

Die Südtangente ist **NICHT** „im Abseits“!

Südtangente im Bundesverkehrswegeplan 2030 verhindern

Was Sie bis 7. April tun können

Der Bonner Stadtrat wird am **7. April** über seine Position zum BVWP2030 entscheiden.

Was bedeutet der BVWP 2030 vom 16.3.2016?

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 regelt, welche Schienen-, Wasser- und Fernstraßen bis 2030 geplant oder gebaut werden dürfen. Am 16.3. 2016 legte das Bundesverkehrsministerium seinen Referentenentwurf zum BVWP 2030 vor, damit er vor Jahresende vom Bundestag verabschiedet werden kann. Dieser Entwurf ist **im Verkehrsausschuss** zwischen CDU und SPD abgestimmt, aber noch nicht zwischen den Ministern der Großen Koalition. Es kann also noch Änderungen („Deals“) geben.

Was steht für unsere Region drin im Entwurf zum BVWP 2030? ¹

Im Generalanzeiger wurde vorab die Falschmeldung (kein Planungsrecht für die Südtangente) verbreitet und nur nebenbei richtiggestellt. Wer den Artikeln „Südtangente im Abseits“ und „Südtangente schafft es nicht“ Glauben geschenkt hat, wurde an der Nase herumgeführt.

Im „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ (WB*) stehen folgende Projekte:

- ❖ **Südtangente (Ennertaufstieg + Venusbergtunnel):** Sie darf vor 2030 im Detail geplant werden, das wäre eine Verschlechterung gegenüber der jetzigen Situation. Ob sie tatsächlich zur Baureife gebracht wird, hängt davon ab, wer in Düsseldorf regiert! Der SPD-Verkehrsminister Groschek will die Südtangente nicht, aber bis 2030 stehen noch mehrere Landtagswahlen an. Ein Machtwechsel kann den Bau der Südtangente zur Folge haben.
- ❖ **Rheinbrücke zwischen Bonn und Köln:** Sie darf bis zur Baureife geplant werden Sie ist wenig umstritten, und wird auch Schienen für Nah- und Fernverkehr aufnehmen. Baugeld gibt es vor 2030 nicht.
- ❖ **6- bis 8-spuriger Ausbau der Autobahn A565** von Hardtberg bis Autobahnkreuz Bonn Nord-Ost, inklusive Tausendfüßler und Nordbrücke (Nordspange). Problem: Bis 2030 darf der von vielen wegen der Überlastungsstaus gewünschte Ausbau um je eine Spur nur geplant, nicht gebaut werden. Allerdings muss bis 2020 der Tausendfüßler abgerissen und neu gebaut werden – leider dann aber ohne Erweiterung.

„Vordringlicher Bedarf“ (VB-E): Finanziert wird **der 6-spurige Ausbau der A59** zwischen Autobahnkreuz Ramersdorf und Köln-Porz. Weitere VB-Projekte: Ausbau der A61, Ortsumgehung von Uckerath, Bahnknoten Köln (Baurecht, gut für den ÖPNV).

Wie sind die Bewertungen im „Projekt-Informationssystem (PRINS)“ ausgefallen?

Die Befürworter der Südtangente preisen das hohe Nutzen/Kosten-Verhältnis (NKV) der Südtangente (6,6). Dieser „hohe Nutzen“ ergibt sich aus einer maßlos gesteigerten regionalen Verkehrsprognose (Ennertaufstieg 48.000 Kfz/Tag, inkl. 10.000 Lkws). Interessant: Nicht nur der Verkehr auf der Südbrücke würde zunehmen (12.000 Kfz), sondern sogar auf der Nordbrücke (6.000 Kfz). Für die Bewertung wurde die Lauterbachtalbrücke auf unrealistische 100 Meter (letzte Planung: 650 Meter) verkürzt und der Ennerttunnel utopisch verlängert. Hinzukommt, dass diesmal die beiden Teile rechts und links des Rheins gemeinsam bewertet wurden, weil die für die Bewertung wichtigen Zeitersparnisse größer sind als wenn nur ein Teil gebaut würde.

Genau umgekehrt verfährt der Entwurf des BVWP 2030 mit dem Ausbau der Nordspange: Er wurde in zwei Teile geteilt, was zu jeweils geringerem „Nutzen“ (NKV 4,0 bzw. 2,8) führt. Die Verkehrsprognose sieht für die Nordspange (A565) nach dem Ausbau nur unrealistische zusätzliche 2000 Kfz täglich vor, auch das rechnet den Nutzen klein. „Ausbau vor Neubau“ darf in Bonn nicht schlechterechnet werden.

¹ Link zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (Südtangente auf Seite 132, Nr 214-216):

<http://init.pro.contentstream.de/18004initag/ondemand/3706initag/bmvi/bvwp2030/bvwp-2030-referentenentwurf.pdf>

Würde die gesamte Südtangente untertunnelt?

