

Südtangente: Lasst den Zombie endlich sterben

Neun Organisationen nehmen Stellung zum Entwurf des BVWP 2030

PRINS, die Projektdatenbank des BVWP, begründet die Einstufung in den Südtangente in "Weiteren Bedarf mit Planungsrecht" mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), das mit 6,6 höher ist als je zuvor in der 50jährigen Gutachtengeschichte, während die Umweltbewertung harmloser ausfällt als je zuvor. Die nähere Betrachtung der BVWP-Methodik und der Südtangenten-Daten wirkt wie das Anpfeifen eines Luftballons.

Dr. Susanne Gura

Die Vorgabe des Bundesverkehrsministeriums für Stellungnahmen war: Keine Einzelprojekte im Detail diskutieren; Bezug zur Wirkung des Gesamtplans herstellen. Hier werden einige Punkte aus der Stellungnahme der neun Organisationen vorgestellt.

Die Anmeldung der Südtangente wird mit der „Entlastung des Siebengebirges und westlicher Stadtteile Bonns vom Durchgangsverkehr“ – d.h. einem lokalen Nutzen - begründet. Die Auswertung der im PRINS zur Verfügung gestellten Daten und früherer Gutachten zeigt jedoch auf, dass (A) die der Anmeldung zugrunde liegende lokale Zielsetzung nur marginal erfüllt würde, (B) die angestrebten Ziele des BVWP konterkariert würden, und (C) die schädlichen Nebenwirkungen des Projekts systematisch unterschätzt werden und für die gesamte Region nicht akzeptierbar sind.

Zu wenig „Entlastung des Siebengebirges“

Bisherige Gutachten inklusive der „Mobilitätsstudie Südliches Rheinland“ von 2011 kamen zum Ergebnis, dass die Siebengebirgsorte nur wenig entlastet würden. Der größte Anteil des Verkehrs sei auf wenige Stunden des Tages konzentriert und entstünde überwiegend regelmäßig durch die Anwohner selbst. Die von PRINS zur Verfügung gestellten Daten lassen eine anderslautende Beurteilung nicht zu.

