

Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag Rhein-Sieg
**Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der
Stadt Bonn**

Siegburg/Bonn, 9. April 1999

**Presseinformation und Stellungnahme zu den
Umweltverträglichkeitsstudien zur B 56n
Südtangente Bonn**

**Kreistagsfraktion
Rhein-Sieg**

Kreishaus, Raum B 1.08
Kaiser-Wilhelm-Platz 1
53721 Siegburg

Telefon 02241 - 50737
Fax 02241 - 53642
E-Mail 0224150738-0001@t-online.de

Kreissparkasse Siegburg
Konto 1014455
Bankleitzahl 38650000

**1. UVS zu Bundesstraße B 56n Südtangente Bonn (rechtsrheinisch) -
Abschnitt A 562 bis A 3/L 143 („Ennertaufstieg“)**

Es wurden **zwei Varianten** untersucht (2.1 und 2.1+). Variante 2.1 führt nördlich an Oberholtorf, Variante 2.1+ südlich an Oberholtorf vorbei.

Baukosten:

Variante 2.1 = 108 Millionen DM

Variante 2.1+ = 115 Millionen DM

Auszüge aus den Bewertungen des Gutachters:

- a) Verkehrsbelastungen der neuen Verbindung zwischen Südbrücke Bonn und Autobahn zwischen 21.800 und 23.100 Kfz/24h je nach Teilabschnitt. Die beiden Varianten 2.1 und 2.1+ unterscheiden sich kaum voneinander. S. 29
- b) „Die stärksten anlagebedingten Auswirkungen des Projektes B 56n werden durch die flächenhafte, ständige Inanspruchnahme und die Versiegelung von heute biotisch aktiven Bodenflächen hervorgerufen (etwa 8 ha, S. 51). ... Darüber hinaus werden die Funktionen des gewachsenen Bodens und der in ihm befindlichen Kleinstlebewesen als Kontakt- und Regenerationsraum irreversibel geschädigt.“ S. 29
- c) „... durch den Neubau (werden) Flächennutzungen und -funktionen zerschnitten, und durch technische Bauwerke wie Dämme, Brücken und Durchlässe wird das Landschaftsbild beeinträchtigt. Die negativen Auswirkungen auf die szenische Qualität der Landschaft machen sich besonders beeinträchtigend in den Freiraumbereichen der Talräume bemerkbar.“ S. 29
- d) „Aufgrund der schwierigen geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse im Bereich des Tunnelbauwerkes ist mit erheblichen bau-, anlage- und z.T. auch betriebsbedingten Auswirkungen zu rechnen.“ S. 30
- e) „In weiten Abschnitten werden durch Abgasemissionen auf der B 56n Südtangente Bonn Bereiche beeinträchtigt, die momentan wenig von verkehrsbedingten Immissionen betroffen sind. Im Gegenzug werden sich durch die Verkehrsreduzierungen auf dem nachgeordneten Straßennetz ... in den Nahbereichen Verminderungen bezüglich der Abgasemissionen ergeben.“ S. 32
- f) Laut UVS ergeben sich je nach Variante folgende verkehrliche Entlastungen auf Parallelstrecken zur B 56n (abschnittsbezogen gemittelt) im

Bezugsjahr 2010:

Straße/n	Belastung jetzt Kfz/24h	Belastung nach Bau der B 56n / Kfz/24h	Entlastung in Prozent
Oberkasseler Straße/ K 8/Birlinghovener Straße/L 143	10.100	6.400 – 6.500	35,6 – 36,6
L 490/L 83	7.700	5.900 – 6.500	15,6 – 23,4
L 268	11.200	2.800 – 2.900	25,0 – 25,9
L 331	14.300	3.300 – 3.500	23,1 – 24,5

„Insgesamt werden jedoch durch den Neubau der B 56 als Varianten 2.1 und 2.1+ Mehrverkehre im engeren rechtsrheinischen Bereich induziert, so daß sich die Gesamtbelastung durch verkehrsbedingte Abgasemissionen für diesen Raum insgesamt erhöhen wird.“ S. 32

