

Vorbemerkungen:

In der Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 19.05.2006 wurde im Rahmen des „Regionalen Verkehrskonzeptes für den Siebengebirgsraum“ über die denkbaren Alternativen zur B56n Südtangente Bonn im rechtsrheinischen Abschnitt und deren Auswirkungen berichtet. Inhaltlich identische Vorlagen wurden auch in den Planungsausschüssen der Städte Bonn und Königswinter diskutiert.

Nachfolgend wird über den aktuellen Sachstand einschließlich der Ergebnisse der Beratungen in Bonn und Königswinter berichtet.

Erläuterungen:

1. Sachstand

Einstufung Bundesverkehrswegeplan

Die damalige NRW-Landesregierung hat sich trotz des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses und trotz des deutlichen Votums im Regionalrat gegen die B56n ausgesprochen und gegen den Vorschlag des Bundesverkehrsministeriums die Maßnahme zur Streichung vorgeschlagen, so dass sie keine Berücksichtigung im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) fand. Bei der Argumentation der Landesregierung gegen die Südtangente Bonn wurden aus Sicht der Verwaltung keine fachlichen sondern ausschließlich politische Gründe angeführt. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das eingeleitete Linienbestimmungsverfahren kurz vor dem Abschluss. Mit der Streichung bestand für die Fortführung oder Weiterentwicklung dieser Maßnahme keine Rechtsgrundlage mehr.

Prüfung von Alternativen

Heftige Proteste (Bürgervereine, Kommunen, Kreise sowie Wirtschaftsverbände) bewirkten, dass der ehemalige Landesverkehrsminister den Landesbetrieb aufforderte, in Abstimmung mit der Stadt Königswinter alternative Entlastungsmöglichkeiten im rechtsrheinischen Abschnitt konzeptionell zu prüfen. Damit der Kreis der Ideengeber möglichst groß war, beteiligte die Niederlassung Bonn neben der Stadt Königswinter auch den Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Bonn. Die dort entwickelten Alternativen wurden mit dem regionalen Verkehrsmodell bewertet. Insgesamt wurden sechs Maßnahmen entwickelt. Diese Ergebnisse wurden als regionaler Vorschlag für Entlastungsmöglichkeiten im Siebengebirgsraum durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW an das Land gesandt. Das Landesverkehrsministerium ordnete die Maßnahmen mit den besten Entlastungswirkung der Baulast des Bundes zu. Die anderen Maßnahmen wurden teilweise in das Bewertungsverfahren zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP) eingebracht, die hier jedoch mit dem Hinweis auf die möglichen Bundesmaßnahmen nicht weiter verfolgt wurden.

Entlastungsmöglichkeiten durch einen verbesserten ÖPNV wurden ebenfalls geprüft. Allerdings wurde sehr schnell deutlich, dass der ÖPNV nicht in der Lage ist, die Probleme zu lösen.

Im linksrheinischen Teil gibt es keine kleineren Alternativen zum Venusbergtunnel. Die denkbaren Varianten (Reutertunnel, Südtunnel) wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung intensiv geprüft und schieden dort aus.

Unter Würdigung dieser Ergebnisse und in Kenntnis der hohen verkehrlichen Bedeutung der B56n hat sich die neue Landesregierung beim Bund für eine Fortführung der Planungen eingesetzt. Der Bund hat eine verkehrswissenschaftliche Untersuchung für die Region zugesagt, in der auch die großräumigen Verkehrsbezüge untersucht werden. Der Landesbetrieb Straßenbau hat im Auftrag des Bundes bereits die Ausschreibung vorbereitet.

2. Beratungsergebnisse in den Städten Königswinter und Bonn

Königswinter

In der Stadt Königswinter hat sich der Planungsausschuss am 05.04.2006 und der Rat am 21.06.2006 mit der Thematik befasst. Dabei wurden u.a. folgende Beschlüsse gefasst:

1. Es wird die Wiederaufnahme des Linienbestimmungsverfahrens für die B56n gefordert.

2. Der Neubau der L490 zwischen Grüner Weg (L268) und Langemarckstraße (Maßnahme 1 des Regionalen Verkehrskonzeptes) sowie der Neubau der Anschlussstelle Langemarckstraße (B42/L490)(Maßnahme 3 des Regionalen Verkehrskonzeptes) wird gefordert.
3. Die Maßnahmen 5 und 6 des Regionalen Verkehrskonzeptes werden abgelehnt.

Bonn

In der Stadt Bonn wurden die Ergebnisse des Regionalen Verkehrskonzeptes am 30.03.2006 in der Bezirksvertretung Beuel diskutiert. Anschließend wurde die Vorlage im Planungsausschuss eingebracht und dort zur Kenntnis genommen.

