



Offener Brief an Landrat Schuster und die Mitglieder des Kreistags

Königswinter, 17.4.2016

Südtangente statt A565-Ausbau?

Bitte verhindern Sie diesen Schildbürgerstreich

Sehr geehrter Herr Landrat, sehr geehrte Mitglieder des Kreistags,

der Rat des Rhein/Sieg - Kreises entscheidet am 21. April im Verkehrsausschuss über seine Position zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans.

Die Südtangente wurde vom Kreis angemeldet, ohne Abstimmung mit der Stadt Bonn. Das hat zu erheblichem Unfrieden in der Region geführt.

Im Referentenentwurf des BVWP2030 vom 16.3.2016 ist die Südtangente mit Planungsrecht ausgestattet. Auch der dringend notwendige Ausbau der Nordspange ist in derselben Kategorie, mit der Folge, dass nach aktueller Lage der Tausendfüßlers 2020 zwar neu gebaut wird, aber die betroffenen Teile der A565 insgesamt nicht sechsspurig ausgebaut werden dürfen. Eine Ausbaustrecke, die gleich wieder zuende ist, bietet bekanntlich kaum Entlastung.

Die Forderung von CDU und FDP nach einer Höherstufung der Südtangente – für die es in der Region keinen Konsens geben wird - führt dazu, dass die wichtige gemeinsame Forderung nach Höherstufung des Ausbaus der A565 in den Vordringlichen Bedarf ebenfalls unterbleibt!

Stillschweigend scheint der gemeinsame Planungs- und Verkehrsausschuss von Stadt und Kreis dies akzeptiert zu haben. Der Bonner Stadtrat hat seine Entscheidung gegen die Südtangente bestehen lassen, aber seinerseits keine Entscheidung für eine Höherstufung des Ausbaus der A565 getroffen.

Nun liegt es an Ihnen, den Mitgliedern des Kreistags, diesen Schildbürgerstreich in letzter Minute zu verhindern!

Wie Sie wissen, ist die A565 auch für viele Kreisbürger eine wesentliche Verkehrsader. Diese für die Zukunft fit zu machen, sollte Ihnen als verantwortliche Politiker am Herzen liegen. Insbesondere, wenn ein Teil, der Tausendfüßler, sowieso neu gebaut wird.

Die Höherstufung der Rheinbrücke bei Wesseling in den „Vordringlichen Bedarf“ ist ein seit längerem bestehender Konsens. Der Referentenentwurf des Bundesverkehrsministeriums hätte aufgrund des hohen Nutzen/Kosten - Verhältnisses (NKV) von 15,2 (ausgewiesen „> 10“) die Rheinbrücke ohnehin dem „Vordringlichen Bedarf“ zuordnen müssen.

Der Nutzen der geplanten Schienen auf der Rheinbrücke ist dabei noch nicht einmal mit eingerechnet worden. Der Ausbau der Autobahn A59 zwischen Ramersdorf und Porz soll dagegen laut Referentenentwurf mit NKV 10 in den „Vordringlichen Bedarf“ kommen.

Der Ausbau der A565 wurde im Übrigen durch Teilung in zwei Teilprojekte künstlich schlechtgerechnet (2,8 und 4,0), während die beiden Teilprojekte der „Südtangente“ als Gesamtprojekt bewertet wurden und dadurch zusammen auf 6,6 kommen. Eine Teilrealisierung – die von einigen aus Politik und Wirtschaft gefordert worden war – hat der BVWP- Entwurf als unwirtschaftlich verworfen.

Eine BVWP2030 - Mängelliste mit vielen weiteren Punkten steht Ihnen auf der Webseite unseres Vereins zur Verfügung.

Da der Bonner Stadtrat seinen Beschluss von 2009 gegen die Südtangente nicht geändert hat, wird es keine Einigung zur Südtangente in der Region geben. Andere Projekte wie den Ausbau der A565 – den auch die regionale IHK für sinnvoll hält - deswegen zu blockieren, wäre unverantwortlich.

Folgender Hinweis gilt für den gesamten Bundesverkehrswegeplan und steht unübersehbar in rot und eingerahmt auf jeder Projektseite des PRINS (Projektinformationssystem zum BVWP2030) im Internet:

"Wichtiger Hinweis

Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt."

Eine Vorentscheidung über die Trasse wird mit dem BVWP also nicht getroffen. Die Strecke könnte deutlich anders verlaufen, die Tunnels könnten kürzer, die Brücken länger werden, als in den jüngsten Wunschvorstellungen der IHK und einiger Parteien. Auf die konkrete Planung haben weder Politik noch Wirtschaft Einfluss.

Planungshoheit hat der Landesbetrieb Straßen.nrw. Insbesondere technische und ökonomische Faktoren werden diese Planungen bestimmen. Gegen den Feinstaub der zusätzlichen 48.000 KFZ/Tag helfen weder Tunnels noch Schutzwände. Feinstaubfilter sind – aus Kostengründen - in den Berechnungen nirgendwo vorgesehen. Die bereits häufig überschrittenen Grenzwerte in Bonn werden nicht berücksichtigt.

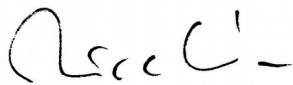
Die Südtangente würde laut dem Projektdateninformationssystem PRINS noch mehr Verkehr, nicht nur auf der Südbrücke (+ 13.000 KFZ/Tag), sondern auch über Ramersdorf auf der A59 (+6.000 KFZ/Tag) und genau auf der nicht ausgebauten A565 über die Nordbrücke (+6.000 KFZ/Tag) verursachen. Darunter wäre besonders viel Güterverkehr (bis zu 10.000 LKW/Tag), da sich die Südtangente als Alternative zum Kölner Ring anbietet.

Der LKW-Verkehr wird keineswegs vermeidbar dadurch, dass die Südtangente als Bundesstraße ausgewiesen werden soll. Nur Gefahrgütertransporte u.ä. können verhindert werden.

Sehr geehrter Herr Landrat, sehr geehrte Mitglieder des Kreistags,

wir fordern Sie auf, sich gegen die Südtangente im Bundesverkehrswegeplan 2030 zu positionieren, und den dringend nötigen Ausbau der A565 gemeinsam mit der Rheinbrücke für den „Vordringlichen Bedarf“ zu empfehlen. Die Südtangente würde im Übrigen mehr kosten als die beiden anderen Projekte zusammen – was Unrealisierbarkeit dieses Projektes nochmals unterstreicht.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Maier

Vorsitzender, Lebenswerte Siebengebirgsregion e.V.