- g) „Städtebauliche Nutzeneffekte können aktiviert werden, wenn die Verkehrsentlastungen mindestens 30 % betragen. Ihr volles Potential wird erreicht, wenn mehr als die Hälfte des Verkehrs aus dem vorhandenen Straßenraum innerhalb von Ortslagen abgezogen werden kann. Diese Reduktion des Verkehrs um mindestens 30 % wird im vorliegenden Fall jedoch nur im Straßenzug Oberkasseler Straße/K 8/Birlinghovener Str./L 143 erreicht. ... Die zu prognostizierenden Reduzierungen in den Lärm- und Schadstoffimmissionen innerhalb der Wohnsiedlungsbereiche werden sich bei einer Verringerung der Verkehrsmengen in der Prognose für das Jahr 2010 um maximal gut ein Drittel jedoch auf einem geringen bis sehr geringen Niveau abspielen, wenn man die Randbedingungen (z. B. Fahrzeugflotte, Motortechnik, Fahrgeschwindigkeiten) von heute unverändert läßt.“ S. 53
- h) „Mit dem Bau einer der beiden Neubauvarianten lassen sich in der Prognose für das Jahr 2010 Entlastungen von ca. 15 % bis ca. 36 % der Verkehrsmenge auf den besagten vier Straßenzügen erreichen. Diese verkehrlichen Entlastungen und die damit verbundenen Verminderungen insbesondere der Lärm- und Abgasemissionen werden jedoch als nicht so erheblich eingestuft, daß eine Beibehaltung des heutigen Zustandes als Prognose-Nullfall aus sektoraler umweltfachlicher Sicht von vornherein ausscheidet.“ S. 50
- i) Tabellen zu Einzelergebnissen zu den Schutzgütern: Tiere, Pflanzen, Lebensräume; Boden; Grund- und Oberflächenwasser; Klima und Luft; Landschaftsbild; Wohnen und Wohnumfeld; Erholung; Kultur- und sonstige Sachgüter; ab Seite 41ff
Vergleich der beiden Trassenvarianten bzgl. Schutzgüter: S. 49. „... sind schutzgutübergreifend aus sektoraler umweltorientierter Sicht der Variante 2.1 geringe Vorteile gegenüber der Variante 2.1+ einzuräumen, wenn man sämtliche Schutzgüter und Parameter gleichartig bewertet.“ S. 50

Ergebnis der Studie:

„Aufgrund dieser nur teilweise und ungenügend gegebenen Entlastungen der Verkehrsmengen im bestehenden Straßennetz mit den damit verbundenen geringen Reduzierungen der Lärm- und Abgasimmissionen im Bereich der Wohnbebauung **wird in der ersten Priorität der sog. ‚Null-Variante‘ aus sektoraler umweltfachlicher Sicht der Vorzug gegeben.** Die zu erzielenden Verbesserungen im Bereich der bebauten Umwelt rechtfertigen nicht die zusätzlichen Beeinträchtigungen der unbebauten Umwelt, die durch den Bau der B 56n als Südtangente Bonn hervorgerufen werden.“ S. 53

Wenn lt. Gutachtern aus anderen Gründen dennoch eine Entscheidung für den Bau der B 56n getroffen werden sollte, dann Variante 2.1+ bis Ungarten/Heiderhof, ab dort Variante 2.1 der Vorzug zu geben.

2. UVS zu Bundesstraße B 56n Südtangente Bonn (linksrheinisch) – Abschnitt A 565 bis Bahnparallele (Nahum-Goldmann-Allee) („Venusbergtunnel“)

„In der vorliegenden UVS werden die Wirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Schutzgüter nach UVPG) und die Anforderungen an eine umweltverträgliche Realisierung durch Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung untersucht.“ S. 7

„Vorhaben verfolgt das Ziel, die Bonner Innenstadt, insbesondere die Reuterstraße, die Konrad-Adenauer-Allee und die Friedrich-Ebert-Allee von durchgehendem Verkehr zu entlasten.“ S. 8

„Im Rahmen einer UVP/UVS sind Vorhabenalternativen zu berücksichtigen (§ 6 Abs. 4 Nr. 3 UVPG). Der Vergleich mit dem Null-Fall (Verzicht auf das Vorhaben) ... soll zeigen, ob das Vorhaben einen positiven oder negativen Effekt auf die Umwelt hat.“

Es wurden **vier Varianten** untersucht:

- Variante 1 a (Mitteltunnel mit plangleichem Anschluß der L 261)
- Variante 1 b (Mitteltunnel mit planfreiem Anschluß der L 261)
- Variante 2 a (Südtunnel ohne Anschluß an L 261; längere Tunnelführung)
- Variante 2 b (Südtunnel mit Anschluß an L 261; Brücke über Götgesbachtal)

Baukosten:

Variante 1 a = 550 Millionen DM

Variante 1 b = 560 Millionen DM

Variante 2 a = 673 Millionen DM

Variante 2 b = 573 Millionen DM

Auszüge aus den Bewertungen der Gutachter zu den Schutzgütern

„Die temporäre Zerschneidung während der offenen Tunnelbauphase in der Rheinebene wäre grundsätzlich als ausgleichbar einzustufen, wenn damit nicht der weitreichende Verlust des Lebensraumes einhergehen würde. In diesem Raum ist mit einer bleibenden Abwertung der Lebensraumqualität nach Beendigung der Bauphase zu rechnen. Die Kompensation muß außerhalb des Gebietes erfolgen.“ S. 159