Täler werden bei Schnellstraßen nicht untertunnelt, sondern überbrückt! Das betrifft das rechtsrheinische Lauterbachtal und das linksrheinische Katzenlochbachtal. Es ist anders, als manche Politiker behaupten:

Tunnels würden weniger als die Hälfte der Südtangente ausmachen. Der überwiegende Teil des vierspurigen Straßenprojekts geht durch Bonner Stadtgebiet und durch die Naherholungsgebiete Rheinaue, Kottenforst und Naturpark Siebengebirge, der rechtlich zuwenig geschützt ist.

Gegen Feinstaub gibt es keine Schutzwand. Lärm und Feinstaub von laut PRINS-Daten **täglich 49.000 Kfz - darunter 10.000 Lkws** - addieren sich zu den in Bonn schon bisher oft überschrittenen Grenzwerten.

Die Naturnähe, die Bonn auch als Wirtschaftsstandort sehr attraktiv macht, ist in Gefahr.

Am Ennert ist nun zur Beruhigung der Naherholungsuchenden die Tunnelpforte nördlich von Ungarten in die Bewertung des BVWP 2030 eingegeben; in Lengsdorf liegt die Tunnelpforte am Ippendorfer Weg. Diese Planungen dienen aber nur der aktuell anstehenden Entscheidung im Bundestag. Im anschließenden „Linienbestimmungsverfahren“ werden oft andere, technisch und finanziell machbare Trassen erarbeitet. Alle 2003 für den Ennertaufstieg geplanten Streckenvarianten sind möglich.

Was kann wirklich in der Region erreicht werden?

Die Südtangente ist kein Allheilmittel gegen Staus. Wer meint, sie könnte die Staus während der vor 2020 notwendigen Sanierung des „Tausendfüßlers“ (A565) auffangen, irrt: Planung und Bau dauern mindestens 20 Jahre; die Südtangente würde frühestens 2037 fertig.

Sie würde 683 Mio € kosten - mehr als die Rheinbrücke bei Wesseling (361 Mio €) und der 6-spurige Ausbau der Nordspange (258 Mio €) zusammen.

Wenn die Region einig ist, dass der Ausbau der Nordspange (A565) in den „vordringlichen Bedarf“ muss, würde dies einen Großteil der Staus auflösen. Wer weiterhin auf der Südtangente beharrt, riskiert, dass der überlastete Tausendfüßler bis 2020 zwar saniert werden muss, aber vorerst keine weiteren Fahrspuren bekommt. Die bekannten Staus bleiben bestehen, und bei einem späteren Ausbau kämen neue Staus hinzu.

Was kann jetzt getan werden?

- ❖ Am wirksamsten ist es, JETZT Ihre Abgeordneten im Stadtrat, im Landtag und im Bundestag aufzufordern, sich gegen die Südtangente im BVWP 2030 einzusetzen.

Der Bonner Stadtrat beschließt seine Position am **7. April 2016.**

Bitte rufen oder schreiben Sie zuvor die Stadtratsmitglieder und den Oberbürgermeister an.

- ❖ Bürgerbeteiligungsverfahren bis 2. Mai: Eine Beteiligung lohnt sich nur, wenn ein neues Argument vorgebracht wird. Deswegen ist eine massenhafte Aktion mit „Muster-Stellungnahmen“ nicht sinnvoll.

Die Unterschriftenaktion „Ennertaufstieg: Nein!“, der sich auch linksrheinische Bürgerinitiativen angeschlossen haben, hat zwar vorerst noch nicht das Ziel erreicht, ist aber sinnvoll gewesen. Sie hat die Ablehnung der Südtangente in der Region dokumentiert.

Bitte werden Sie aktiv:

Der Bonner Stadtrat entscheidet am 7. April 2016 über seine Haltung zum BVWP 2030. Kontaktieren Sie bitte die Abgeordneten der regierenden Koalition aus CDU, Grüne, FDP und bitten Sie um das Folgende:

- 1. Südtangente komplett aus dem Entwurf des BVWP 2030 streichen,**
- 2. Ausbau der Nordspange inkl. Tausendfüßler (A565) in den „Vordringlichen Bedarf“ hochstufen, und**
- 3. Planung der neuen Schienen/Straßen-Rheinbrücke bei Wesseling im BVWP 2030 unterstützen.**

Die Argumente:

- Der Ausbau der Nordspange inkl. Tausendfüßler muss unbedingt vorgezogen werden, damit er zusammen mit der ohnehin fälligen Sanierung erfolgen kann.
- Mehrere im „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ konkurrierende Projekte würden sich gegenseitig behindern. Konsens gibt es für die Rheinbrücke, aber nicht für die Südtangente.
- Die Südtangente (aktuell 683 Millionen Euro) kostet soviel wie die beiden anderen Projekte zusammen. Sie muss aus dem Entwurf des BVWP 2030 komplett gestrichen werden.

Weitere Infos: www.siebengebirgsregion.de Im Menüpunkt Download finden Sie den aktuellen Flyer mit Karte, und demnächst die Stellungnahme des Vereins Lebenswerte Siebengebirgsregion zum BVWP 2030

Immer aktuell mit Medienlinks und Faktenchecks: www.ennertaufstieg.de