Zuwenig Entlastung des westlichen Bonn

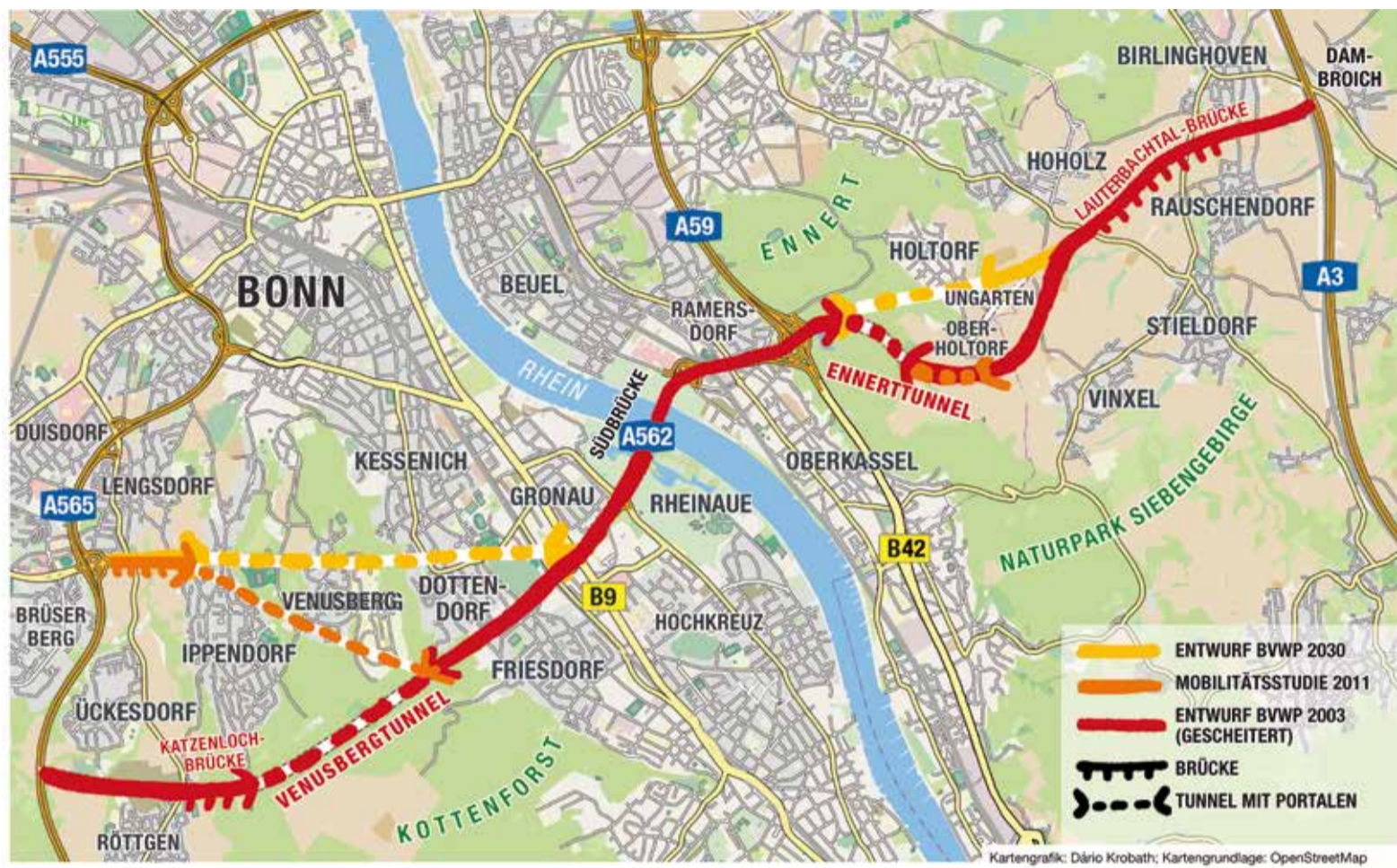
Für die Reuterstraße werden bis 2030 ohne die Südtangente täglich 58.000 Kfz prognostiziert. Mit der Südtangente werden 12.000 Kfz weniger erwartet. Damit wäre mit einer Lärm-Verringerung von weniger als drei Dezibel zu rechnen, was angesichts der Gesamtmenge des Verkehrs laut Verkehrsexperten kaum spürbar wäre.

Massive neue Belastungen des Bonner Stadtgebietes

Für den Ennertaufstieg gibt PRINS eine Belastung mit 48.000 Kfz pro Tag an, davon 10.000 Lkw. Die Daten machen deutlich, dass der neue Transitverkehr beträchtlich ist und vor allem die Nordbrücke sowie auch die A59 in Beuel mit zusätzlich 6000 Lkw täglich erheblich belastet würden. Es ist davon auszugehen, dass die Südtangente Verkehr anzieht, der ansonsten den Kölner Ring nutzen würde. Dies kann durch Leitsysteme nicht vermieden werden, denn auf einer Bundesstraße (die Südtangente ist als vierspurige Bundesstraße geplant) können lediglich Gefahrguttransporte u.ä. verhindert werden. Südtangenten-Befürworter behaupten, der Transitverkehr läge bei nur 1 %, beziehen sich dabei aber nicht auf PRINS, sondern auf die Mobilitätsstudie. Dort werden aber als Prognose nur 36.000 Kfz, davon nur knapp 1500 Lkw angegeben. Die Mobilitätsstudie ist daher kein Beweis für niedrigen Transitverkehr.

Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen würden erhöht

Auch wenn neue Straßen zahlreiche Fahrten verkürzen, verursachen sie gleichzeitig mehr und längere Fahrten. Darüber hinaus lenken sie viele Verkehrsteilnehmer von der Nutzung des ÖPNV ab und erschweren damit auch dessen Verbesserung. Der BVWP 2030 berücksichtigt Emissionen nur pauschal und vernachlässigt bereits vorhandene Emissionen und überschrittene Grenzwerte. Bonn ist schon jetzt Verkehrslärm-Stadt Nr. 1 in NRW und wegen zu hoher Feinstaubwerte von den Klagen der Deutschen Umwelthilfe betroffen. Besonders an den Tunnelportalen in Ramersdorf und Niederholtorf sowie in Friesdorf und am Venusberg würden massive Feinstaubbelastungen entstehen. Kamine an der Strecke würden die Naherholungs- und Naturschutzgebiete massiv belasten. Filter sind nicht vorgesehen, denn Feinstaub-Filter würden die geplante Straße unwirtschaftlich machen, das NKV würde zu gering ausfallen.