„Eine bleibende Veränderung des Landschaftsbildes durch den Straßenbaukörper und die Brückenbauwerke ist aufgrund der weitreichenden Wirkungen gegeben. Die natürliche Erholungseignung wird durch die zunehmende Freiraumverlärnung erheblich beeinträchtigt. Vor allem im Bereich des Lengsdorfer Baches wird das hohe Brückenbauwerk das Landschaftsbild völlig neu prägen.“ S. 159

„Die geplanten Trassenvarianten verursachen weiterhin Eingriffe in die Schutzgüter Pflanzen und Tiere durch den Verlust und die Zerschneidung von hochwertigen Lebensräumen.“

Boden

Offene Bauweise im Bereich Dottendorf und Kessenich mit jahrelangen Beeinträchtigungen. „Im Baufeld werden die Lebensraum- und Standortverhältnisse durch Verdichtung abgewertet, insbesondere durch das Befahren von Böden in feuchtem oder nassem Zustand. Die geringere Durchlüftung verschlechtert die Standortbedingungen für natürliche Vegetation, für Kulturpflanzen und für Bodenorganismen.“ S. 101

Grundwasser

Im Bereich Dottendorf/Kessenich sind während der Baumaßnahme „erhebliche Grundwasserabsenkungen erforderlich“ S. 102

„Unterhalb der Hauptterrasse können die Tunnelröhren sowie die Tunnelkammine dauerhafte Veränderungen der Grundwasserabflüsse bewirken“ S. 103

Brücke über Lengsdorfer Bach: „... Verfrachtung von Schadstoffen auf dem Luft- und Wasserweg in das Lengsdorfer Bachtal ...“ S. 103

Klima und Luft

„ ... offene Querung des Lengsdorfer Bachs und der Kaltluftabflußbahn ‚Lengsdorfer Bachtal‘, die für die Durchlüftung von Lengsdorf und Endenich und die Zufuhr frischer, unbelasteter Luftmasse von großer Bedeutung sind, wird die o.g. Siedlungsflächen durch Schadstoffeintrag belasten.“ S. 105

„Durch die geplanten Tunnelentlüftungen im Frischluftentstehungsgebiet Kottenforst und im Melbtal (Engelsbach), die für die Zufuhr von Frisch- und Kaltluft für die Bonner Innenstadt eine hohe Bedeutung haben, sind zusätzliche Belastungen durch Verfrachtung der Luftschadstoffe zu erwarten.“ S. 105

Vegetation

„Durch den Verlust von hochwertigen Vegetationsstrukturen gehen Tierlebensräume verloren, und es werden Eingriffe in das Landschaftsbild verursacht“. S. 106

Tiere

Auf beiden Seiten des Venusbergs hohe Beeinträchtigungen und gravierende Konflikte.

Landschaft und Landschaftsbild

„Der hochwertige Laubmischwaldbestand des Kottenforstes wird bis in eine Tiefe von etwa 100 m nachhaltig zerstört. Das Öffnen des Waldrandes ist ein hoher Eingriff trotz offener Tunnelbauweise, da sich der Waldbestand auf dem Tunnel nicht mehr regenerieren kann.“ S. 108

„Das Lengsdorfer Bachtal wird nachhaltig durch den Trassenverlauf in Dammlage und das Brückenbauwerk zerschnitten.“ S. 109

Kultur- und Sachgüter

Beidseits der Kessenicher Straße müssen Häuser abgerissen werden. „Aufgrund grundwasserabsenkender Maßnahmen in der Bauphase können Setzungsschäden bestehender Gebäude in Dottendorf auf einer Breite beidseits der Trasse von ca. 100 m nicht ausgeschlossen werden“ S. 110

„Während der Tunnelbauphase können die Kliniken am Venusberg sowie die Siedlungsflächen von Ippendorf durch Erschütterungen beeinträchtigt werden.“ S. 110

„ ... wird die Wohnsituation in Ückesdorf durch die Lage zwischen BAB 565 und B 56 n wesentlich verschlechtert.“ S. 121

Verkehrliche Bewertungen der Studie

Verkehrsstärken der neuen Verbindung zwischen 27.186 Kfz Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) bei Variante 2 a und 33.426 DTV bei den Varianten 1 a und 1 b. Seite 126.

**Variante 2 a
(Tunnel im Bereich
Götgesbach und
Katzenlochbach,
ohne Verknüpfung
mit L 261!) „reiner
Lückenschluß im
Autobahnnetz“
2b (Tieflage der
Trasse, Brücke
über Götgesbach,
mit Verknüpfung
der L 261)**

Entlastung der Reuterstraße zwischen 3520 Kfz/Tag (bei Variante 2 a) und 5634 Kfz/Tag (bei den Varianten 1 a und b). Stärker wird die B 9 entlastet (zwischen 9626 bei Variante 2 a und 12922 bei Varianten 1 a und b). Seite 126.