Auf Antrag der derzeitigen Koalition hat sich der Rat der Stadt Bonn mit der gesamten Planung zur B56n am 14.06.2006 befasst und mit Mehrheit den bisherigen Beschluss mit der Zustimmung zur Südtangente Bonn aufgehoben sowie die Verwaltung beauftragt, für ein zukunftsgerichtetes Verkehrskonzept für Bonn und die Region folgende Prämissen zu beachten:

1. „Entsprechend den Ratsbeschlüssen zu einem realistischen Verkehrskonzept für den Siebengebirgsraum einschließlich optimierter Planungen und Anbindungen für den ÖPNV unter Einbeziehung von Lärmschutzmaßnahmen zwischen Beuel-Ost und Ramersdorf die notwendigen Schritte mit dem Rhein-Sieg-Kreis abzustimmen und den Rat und die Ausschüsse fortlaufend zu unterrichten.
2. Unter verkehrlichen, ökologischen und städtebaulichen Aspekten sollen Möglichkeiten einer Verbreiterung der A 565 (nördliche Bonner Autobahnumfahrung) untersucht werden, um die Situation für den MIV nachhaltig zu verbessern.“ *(Anmerkungen: MIV = Motorisierter Individualverkehr)*

Die Verwaltung der Stadt Bonn wurde weiter beauftragt: „für die linksrheinischen Flächen ein städtebauliches Konzept (bspw. Straßenrandbebauung im südlichen Bonner Bereich) zu entwickeln und diese Flächen in die vorhandenen Ortsstrukturen einzugliedern. Aus diesem Konzept sind Bebauungspläne zur Nutzung und Vermarktung dieser Flächen zu entwickeln“.

Einschätzung der Verwaltung

Bedeutung der B56n für Königswinter

Die B56n war immer Bestandteil in den planerischen Überlegungen Königswinters. Auf dieser Basis wurde die Regional- und Flächennutzungsplanung betrieben. Die Südtangente Bonn (Teil Ennertaufstieg) dient der Abteilung des Quell- und Zielverkehrs aus dem Bergbereich Königswinters sowie von der A3 aus Richtung Süden zum Arbeitsplatzschwerpunkt Bonn insbesondere in den Bereich des Regierungsviertels und in Ramersdorf, wo immer mehr Arbeitsplätze entstehen (u.a. Deutsche Telekom, Deutsche Post, UN Campus, Internationales Kongress Zentrum). Zugleich würden beide Kreisteile mit einer zweiten leistungsfähigen Trasse verbunden, wodurch die Abhängigkeit von der Nordbrücke und vom Tausendfüßler (A565) sinkt. Des Weiteren werden viele hoch belastete Landes- und Bundesstraßen sowie eine Vielzahl von Ortsdurchfahrten vor allem im Siebengebirgsbereich vom Durchgangsverkehr entlastet (z.B. Ittenbach und Oberdollendorf).

Der Nutzen der B56n (gemäß Kosten-Nutzen-Analyse im Rahmen der Untersuchung zum Bundesverkehrswegeplan) liegt also insbesondere in:

- Transportkostensenkung durch geringere Fahrzeiten,
- Verbesserung der Erreichbarkeit auch durch den ÖPNV,
- Umwelteffekte (Verringerung Lärm, Abgase, Trennwirkung) und
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Beim Nutzen-Kosten-Verhältnis, was entscheidend für die Einstufung in den BVWP ist, konnten beide Teilmaßnahmen der B56n sehr hohe Werte erreichen (Ennertaufstieg 9,27; Venusbergtunnel 4,65). Die Stadt Königswinter war wie der Rhein-Sieg-Kreis davon überzeugt, dass diese hohen Werte zum Verbleib der Maßnahmen im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes führen würden. Auf Basis dieser Ergebnisse hatte auch der Regionalrat ein positives Votum für die B56n abgegeben. Die Maßnahme wurde ferner in den Regionalplan (früher: Gebietsentwicklungsplan) aufgenommen, der die abgestimmten Entwicklungsziele der Region darstellt. Das Streichen der B56n aus dem Bedarfsplan ist für Königswinter nicht akzeptabel. Die ablehnende Haltung gegenüber den Maßnahmen M5 und M6 ist damit

zu erklären, dass die verkehrlichen Wirkungen mit denen der Linienbestimmungsvariante weitgehend identisch sind, hierfür aber komplett neue Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit notwendig würden. Dies entspricht einer zeitlichen Verzögerung von mindestens 2-3 Jahren.

