächenversiegelung in Größe von mehr als 60 Fußballfeldern sowie die Gefährdungen des Klimaschutzes, des Artenschutzes, des Naturschutzes und des Trinkwasserschutzes besonders auch für die nachfolgenden Generationen billigend in Kauf genommen werden müssen. Die Politiker*innen müssen entscheiden, ob Fernstraßenbauprojekte (BVWP 2030 = 34 Mrd. €) das geeignete Mittel sind, um die Verkehrswende voranzutreiben. Sie müssen entscheiden, ob eine neue Autobahn uns der unstrittig notwendigen Abkehr von den fossilen Energieträgern einen Schritt näherbringt.

Die Autobahngesellschaft hingegen braucht bei Wegfall der Fernstraßen-Neubauprojekte nicht um Arbeitslosigkeit zu fürchten. Es gibt für Jahrzehnte hinaus hinreichend Betätigung bei der Sanierung des Fernstraßen-Netzes und besonders der maroden Autobahnbrücken. Von den **28.000 Brücken** müssen nach heutigen Erkenntnissen **400 Brücken** mittelfristig erneuert werden. Hier können die angestrebten 15.000 Mitarbeiter*innen der Autobahn GmbH sich auszeichnen, die Ausführung der unzähligen Sanierungsprojekte des 13.000 Km langen Autobahnnetz so zu optimieren, das Teil- oder gar Langzeit-Vollsperrungen vermieden bzw. reduziert werden. Im Bereich der Baustellenabwicklung ist hinreichend Potential vorhanden. Wir empfehlen den Methoden-Austausch mit unseren Nachbarn in Belgien und den Niederlanden, dort ist man in der Lage, die negativen Auswirkungen von Sanierungsmaßnahmen auf den Verkehrsfluss u.a. mit 24/7 deutlich geringer zu halten.

- 1) [Rheinspange 553: Kürzere Wege, weniger Fahrzeugkilometer - Rheinspange \(nrw.de\)](#)
- 2) s. Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr (PV) [Bundesverkehrswegeplan 2030 – Projekt A553-G10-NW \(bvwp-projekte.de\)](#)
- 3) <https://www.bund.net/service/presse/pressemitteilungen/detail/news/bund-rechtsgutachten-bundesverkehrswegeplan-ist-verfassungswidrig-neue-bundesregierung-muss-fernstrassenbau-sofort-stoppen/>
- 4) <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/der-bundesverkehrswegeplan-fuehrt-zu-politischem-gerangel>
- 5) [Das Verkehrsmodell: Belastbare Zahlen für den Variantenvergleich - Rheinspange \(nrw.de\)](#)
- 6) <https://www.bundestag.de/resource/blob/855100/a3a015f40fee3b8182c41bc48c362277/W-D-5-044-21-pdf-data.pdf>
- 7) https://rheinspange.nrw.de/wp-content/uploads/2021/07/Bericht_GA1b_Rheinspange_Varianten-V6aT-V7T-V10T.pdf
https://rheinspange.nrw.de/wp-content/uploads/2021/07/Bericht_GA1b_Rheinspange_Variante-V9bT.pdf
- 8) https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Daten/2018_1/Jawe2018.html?cms_map=1&cms_filter=true&cms_jahr=Jawe2018&cms_land=5&cms_strTyp=&cms_str=A59&cms_dtvKfz=&cms_dtvSv=



Grafik 1 Basis s. Tabelle: [Das Verkehrsmodell: Belastbare Zahlen für den Variantenvergleich - Rheinspange \(nrw.de\)](#)