Ergebnis der Studie

„Der Zielsetzung folgend, eine möglichst effektive umfängliche Entlastung zu bewirken, aber trotzdem ökologisch vertretbare, mit minimalen Eingriffen verbundene Trasse zu finden, ergibt sich der Mitteltunnel mit plangleichem Anschluß an die L 261 (Variante 1a) als Vorschlagslinie.

3. Anmerkungen zu den beiden Studien

Die beiden Umweltverträglichkeitsstudien sind von zwei verschiedenen Büros mit zwei unterschiedlichen Systematiken (!) durchgeführt worden. Während die Büros Froelich&Sporbeck/Gietemann, Hamacher eine vergleichende Bewertung mit der Null-Variante in ihrer abschließenden Bewertung vornehmen, geschieht dies bei der Studie der Büros Lahmeyer International und Planung+Umwelt nicht, obwohl dies laut UVPG vorgeschrieben ist! (s. Lahmeyer Seite 163)

Anhand der Tabellen auf den Seiten 129 ff der Studie von Lahmeyer International und Planung+Umwelt, in denen die Null-Variante mit den geplanten Neubau-Varianten verglichen wird, ergibt sich folgender Vergleich bei der Belastung der Schutzgüter:

Belastung Schutzgut	0-Variante	Variante 1 a	Variante 1 b	Variante 2 a	Variante 2 b
Boden					
hoch	1	1	1	3	10
mittel	2	9	9	11	4
gering		4	4		
Verbesserung					1
Grundwasser					
hoch		4	4	6	10
mittel	2	4	4	4	
gering		4	4	2	2
Verbesserung					
Oberflächen-gewässer					
hoch		2	2	2	4
mittel	1	4	4	4	5
gering		2	2		
Verbesserung	4				
Klima/Luft					
hoch	2	6	6	5	7
mittel	3	2	3	1	2
gering	1	2	1	1	1
Verbesserung		1	1	1	1
Pflanzen					
hoch	1	5	5	6	11
mittel		3	3	4	2
gering		8	8	7	6
Verbesserung	3				

Tiere					
hoch		3	3	5	9
mittel	2	2	2	6	7
gering		5	5	4	1
Verbesserung	2				
Landschafts-bild					
hoch					
mittel	3	4	4	1	10
gering	1	5	5	11	3
Verbesserung	2	4	4	2	1
Mensch					
hoch		9	9	7	13
mittel	4	2	2	1	1
gering		1	1	5	
Verbesserung					

Belastung Schutzgut	0-Variante	Variante 1 a	Variante 1 b	Variante 2 a	Variante 2 b
Kultur- und Sachgüter					
hoch		2	2	1	2
mittel		1	1	1	1
gering				1	1
Verbesserung					
Gesamt	23	98	100	101	113
hoch	7	36	36	36	76
mittel	15	32	35	43	25
gering	1	30	29	22	12
Verbesserung	11	1	1	1	2

Darstellung von nicht vermeidbaren, erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen durch einen Venusberg-Tunnel auf Seite 156f der Studie.

Mögliche Ausgleichsmaßnahmen werden in der Studie zum Venusbergtunnel nicht genauer beschrieben. Es ist sehr fraglich, ob ein Ausgleich stattfinden kann, da die Aufwertung sehr vieler Flächen notwendig ist. „Die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Fläche wird durch die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, die im allgemeinen auf Acker- und Grünlandflächen durchgeführt werden, erhöht.“ S. 158 Hier stellt sich u.a. die Frage, ob die Eigentümer zustimmen oder ggf. in langjährigen Verfahren enteignet werden müßten.

(Fragliche) Grundlage beider Studien: Das Verkehrsgutachten der Ingeniergesellschaft IGS für den Rhein-Sieg-Kreis

Das Verkehrsgutachten der Ingeniergesellschaft Stolz mbH, Kaarst (IGS) wurde von der politischen CDU/FDP-Mehrheit des Rhein-Sieg-Kreises ohne Absprachen mit der Stadt Bonn in Auftrag gegeben. Das Gutachten beruft sich wiederum in seinen Prognosegrundlagen auf folgende Gutachten bzw. Untersuchungen: Wohnungsmarktuntersuchung für die Region Bonn (1995) und „Anbindung der Region an den Flughafen Köln/Bonn“ von Schlegel/Spiekermann (1995)

Es wird von folgenden Prämissen ausgegangen:

- Die Verkehrsmittelwahl der (zusätzlichen) Berufs- und Ausbildungspendler aus dem Rhein-Sieg-Kreis nach Bonn erfolgt gemäß dem Ergebnis der Volkszählung 1987. Es ist jedoch bekannt, daß bei einer Volkszählung der PKW aus steuerlichen Überlegungen als Verkehrsmittel angegeben wird, obwohl dieser nicht tatsächlich für die Fahrt zur Arbeitsstelle benutzt wird. Es ist deshalb davon auszugehen, daß der von IGS verwandte Modal-Split nicht der tatsächlichen Verkehrsmittelwahl entspricht, sondern ein höherer Anteil den Umweltverbund auf dem Weg zur Arbeit nach Bonn nutzt. Das Gutachten kommt dann zu überhöhten PKW-Anteilen.
- Bei der Zahl der Arbeitsplätze im Jahr 2010 in Bonn wird von IGS aus den verwendeten Gutachten die maximale, bei der Bevölkerungszahl die niedrige verwandt. Aber: Die Grundlagen des Gutachtens „Anbindung der Region an den Flughafen Köln/Bonn“ sind äußerst fragwürdig, da bei den Berechnungen zum Teil ohne jede kritische Prüfung von Angaben der Flughafen Köln/Bonn GmbH ausgegangen wird.

„Ausgehend von den Annahmen des Luftverkehrsgesetzes für das Jahr 2010 des BVWP '92 wurde in Absprache mit der Flughafen Köln/Bonn GmbH bereits im Bezugsfall ein verstärktes Angebot unterstellt. Die Berechnungen gehen davon aus, daß im Bezugsfall durchschnittlich 215 Flugpaare/Tag (statt der 128 Flugpaare/Tag gemäß BVWP 92) starten und landen werden.“ S. 14;

„Gemäß den Vorgaben der Flughafen Köln/Bonn GmbH wurde das tägliche Flugangebot im Planfall gegenüber dem Bezugsfall um 21 Flugpaare verstärkt. 17 dieser Flugpaare wurden dabei von Frankfurt a. Main nach Köln/Bonn verlegt.“ S. 14;

„Aufgrund der vorab geschilderten Ausweitung des Flugangebots wird für den Zeitraum 1992 bis 2010 sowohl im Bezugsfall als auch im Planfall mit einer deutlichen Zunahme des Fluggastaufkommens gerechnet. Die Vorausschätzungen weisen einen Anstieg des Originär-Aufkommens im Flugverkehr von 3,49 Mio. Fluggästen im Jahr 1992 auf 9,66 Mio. Fluggäste für den Bezugsfall und 11,01 Mio. Fluggäste für den Planfall im Jahr 2010 aus.“

S. 15; „Das Frachtverkehrsaufkommen am Flughafen Köln/Bonn steigt gemäß den Erwartungen der Flughafen Köln/Bonn GmbH von 188.000 t im Jahr 1992 auf 700.000 t im Jahr 2010 für den Bezugsfall wie für den Planfall an.“ S. 15

Aus den o.g. Vorgaben errechnet der Gutachter dann Arbeitsplatzeffekte im Zusammenhang mit dem Flughafen Köln/Bonn: „Die Beschäftigtenzahlen des Planfalles ... gehen davon aus, daß infolge eines erhöhten Flugangebotes sowie eines ICE- und S-Bahn-Anschlusses am Flughafen Köln/Bonn zum Prognose-Zeithorizont 2010 rd. 11 Mio. Fluggäste/Jahr als Originär-Ein-/Aussteiger abgefertigt werden. Das Frachtaufkommen bleibt im Planfall gegenüber dem Bezugsfall mit rd. 700.000 t/Jahr unverändert.“ S. 19

Auf diese so errechneten Arbeitsplatzeffekte in einer Höhe von 18.616 für die Stadt Bonn und 25.419 für den Rhein-Sieg-Kreis bezieht sich IGS bei seinen Berechnungen.