Verkehrssituation in Oberdollendorf

Der Wunsch der Stadt Königswinter, die Maßnahmen 1 und 3 des Regionalen Verkehrskonzeptes weiterzuentwickeln, obwohl sie dort eher negativ bewertet wurden, ist vor dem Hintergrund erklärbar, dass diese die einzigen kurz- bis mittelfristig umsetzbaren Lösungen für die Engpässe in der Ortsdurchfahrt Oberdollendorf darstellen. Für Oberdollendorf besteht akuter Handlungsbedarf. Den Anwohnern in der engen und hoch belasteten Ortsdurchfahrt ist ein Warten auf eine großräumige Entlastung nicht länger zuzumuten.

Ratsbeschluss der Stadt Bonn

Der Ratbeschluss der Stadt Bonn bedeutet eine Abkehr von der regionalen Zustimmung zugunsten der B56n, die sich sowohl im Linienbestimmungsverfahren als auch im Regionalplan dokumentiert hatte. An diesem Beschluss ist besonders zu kritisieren, dass damit die Realisierung der Trasse im linksrheinischen Teil deutlich erschwert soll. Damit hat der Beschluss des Rates vom 14.06.2006 eine neue Qualität. Jetzt soll die Planung nicht einfach nur zurückgestellt, sondern die Trasse zumindest im linksrheinischen Gebiet möglicherweise verhindert werden. Auch wenn zurzeit kein politischer Konsens zugunsten des Venusbergtunnels besteht, so sollte die Trasse freigehalten werden. Spätere Generationen müssen zumindest die Option haben, die Verkehrsprobleme der Region mit dieser Maßnahme, die sich in vielen Untersuchungen als die beste Variante heraus kristallisiert hat, zu lösen.

Nur so können die täglichen Staus der vielen Pendler aufgelöst werden, die aus dem linksrheinischen Kreisgebiet sowie den Bereichen Euskirchen und Ahrweiler aber auch aus Bonn selbst in das Regierungsviertel wollen. Zusätzlich werden so die Anwohner im Süden Bonns vom Durchgangsverkehr entlastet. Besonders kritisch ist die heutige Situation durch die unzureichende Verkehrsinfrastruktur für die Anwohner in Friesdorf, Dottendorf, Poppelsdorf, Kessenich, Röttgen, Ippendorf und der Südstadt, wo sich staugeplagte Autofahrer eigenständig Alternativrouten durch Wohngebiete suchen. Auch die Anlieger der Reuterstraße würden endlich entlastet. In der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde klar herausgearbeitet, dass die Entlastung dieser Wohngebiete deutlich die neuen Eingriffe entlang des Venusbergtunnels übersteigt, zumal fast die gesamte Strecke im (geschlossenen) Tunnel verläuft und auch die Anschlüsse mit geringen Eingriffen ausgestaltet werden können: weitgehend in Tieflage, wie die B42 im Abschnitt Oberkassel-Oberdollendorf.

Neben den negativen Folgen für die Wohngebiete, wo heute viel Durchgangsverkehr zu verzeichnen ist, hat das Fehlen der B56n langfristig negative Wirkungen auf die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Bonn/Rhein-Sieg, denn eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist die Basis für die wirtschaftliche Weiterentwicklung und ist ein wesentliches Kriterium für den Verbleib und die Neuansiedlung von Unternehmen.

Ausbau der A565

Der Ratbeschluss der Stadt Bonn stellt außerdem die Weichen zugunsten des Ausbaus der A565. Die Stadtverwaltung Bonn hatte das Büro Schüller-Plan beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für den Ausbau zu erstellen. Erste Ergebnisse hierzu wurden bereits in der Bezirksvertretung Bonn am 30.05.2006 vorgestellt. Die weitere Beratung im Planungsausschuss der Stadt Bonn erfolgt am 10.08.2006. Sie sind auch im Internet zu finden unter:

http://www.bonn.de/imperia/md/content/umweltundgesundheit-planen-bauenundwohnen/stadtplanung/verkehrsplanung/a565/verbreiterung_a_565_aktuell.pdf

Grundsätzlich ist die Planung zum Ausbau der A565 zu begrüßen, weil die Stauanfälligkeit und Unfallgefährdung im Bereich des Tausendfüßlers heute sehr groß ist. Hier stehen nur zwei Fahrspuren je Richtung zur Verfügung und es fehlt ein durchgehender Standstreifen. Mit der vorgelegten Planung wird neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch die Kapazität für den fließenden Verkehr erhöht. Allerdings bleibt die Frage der Finanzierung.

