



++ Vorstellung der Umweltverträglichkeitsstudie zur Rheinspange sorgt für Unmut bei Klimabewegung ++

Der Bau der A553 ist das bedeutendste Projekt für den Verkehrsraum zwischen Köln und Bonn. Während sich die maßgebliche Diskussion aktuell um die Varianten der Rheinspange dreht, fordern Fridays for Future Bonn und Bornheim sowie Parents for Future Bonn und Bornheim/Swisttal/Weilerswist weiterhin eine Nulllösung. Die nun vorgestellten Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie der Autobahn GmbH erzeugen Unverständnis bei den Bewegungen. „Am Beispiel Rheinspange sehen wir, dass die Dringlichkeit einer Verkehrswende noch nicht begriffen wurde“, meint die aus Bornheim stammende Aktivistin Mia Hense (18). Anlass für diese Bewertung sei vor allem, dass den ökologischen Folgen bei der Evaluierung nur ein unzureichender Stellenwert eingeräumt werde. Die Autobahn GmbH ließ verkünden, dass der Umweltaspekt neben Wirtschaftlichkeit und Auswirkungen auf den Verkehr nur eins der entscheidenden Kriterien sei. „Ökologie und Ökonomie dürfen nicht länger gegeneinander ausgespielt werden. Der Schutz unseres Klimas durch einen Nichtbau dieser Autobahn ist aus wirtschaftlicher Sicht das Sinnvollste, was wir tun können. Die positivsten Auswirkungen auf den Verkehr erhalten wir, wenn die für die Rheinspange geplanten dreistelligen Millionenbeträge in den Ausbau des ÖPNVs und des Radverkehrs fließen“, so Hense weiter.

Für weiteres Unverständnis sorgte die Kritik der Autobahn GmbH an der von der Bürgerinitiative „Nein zur Rheinspange, Ja zur Nulllösung“, der Kölner Regionalgruppe des BUND und des Landschafts-Schutzverein Vorgebirge in Auftrag gegebene Studie zu den ökologischen Folgen des Baus der Rheinspange. Darin hieß es, dass eine nicht durch Verkehrsverlagerung erklärbar Verkehrsbelastung kein Neuverkehr sei. Für die Aktivist:innen, welche selbst seit längerem die Auswirkungen verkehrspolitischer Entscheidungen beobachten, ist dies eine Fehleinschätzung. „Die Berechnungsmethode des Bundesverkehrswegeplans ist überholt und der Klimakrise nicht angemessen. Die Annahme, dass der Ausbau der Verkehrsstruktur für den motorisierten Individualverkehr keine Zunahme für diesen zur Folge hätte, ist eine Folge dessen und faktisch falsch. Überall dort, wo das Autofahren attraktiver gemacht wird, nutzen auch mehr Menschen diese Fortbewegungsmöglichkeit. Insbesondere in einer Zeit, in der das 9€-Ticket zeigt, wie Anreize für den ÖPNV geschaffen werden können, ist dies genau das falsche Zeichen“, sagt Pressesprecher Lasse Scherbarth (19).

Laut den Organisationen gehört der gesamte Bundesverkehrswegeplan (BVWP) auf den Prüfstand. Eine turnusmäßige Überprüfung durch den Bundestag steht an. Auch auf Bundesebene formiere sich ein breiter Widerstand gegen die Umsetzung Bundesverkehrswegeplans in aktuellen Form. So fordert der VCD als Alternative ein Mobilitätsgesetz, in dem alle Verkehrsträger gemeinsam berücksichtigt werden. Der BUND und das "Bündnis Verkehrsinitiativen", in dem Verkehrsinitiativen aus ganz Deutschland zusammengeschlossen sind, fordern ein Moratorium des BVWPs, dem sich die Klimaaktivist:innen auch mit Blick auf die Klimaziele anschließen.

Über die Kritik an den Aussagen der Autobahn GmbH und am BVWP hinaus, möchten die Bewegungen wiederholt betonen, dass der Bau der Rheinspange in Anbetracht der Klimakrise nicht vertretbar ist. Die direkten ökologischen Konsequenzen sowie die langfristigen Folgen durch das vermehrte Verkehrsaufkommen seien nicht vereinbar mit klimagerechter Politik.

Für weitere Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Lasse Scherbarth, lasse.scherbarth@icloud.com, Mobil: 0151 40376362