Das Gutachten „Perspektiven des Luftverkehrs in Nordrhein-Westfalen“ des Wissenschaftszentrums Nordrhein-Westfalen und des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie vom August 1997 kritisiert die in den Gutachten, die zum ICE-Anschluß am Flughafen Köln/Bonn erstellt worden sind, errechnete Arbeitsplatzzahl. Insbesondere sei die angegebene Zahl von indirekten Arbeitsplätzen am Flughafen sowie die induzierte Zahl der Arbeitsplätze sehr zu bezweifeln. Es würde in der Luftverkehrskonzeption des Landes NW und auch in den Gutachten zum ICE-Anschluß des Flughafens für die Zahl der indirekten Arbeitsplatzeffekte von einem Multiplikator von 1,7 im Verhältnis zu den direkten Arbeitsplätzen ausgegangen. Für die induzierten Auswirkungen würde noch einmal ein Multiplikator von 1,7 verwandt. Das Land berufe sich bei diesen Multiplikator-Zahlen auf eine Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung in Berlin (DIW). Das DIW konnte jedoch trotz intensiver Nachfrage seitens des Wissenschaftszentrums und des Wuppertal Instituts weder die Existenz der betreffenden Studie noch die Zahlen bestätigen. Im Gegenteil: Das DIW hielt die Höhe der verwandten Arbeitsplatzmultiplikatoren nicht für wahrscheinlich (vgl. Seite 115/116 Wuppertal Institut). „Ungeachtet dessen werden in der Luftverkehrskonzeption NRW diese Zahlen verwandt und daraus folgend in Arbeitsplätze umgerechnet, was rein rechnerisch zu sehr hohen Arbeitszahlen führt.“ (S. 116/117). Die Berechnungen der Studie „Perspektiven des Luftverkehrs in Nordrhein-Westfalen“ kommen zu dem Ergebnis, daß die indirekten Arbeitsplatzeffekte durchschnittlich dem Faktor 0,8 (und nicht 1,7) entsprechen. Für den Bereich der induzierten Arbeitsplätze wird davon ausgegangen, daß jegliche wirtschaftliche Aktivität induzierte Arbeitsplatzeffekte auslöst. Eine grobe Abschätzung würde nach Meinung der DIW-Experten für alle Investitionsbereiche jeweils einen Multiplikator zwischen 1 und 1,5 ergeben (vgl. Seite 117). Im Ergebnis stützen die Darstellungen des Wissenschaftszentrums und des Wuppertal Instituts die Aussage, daß die für den Flughafen und die Region angegebenen Arbeitsplatzzahlen aufgrund überhöhter Multiplikatoren deutlich zu hoch berechnet sind.

- Während das Gutachten zur Anbindung des Flughafens von einem Bevölkerungszuwachs für die Stadt Bonn von 311.571 im Jahr 1992 auf 320.857 im Jahr 2010 ausgeht (+ 3 %), geht IGS hingegen auf der Grundlage der Untersuchung zum Wohnungsmarkt von einer Abnahme der Bevölkerung in Bonn um 3.318 Einwohner auf 308.200 Einwohner aus. Hier sind, je nach Nutzen für IGS bzw. den Rhein-Sieg-Kreis, Zahlen aus den verschiedenen Gutachten verwandt worden.

- Die Möglichkeiten für eine höhere Nutzung des Umweltverbunds in der Region, insbesondere des ÖPNV, werden von vornherein ausgeblendet: „Da nur schwer einzuschätzen ist, welche Modal-Split-Verschiebungen aufgrund einer bis zum Jahr 2010 noch verbesserten ÖPNV-Qualität auf ausgewählten Verbindungen zu erwarten sind, wurde auf einen solchen Ansatz verzichtet.“ S. 19
- Die Gutachter selbst räumen auf Seite 19 ein, auf wie unsicheren Grundlagen ihre Zahlen beruhen: „... die hier ausgewiesenen Abschätzungen stellen sicherlich nur Anhaltswerte dar, die dennoch für eine Beurteilung der Auswirkungen von Strukturentwicklungen zugrunde gelegt werden können.“
- Der Besetzungsgrad je PKW im Berufsverkehr wird mit 1,2 Personen angenommen. Die Möglichkeiten, Anreize zur Bildung von Fahrgemeinschaften zu schaffen, werden nicht untersucht und berücksichtigt.
- Die Möglichkeiten und Auswirkungen von Job-Tickets, kombiniert mit einer Parkraumbewirtschaftung, werden nicht untersucht und berücksichtigt.
- Berufspendlerzuwächse bis zum Jahr 2010 werden lt. IGS „auf vielen Netzabschnitten mehr als nur kompensiert“ S. 45 - u.a. im Bereich Wachtberg und Königswinter. Dies bedeutet, daß mehr Personen auf das Auto und weg vom ÖPNV gelenkt werden! Durch die Südtangente wird Autoverkehr induziert!

Unterschiedliche PKW-Belastungszahlen für den Venusbergtunnel

- Die UVS geht von Verkehrsstärken der neuen Verbindung zwischen 27.186 Kfz „Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) bei Variante 2 a und 33.426 DTV bei den Varianten 1 a und 1 b aus. Seite 126.
- Der Bundesverkehrswegeplan geht bei seinen Berechnungen von 45.100 Kfz/24h im Jahr 2010 aus, woraus sich ein höheres Nutzen-Kosten-Verhältnis gegenüber den Annahmen der UVS errechnet (3,3 im BVWP). Wenn die Annahmen und Bewertungen der UVS zutreffen, ergibt dies ein niedrigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis. Folgerung: Aussagen und Bewertungen des BVWP sind aufgrund UVS nicht mehr aktuell.

