



## Offener Brief

Bonn, 1.4.2016

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wie Sie wissen, ist beim Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 – mit Ausnahme der Erweiterung der rechtsrheinischen A59 - kein Bonner Straßenbauprojekt in die oberste Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ gelangt. Der Ausbau der A565 inklusive des Tausendfüßlers ist nur in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft.

Dies bedeutet, dass für den dringend benötigten Ausbau der überlasteten Bonner Hauptverkehrsader A565 bis 2030 keine Finanzierung vorgesehen ist. Der Tausendfüßler zwischen der Bonner Nordbrücke und Enderich wird aber in den nächsten Jahren bekanntlich so schadhaft, dass er gründlich saniert werden muss. Wenn die Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2030 so bleibt, würde die Sanierung des Tausendfüßlers wie gehabt nur 4-spurig erfolgen und dieser gravierende Stau-Engpass für fast 100.000 Fahrzeuge pro Tag nicht beseitigt. Überdies würden Sanierung und späterer Ausbau getrennt nicht nur mehr Geld kosten, sondern auch doppelt so viele Baustellenstaus verursachen!

Wir begrüßen es daher sehr, dass Sie in Ihrer Pressemeldung vom 17. März 2016 die Höherstufung des A565-Ausbaus in den vordringlichen Bedarf gefordert haben. Aber leider arbeiten einige Ihrer Parteifreunde, insbesondere Landrat Sebastian Schuster und andere CDU-Politiker aus dem Rhein-Sieg-Kreis, offensichtlich an einer ganz anderen Strategie. Sie möchten den Neubau der Südtangente durchsetzen und sind an einer Engpassbeseitigung der Bonner Hauptverkehrsader A565 nicht sonderlich interessiert. Ihre CDU-Kollegen haben sich bei Bundesverkehrsminister Dobrindt leider auf die Südtangente konzentriert und andere viel wichtigere regionale Projekte hintangestellt.

Womöglich betrachtet Landrat Schuster den A565-Ausbau sogar als Konkurrenz zu seinem Lieblingsprojekt Südtangente, weil er nach Beseitigung der meisten Staus im bestehenden Autobahnnetz die Südtangente kaum noch begründen kann. Das 70er-Jahre-Relikt Südtangente ist für den Bundesverkehrswegeplan 2030 wieder angemeldet und nun im Referentenentwurf mit Planungsrecht ausgestattet worden. Die SPD-geführte NRW-Landesregierung wird es bis 2030 eher nicht zur Baureife bringen. Bis dahin stehen aber noch mehrere Landtagswahlen und mögliche Machtwechsel an.

Die Funktionäre der Industrie- und Handelskammer fordern wegen eines Mitgliederbeschlusses die Südtangente auf Gedeih und Verderb. Dabei ist die Legitimation schon deswegen fragwürdig, weil die Zwangsmitglieder sich nur wenig an den IHK-Versammlungen beteiligen. Die Beueler Gewerbegemeinschaft hat sich mit hoher Beteiligung klar GEGEN die Südtangente positioniert.

Unsachlich ist das Argument einiger Südtangentenbefürworter, man könne die Sanierungen von Brücken aufschieben, bis die Südtangente fertig ist. Das wäre frühestens 2037. Die Sanierungen sind aber wesentlich früher fällig.

Wir haben uns sehr gefreut, dass Sie vor Ihrer Wahl mit dem Satz „eine neue Schnellstraße quer durch Bonn“ sich nicht vorstellen zu können, eindeutig Stellung bezogen haben. Wir hoffen, dass Sie nun Ihre Wahlkampfaussagen auch umsetzen und offensiv dafür werben, dass der Bonner Stadtrat einen klaren Beschluss zugunsten des Ausbaus des Tausendfüßlers und gegen den Neubau der Südtangente fasst.

Es ist zwar verständlich, dass die Bonner CDU nur ungern eine andere Position als die Rhein-Sieg-CDU beziehen möchte. In dieser für die Stadt Bonn so wichtigen Frage des innerstädtischen Verkehrs

und der Wohn- und Naherholungsqualität muss der Bonner Stadtrat aber in erster Linie die Bonner Interessen verfolgen.

Die Südtangente behindert auch jetzt wieder die Lösung von Verkehrsproblemen. Sie würde mehr kosten als die beiden anderen konsensfähigen Projekte zusammen, nämlich die neue Rheinbrücke zwischen Köln und Bonn, und die genannte Erweiterung der A565.