Mögliche Trassenverläufe: Jetzt wird das "Ob" entschieden, erst später das "Wie"!

Die Anzahl betroffener Menschen wäre real viel höher

Die Berechnungen in der BVWP-Projektdatenbank berücksichtigen nur gemeldete Anwohner. Gerade in Ramersdorf würden mehr als zehntausend Arbeitnehmer viele Stunden täglich der Emissionsbelastung ausgesetzt sein. Ähnliches gilt für Besucher der Rheinaue – viele Bonner Veranstaltungen wären bei Feinstaubalarm gefährdet. Auch für den Medizintourismus wäre Bonn auf Dauer weniger attraktiv.

Bonn und das Umland verlören an Attraktivität

Für Bonn und den Rhein/Sieg-Kreis, der sich stark auf die Angebote Bonns stützt, wäre trotz abschnittsweiser Untertunnelung ein Verlust der Attraktivität von Wohnlagen, Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, Gesundheitseinrichtungen und Freizeitangeboten eine Folge der Südtangente. Dies kommt in der Methodik des BVWP 2030 und auch bei der städtebaulichen Bewertung wesentlich zu kurz. In Bonn als Sitz des UN-Klimasekretariates kann eine Erhöhung der Emissionen schwerwiegende Image-Folgen haben.

Erstmals nur mittlere Umweltbelastung

Während frühere Gutachten regelmäßig ein hohes Umweltrisiko feststellten, kommt PRINS – nur knapp - zum Ergebnis „mittlere Umweltbetroffenheit“. Ein neuer methodischer Trick: Die Umweltbetroffenheit des Natura2000-Gebietes ist zwar hoch, aber es ist kein Wasserschutzgebiet vorhanden, darum ist die Umweltbetroffenheit in diesem Aspekt „gering“. Es ergibt sich nach einigen Berechnungsschritten ein „mittel“! Richtig wäre, nur die Zerstörung von Vorhandenem zu bewerten, und die Nicht-Zerstörung von nicht Vorhandenem außen vor zu lassen.

Umweltschäden gehen nicht in die Bewertung ein

Für den BVWP ist die Umweltwirkung jedoch gleichgültig. Sie wird zwar sehr akribisch beschrieben, spielt aber für die Einstufung der Projekte keine Rolle. Das Umweltbundesamt stellt außerdem fest: „Der Bundesverkehrswegeplan besteht seine eigene Umweltprüfung nicht.“

Links blinken – rechts abbiegen: Ziele des BVWP verfehlt

Auch die Rechnungshöfe des Bundes und der EU rügen den Bundesverkehrswegeplanentwurf. Es wird zuviel für Straßen (55%) und zuwenig für Schienen (45%) bereitgestellt – obwohl die

Erreichbarkeit per Schiene vielerorts nicht gegeben ist, während nur im Osten noch Straßen fehlen. Der BVWP Entwurf verstößt gegen die eigene Maxime Ausbau statt Neubau. Die Möglichkeit der Verkehrsverlagerung auf alternative Verkehrsträger wird nicht berücksichtigt. Zusammenfassend werden die Investitionsziele der bundesweiten Netzplanung verfehlt: Reduzierung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen; Lärminderung und Verbesserung der städtischen Lebensqualität; Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft.