Unterschiedliche Aussagen zur verkehrlichen Bedeutung der Südtangente Bonn

- Bundesverkehrswegeplan: „Abbau von Kapazitätsengpässen und Minderung der Unfallgefahr auf der A 565 und der B 9 sowie im zuführenden Straßennetz (z. B. Rheinbrücke Beuel, Zubringer Hardtberg und Lengsdorf), Verkehrsentlastung der Bonner Innenstadt und Abbau innerörtlicher Umweltbelastungen“
- Petitionsausschuß des Bundestages in Übereinstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr (September 1996): „Das Projekt hat überregionale Bedeutung und soll die Wohngebiete der Stadt Bonn mehr als bisher vom Durchgangsverkehr befreien. Die Attraktivität der Stadt Bonn für die Ansiedlung von verschiedenen Institutionen soll erhöht werden.“
- IGS: „Zu erwähnen ist, daß die Verkehrsbelastungen der B 56n nahezu ausschließlich durch Quell- und Zielverkehre der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises zusammengesetzt sind. Auch aufgrund der Steigungsverhältnisse und der z.T. zweispurigen Führung ergeben sich für den Durchgangs- bzw. Fernverkehr Zeitnachteile, die einen Wechsel zwischen den Bundesautobahnen 3, 59 und 565 über die B 56n unattraktiv machen. Die Fernverkehre werden insofern auf den angestammten Routen verbleiben.“
S. 45
- UVS 1999 zum Venusbergtunnel: „Die B 56n hat die Funktion einer Ortsumgehung südlich des Bonner Stadtzentrums. Sie hat die Aufgabe, innergemeindliche Zentren an Straßen der Verbindungsfunktionsstufe I (A 565 und A 562) anzubinden ...“; „Vorhaben verfolgt das Ziel, die Bonner Innenstadt, insbesondere die Reuterstraße, die Konrad-Adenauer-Allee und die Friedrich-Ebert-Allee von durchgehendem Verkehr zu entlasten.“ „Im wesentlichen wird die B 56n von Bonn orientiertem Verkehr genutzt werden“ S. 8

- Voraussetzung für die Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bundesverkehrswegeplan ist, daß es den Bestimmungen des Bundesfernstraßengesetzes entspricht, wonach „Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) ... öffentliche Straßen sind, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.“

Unterschiedliche Aussagen des Büros Lahmeyer International zum Venusbergtunnel

Während Lahmeyer International in seiner aktuellen UVS zu einer Empfehlung für den Mitteltunnel kommt, sah die Aussage in der UVS für die Stadt Bonn aus dem Jahr 1989 (die zu einer Empfehlung für den Reutertunnel kommt) zum Venusbergtunnel so aus: „Es sei nochmals hervorgehoben, daß es nicht sinnvoll ist, zusätzlichen überregionalen Verkehr durch das Stadtgebiet von Bonn zu führen. Daher wird die Realisierung einer überregionalen Verbindung A 3, A 565 und A 61 im Stadtgebiet negativ bewertet.“ S. 22

Rechtliche Situation

Es ist davon auszugehen, daß – wenn es denn jemals zu einem Planfeststellungsverfahren käme – in diesem Verfahren gegen die beiden Straßenbauprojekte vor Gericht geklagt würde. Dabei gilt, daß das Abwägungsgebot eingehalten werden muß. Es ist so gut wie ausgeschlossen, daß ein Verwaltungs- bzw. Oberverwaltungsgericht angesichts der verschiedenen vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudien und deren Ergebnissen, den beiden Vorhaben zustimmen würde. Zu rechnen ist eher damit, daß aufgrund einer fehlerhaften Abwägung beide Vorhaben vom Gericht gestoppt würden.