Wir möchten Sie auf wichtige Auffälligkeiten im Projektinformationssystem (PRINS) des Bundesverkehrsministeriums aufmerksam machen:

### 1. Ausbau der A565 durch Aufteilung in zwei ineffiziente Projekte schlecht gerechnet

Sicherlich hat es auch Sie überrascht, dass der Ausbau der A565 mit den NKV-Werten 2,8 für den Abschnitt Bonn-Hardtberg bis zum Autobahnkreuz Bonn-Nord (Verteilerkreis) und 4,0 für den Abschnitt Kreuz Bonn-Nord bis Dreieck Bonn-Beuel-Nordost ein schlechteres Nutzen-Kosten-Verhältnis erhalten hat als die Südtangente mit 6,6 oder der Ausbau der A59 mit mehr als 10 oder der Wesselingener Rheinbrücke mit 15,2.

Die beiden Teil-Projekte der A565 haben bei isolierter Betrachtung wegen ihrer jeweils unvollständigen Engpassbeseitigung nur einen stark reduzierten Nutzen. Denn es nützt den Autofahrern herzlich wenig, wenn der 6-spurige Ausbau der A565 am Autobahnkreuz Bonn-Nord endet und es anschließend 4-spurig weitergeht. Genau dies wurde bei der Nutzenberechnung angenommen! Entsprechend schwach fallen auch die Veränderungen der Verkehrsbelastungen aus.

Es wird bei dem halben Ausbau nur mit einer Steigerung von 80.000 auf 81.000 Fahrzeuge pro Tag gerechnet. Kein Wunder, dass dann der Nutzen niedrig ausfällt.

Zum Verständnis der Bewertungsmethode: Es wurde jeweils der Bezugsfall, d. h. unverändertes Verkehrsnetz im Jahre 2030, mit dem Planfall, d. h. Bau des einzelnen Projekts bis 2030 bei sonst unverändertem Verkehrsnetz, verglichen.

<i>Regionale Projekte im BVWP</i> <b>Geteilte bzw. nicht geteilte Bewertung für den NKV</b>	<i>Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)</i>	<i>Quelle</i>
<i>Ausbau der A565</i> <b>1. Teil</b> zwischen Bonn-Hardtberg und Autobahnkreuz Bonn-Nord (Verteilerkreis) <i>inkl des sanierungsbedürftigen Tausendfüßlers</i>	2,8	PRINS <a href="#">A565-G10-NW</a>
<i>Ausbau der A565</i> <b>2. Teil</b> zwischen Autobahnkreuz Bonn-Nord (Verteilerkreis) und Dreieck Bonn-Beuel-Nordost <i>inkl. der sanierungsbedürftigen Nordbrücke</i>	4,0	PRINS <a href="#">A565-G20-NW</a>
<b>Südtangente (nicht aufgeteilt in rechts- und linksrheinisch)</b>	6,6	PRINS <a href="#">B56-G40-NW</a>

Vor dem Hintergrund des zweigeteilten A565-Ausbaues möchten wir Sie bitten, dem Vergleich seines Nutzen-Kosten-Verhältnisses mit der Südtangente und keine allzu große Bedeutung beizumessen, auch wenn viele andere Aspekte des PRINS wissenschaftlich unbestritten sein mögen.

### 2. Die Nutzenbetrachtung ist einseitig

In der Summe machen Zeitvorteile für den Verkehr 92% des errechneten Gesamtnutzens der Südtangente aus. Auswirkungen der Südtangente auf die Wohnqualität und auf

Erholungslandschaften sowie das Stadt- und Landschaftsbild werden in der Nutzen-Kosten-Rechnung nicht berücksichtigt. Diese Umweltauswirkungen lassen sich kaum quantifizieren und monetarisieren. Sie sind im Modul B (Umweltbetroffenheit) nicht enthalten.

Der Naturpark Siebengebirge hat im Gegensatz zum Naturschutzgebiet Siebengebirge nur schwachen rechtlichen Schutz. Er braucht von den VerkehrsplanerInnen deswegen nicht berücksichtigt zu werden. In den PRINS-Karten ist der Naturpark daher auch nicht verzeichnet. Der Naturpark ist eine gemeinsame Aktivität von Stadt und Kreis und vielen Organisationen in der Region. Er ist mit Mitteln des Umweltministeriums ausgestattet. Viele haupt- und ehrenamtliche BürgerInnen beteiligen sich an dessen Erhalt und Pflege. Zahlreiche Kölner ArbeitnehmerInnen leben wegen der Naturnähe in unserer Region. Für die Attraktivität von Bonn spielt das Umland mit seinen Wohngebieten und fußläufigen Naherholungsgebieten eine Schlüsselrolle.

Herr Oberbürgermeister, manche Befürworter der Südtangente können sich vielleicht nicht vorstellen, dass sie den Ast absägen, auf dem sie sitzen, wenn sie die Südtangente fordern. Unsere Stadt würde durch eine Schnellstraße quer durch Bonn Attraktivität und womöglich Arbeitsplätze verlieren.