Unrealistische Linienführung

In Dottendorf nimmt die Trasse des PRINS-Entwurfes nicht mehr die Kleingartenbereiche in Anspruch, sondern führt von der B9 aus unterirdisch etwas nördlich unter Dottendorf und unter dem Ort Venusberg hindurch zur Anschlussstelle Hardtberg. Der letzte Abschnitt führt als Brücke über den Lengsdorfer Bach. Der Ennert-Tunnel ist gegenüber der Linienbestimmung von 2001 im PRINS ähnlich lang, führt aber zwischen Ober- und Niederholtorf hindurch und ist daher kein völlig neues Projekt, wie Befürworter gern behaupten. Allerdings ist die Linienbestimmung erst Gegenstand späterer Planungsschritte; die PRINS-Planung ist keinesfalls endgültig. Künftige Linienbestimmungen müssen technische Machbarkeit und Kostenrahmen berücksichtigen – dann selbstverständlich zu Lasten der Umwelt. Aus dem gescheiterten Linienbestimmungsverfahren 2001 wurde deutlich, dass eine umweltfreundliche und wirtschaftliche Trasse am Ennert nicht machbar ist.

Kosten-Nutzen-Verhältnis 6,6 der Südtangente hoch fragwürdig

Im Gegensatz zu den übrigen Projekten des BVWP wurde die Südtangente nicht mit Kosten von 2014 sondern mit Kosten von 2012 berechnet. Die Kosten müssen angepasst und das NKV entsprechend korrigiert werden. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Südtangente liegt im PRINS (NKV 6,6) mehr als doppelt so hoch wie das der „Mobilitätsstudie Südliches Rheinland 2011“ (NKV 2,5). Nicht nur die veralteten Kosten, auch die am Ennertaufstieg versiebenfachen LKW-Verkehrsprognosen führen zum höheren NKV, der für die Priorität im BVWP entscheidend ist.

Konkurrierende Projekte schlechter oder gar nicht berechnet

In der Region Bonn konkurriert die Südtangente mit dem Ausbau der A565 und mit einer

neuen Rheinbrücke für Schiene und Straße bei Wesseling. Die Schiene wurde beim NKV der Rheinbrücke gar nicht erst mitberechnet. Das NKV ergab 15,2 und wurde mit „> 10“ angegeben. Die A565 wurde in zwei Teilen berechnet, die einzeln weniger nützlich sind. Sie kamen auf 2,8 bzw 4,0. Ein Kostenvergleich zeigt: Für den Preis der Südtangente (angegeben mit 680 Millionen Euro) könnten die beiden anderen Projekte zusammen realisiert werden, und die sind weniger umstritten als die Südtangente.

Hauptsache Planungsrecht

Derzeit konkurrieren Projekte um einen Platz im BVWP 2030 mithilfe eines möglichst hohen Kosten/Nutzen-Verhältnisses. Sind sie erstmal drin genügt bei der Planung ein NKV größer 10. Die hohe Anzahl LKW, die unrealistische Trassenführung und die veraltete Kostenbasis tragen zu einem NKV bei, der höher ist als je zuvor ist. Den Befürwortern der Südtangente geht es darum, die Südtangente in den BVWP 2030 zu platzieren und das Planungsrecht zu sichern.

Forderung der neun Organisationen

Im Entwurf steht die Südtangente in der Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“. Wenn das Kabinett Merkel dies so beschließt, darf die Landesregierung sofort planen. NRW-Verkehrsminister Groschek (SPD) würde dies nicht tun, aber im Mai 2017 sind Landtagswahlen. Wenn CDU, FDP oder AfD in Düsseldorf ans Ruder kämen, wäre sehr wahrscheinlich in zirka 15 Jahren Baubeginn. Deswegen darf kein Planungsrecht für die Südtangente beschlossen werden. Die Südtangente verdient nichts anderes als bisher: Keine Erwähnung im Bundesverkehrswegeplan.

Die Stellungnahme des Lebenswerte Siebengebirgsregion e.V. wird unterstützt von: ADFC Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg, BUND - Kreisgruppe Bonn, BUND - Rhein-Sieg-Kreis, Bürgeraktion Umweltschutz Bonn (BUB), Lengsdorfer Bachfreunde, Verkehrsclub Deutschland e.V. VCD Bonn, Verkehrsforum Bonner Bürgerinitiativen, Zukunftsfähiges Bonn e.V.

Die Stellungnahme der neun Organisationen, die BVWP-Mängelliste und die Mobilitätsstudie Südliches Rheinland von 2011 sind hier:
<http://www.siebengebirgsregion.de>
<http://www.ennertaufstieg.de>