Einstufung im Bundesverkehrswegeplan

Der Ausbau der A565 (von AK Beuel-AS Lengsdorf) war Jahrzehnte im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthalten (Kategorie weiterer Bedarf). Bei der Novellierung des BVWP in 2003 fand die Gesamtmaßnahme keine Berücksichtigung mehr. Grund hierfür sind die hohen Kosten von 236 Mio. € und den vergleichsweise geringeren Nutzen (Kosten-Nutzen-Quotient 4,18). Die relativ einfach zu realisierende Maßnahme vom AK Beuel bis zur AS Beuel-Nord wurde allerdings herausgelöst und in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Hier wurde inzwischen der Standstreifen zum dritten Fahrstreifen umgenutzt. Für den Ausbau des Tausendfüßlers sieht der Bund also keinen Bedarf. In diesem Sinne hat sich auch der Landesbetrieb in einer ersten Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie geäußert. Es bleibt also abzuwarten, ob es der Stadt Bonn gelingt, vom Bund mindestens 120 Mio. € außerhalb vom Bedarfsplan zu erhalten.

Verkehrsplanerische Auswirkungen

Auch die verkehrsplanerische Wirkung ist zu bedenken. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sind zwar die verkehrsplanerischen Auswirkungen angesprochen worden und es wurde berechnet, dass sich die Qualität des Verkehrsablaufs wesentlich verbessert. Allerdings sind Verkehrszuwächse durch den Ausbau nicht berücksichtigt worden. Insbesondere im Zusammenwirken mit dem geplanten Ausbau der A59 entsteht eine hochleistungsfähige Autobahnverbindung von der A3 (Heumar Dreieck) zur A61 (Kreuz Meckenheim). Ein derartiger „Zubringer“ lässt erwarten, dass der Leitungsfähigkeitsgewinn infolge des Ausbaus durch die neue Attraktivität für den überregionalen Lkw-Verkehr verloren geht.

Zudem ist die unzureichende Leistungsfähigkeit des nachgeordneten städtischen Straßennetzes in Bonn häufig die Ursache für Störungen: D.h. die Verkehrsteilnehmer können nicht von der Autobahn abfahren und blockieren so den durchgehenden Verkehr. Diese Problematik wird durch den Umbau kaum verbessert. Durch die zusätzliche Kapazität der A565 tritt diese Stauursache eher verstärkt auf. Um diese Übergänge in das städtische Straßennetz leistungsfähiger zu gestalten, bedürfte es starker Eingriffe in die vorhandene Bausubstanz. Der Ausbau der A565 wird an der Engpasssituation also kaum etwas ändern. Der Stau wird nicht wie heute auf zwei Spuren sondern künftig auf drei Spuren stattfinden. Zudem wird zusätzlicher überregionaler Verkehr angezogen. Hierzu gehört insbesondere Lkw-Transitverkehr.

Durch die Konzentration des Verkehrs auf die A59 - Nordbrücke - A565 wird diese Trasse zur Achillesferse der Region. Die Verkehrsbedeutung der Südbrücke wird hingegen abnehmen und dies trotz der heute noch vorhandenen Leistungsfähigkeitsreserven. An der Verkehrssituation im Bereich der B56n ändert sich ansonsten nichts. Eine Entlastung des Siebengebirgsbereichs oder eine verbesserte Erschließung des linksrheinischen Kreisgebietes (Entlastung der L158) erfolgt mit dem Ausbau der A565 nicht.

Aus diesen Gründen hält es die Verwaltung für notwendig, darauf zu drängen, dass seitens der Stadt Bonn keine Maßnahmen ergriffen werden, die den Netzschluss von der Südbrücke A562 zur A565 behindern und eventuell sogar unmöglich machen.

Darüber hinaus sollte der Rhein-Sieg-Kreis das Gesprächsangebot der Stadt Bonn annehmen und im Rahmen des Regionalen Verkehrskonzeptes weiter über die Entlastung des Siebengebirgsraumes sprechen. Dabei ist sicherzustellen, dass die Unternehmen und Institutionen sowie die Arbeitsplätze im Regierungsviertel auf kürzestem Weg und mit hoher Leistungsfähigkeit mit der A 3 und der A 565 verknüpft werden.

Die Gespräche sind auszuweiten auf die Fragestellung, wie aus Sicht der Region das Fernstraßennetz der Zukunft auszugestaltet ist. Hierbei sind sowohl die Machbarkeitsstudie zum Ausbau der A565, als auch die Ergebnisse der verkehrswissenschaftlichen Untersuchung des Bundes für die Region einzubeziehen. Ziel der Gespräche muss ein Konsens sein, denn nur so können gegenüber dem Bund Nach- oder Neuanmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan wirkungsvoll vertreten werden.

Zur Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 22.08.2006

Im Auftrag