Tunnels werden auch nach den PRINS-Karten weniger als die Hälfte der Strecke ausmachen, und gegen Feinstaub gibt es keine Schutzwand.

Der lautstarken aber de facto kleinen Gruppe, die für Ittenbach und Oberdollendorf Verkehrsentlastung fordern, muss man als Bonner sagen, dass es in weiten Teilen Bonns erheblich höhere Verkehrsbelastungen als bei ihnen gibt, für die bisher keinerlei Entlastung in Aussicht steht. Bonn ist laut Fraunhofer-Institut die Verkehrs-Lärmstadt Nr 1 in NRW.

Die Entlastung der Reuterstraße durch die Südtangente würde kaum bemerkbar sein. Sie liegt unter 25%; Verkehrswissenschaftlern zufolge ist dies keine spürbare Entlastung.

### **Woraus besteht der „hohe Nutzen“ der Südtangente?**

Quelle : Projekt B56-G40-NW im PRINS

Größte Positionen in der Modellrechnung

Errechneter Gesamtnutzen: 149,567 Mio. €/Jahr

Davon:

Veränderungen der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr:	31,577 Mio. €/Jahr
Veränderungen der Reisezeiten im Personenverkehr:	51,780 Mio. €/Jahr
Veränderung der Zuverlässigkeit:	54,193 Mio. €/Jahr
Insgesamt:	137,559 Mio. €/Jahr

Den Erläuterungen des BMVI zur Bewertungsmethodik zufolge handelt es sich:

- bei den „Veränderungen der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr“ um monetarisierte Zeitvorteile für den geschäftlichen Verkehr (LKWs und PKWs),
- bei den „Veränderungen der Reisezeiten im Personenverkehr“ um monetarisierte Zeitvorteile für den privaten Autoverkehr (bewertet mit und
- bei den „Veränderungen der Zuverlässigkeit“ um weitere monetarisierte Zeitvorteile für den geschäftlichen und privaten Verkehr, die darauf beruhen, dass Verkehrsteilnehmer bei geringerer Staugefahr nicht einen früheren Abfahrtszeitpunkt wählen müssen, um mögliche Verzögerungen aufzufangen. (Bundesverkehrswegeplan 2030, Seite 60; Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 131ff.)
- Für den privaten Personenverkehr werden 7-14 EUR/h und den gewerblichen Personenverkehr 25-75 EUR/h angenommen. Für den LKW-Verkehr werden 75 EUR/h angenommen.

In der Summe machen diese Zeitvorteile für den Verkehr (137,55 Mio. €/Jahr) 92% des Gesamtnutzens (149,567 Mio. €/Jahr) aus.

Auswirkungen der Südtangente auf die Wohnqualität und auf Erholungslandschaften sowie das Stadt- und Landschaftsbild werden in dieser Nutzen-Kosten-Rechnung nicht

*berücksichtigt. Im Modul B „Umweltbetroffenheit“ werden nur rechtlich geschützte Naturschutzgebiete einbezogen, nicht aber zB der Naturpark Siebengebirge.*

### **3. Die Südtangente erhöht die Verkehrsbelastung auf Bonner Süd- UND Nordbrücke**

PRINS gibt interessante Hinweise darauf, dass die Bonner Brücken durch die Südtangente stärker belastet, aber keinesfalls entlastet würden.

*Anstieg der Verkehrsbelastung durch die Südtangente*


- *Südbrücke zusätzlich täglich ca. 13.000 Fahrzeuge*
- *Nordbrücke zusätzlich täglich ca. 6.000 Fahrzeuge*

Quelle: [http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B56-G40-NW\\_DTVw\\_Delta\\_Kfz.png](http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B56-G40-NW_DTVw_Delta_Kfz.png)

Nicht nur die Bonner Südbrücke, auch die Bonner Nordbrücke würde durch den Bau der Südtangente erheblich mehr belastet, weil zusätzlicher Autoverkehr in großem Umfang ins Bonner Rheintal angezogen würde. Der Projektbewertung zufolge werden die Engpässe an den Bonner Rheinbrücken noch verschärft. Dies lässt vermuten, dass die Zeitvorteile zu einem großen Teil nicht durch Engpassbeseitigung in unserer Region entstehen, sondern bei anderen Engpassbeseitigungen, z. B. durch Entlastungen der Kölner Rheinbrücken - zu Lasten Bonns.

Wir hoffen, sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, dass diese Hinweise für Sie hilfreich sind und es Ihnen gelingen wird, die Blockade des Rhein-Sieg-Kreises zu durchbrechen, um für unsere Region die nötigen Änderungen im Bundesverkehrswegeplan doch noch zu erreichen.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Maier

Vorsitzender, Lebenswerte Siebengebirgsregion e.V.