4. Politische Bewertung

- Beide Tunnel sind nicht umweltverträglich zu realisieren. Beim Ennertaufstieg ist dies das explizite Ergebnis der Studie. Bei der Studie zum Venusbergtunnel ergibt sich dies aus der Gegenüberstellung der Ergebnisse für die Schutzgüter bei der Null-Variante und den Neubauvarianten, die von den Gutachtern selbst nicht vorgenommen wird, obwohl dies vom UVPG so vorgeschrieben ist.
- Zu kritisieren ist die nicht einheitliche Systematik der beiden Studien.
- Während die Studie zum Ennertaufstieg in Abwägung mit den zu erreichenden Verkehrsentlastungen auf Parallelstrecken im Rhein-Sieg-Kreis selbst bei Entlastungen bis zu 35 % zu einem negativen Ergebnis kommt, kommen die Gutachter zum Venusbergtunnel selbst bei der viel geringeren Entlastung von maximal 12,5 % für die Reuterstraße zu einer positiven Empfehlung. Die Entlastung von max. 5634 Kfz/24h auf der Reuterstraße durch einen Mitteltunnel ergibt aufgrund der viel zu geringen Entlastung (Belastung der Reuterstraße lt. Stadtverwaltung Bonn im Bürgerinformationsblatt zum Umbau der Reuterstraße 1996: 50.000 Kfz/24h) für sich genommen keine Voraussetzung, die Reuterstraße zweispurig umzugestalten. Die Behauptung der CDU, mit dem Bau eines Autotunnels durch den Venusberg würde die Reuterstraße deutlich entlastet und könnte zweispurig umgestaltet werden, ist damit hinfällig. Einzig durch einen konsequenten Ausbau des Umweltverbundes in der Region und in der Stadt Bonn wird auf Dauer die Reuterstraße so entlastet werden können, daß sie zweispurig umgestaltet werden kann.
- Auf Seite 88 der Studie zum Venusbergtunnel heißt es: „Die Siedlungsflächen und die siedlungsnahen Freiflächen werden im Null-Fall aufgrund des prognostizierten Verkehrsanstiegs durch zunehmende Lärm- und Schadstoffimmissionen belastet. Die Erholungsflächen im Kottenforst werden als Folge der zunehmenden Verkehrsmengen im Rheintal und auf der BAB 565 stärker verlärmert werden.“ Welche Verkehre und welche Verkehrsmengen in welchem Umfang zunehmen

oder abnehmen ist jedoch eine politische Frage. Hier können nicht einfach Entwicklungen der vergangenen vierzig Jahre fortgeschrieben werden.

- Das beiden Studien zugrundeliegende IGS-Gutachten geht von sehr fragwürdigen Zahlenvorgaben und Annahmen bei seinen Berechnungen aus. Die Arbeitsplatzzahl in Bonn für 2010 wird sehr hoch, die Bevölkerungszahl eher niedrig angesetzt, woraus sich entsprechende Pendlerströme ergeben. Das Pendlerverhalten wird auf der Grundlage der Volkszählung aus dem Jahr 1987 berechnet, was zu einer Bevorzugung des PKW-Anteils führt. IGS berücksichtigt nur unzureichend bzw. gar nicht die Möglichkeiten zu einem Ausbau des regionalen Umweltverbunds, zur Einführung eines Job-Tickets mit Parkraumbewirtschaftung sowie zur Bildung von Fahrgemeinschaften.
Die im IGS-Gutachten errechneten und von den Gutachtern der UVS übernommenen PKW-Belastungszahlen sind deshalb zu hoch.
- Sowohl das Büro IGS als auch das Büro Grebe raten dringend davon ab (abgesehen davon, daß Grebe sich grundsätzlich gegen beide Projekte ausspricht), allein den Venusbergtunnel zu realisieren: „Durch die Konzentration des Verkehrs auf die Konrad-Adenauer-Brücke nach Fertigstellung des Südtunnels werden einzelne Netzteile im östlichen Rhein-Sieg-Kreis zusätzlich belastet, solange nicht beide Maßnahmen realisiert werden.“ IGS S. 44
- Kreistagsbeschuß vom 13.10.1992: „Für den vordringlichen Bedarf werden zusätzlich folgende Projekte angemeldet: 4-streifige Verbindung zwischen Konrad-Adenauer-Brücke und der Köln-Meckenheimer Autobahn (A 565), allerdings nur in Zusammenhang mit der Realisierung des Ennertunnels.“ Da die UVS nun zu einer endgültigen Ablehnung des Ennertaufstiegs kommt, muß der Rhein-Sieg-Kreis sich dafür einsetzen, daß beide Projekte aufgegeben werden.
- Durch die Südtangente wird nach den Zahlen von IGS noch zusätzlicher Autoverkehr induziert. Dies widerspricht diametral den Zielen einer umwelt- und regionsverträglichen Verkehrspolitik.
- Strukturgutachten Bonn/Rhein-Sieg-Kreis (1992)
Dem stark ausgebauten Netz für den Individualverkehr steht ein unzureichend entwickeltes Netz des öffentlichen Nahverkehrs gegenüber.
- Selbst wenn es jemals zu einem Planfeststellungsverfahren käme, würde dies mit hoher Sicherheit vor Gericht aufgrund fehlerhafter Abwägung (aufgrund der Ergebnisse der verschiedenen UVS) gestoppt werden.

Fazit: Beide Projekte müssen aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen werden. Die Ergebnisse der UVS werden auf Initiative von B. 90/Die Grünen in den zuständigen Gremien des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Bonn diskutiert werden.