

<b>(Teil)-Projektnummer</b>	A59-G80-NW
<b>Straße</b>	A 59 AD St. Augustin/W (A 560) - AD Köln/Porz (A 559)
<b>Einstufungsvorschlag BVWP-E</b>	VB-E
<b>Geplante Maßnahme</b>	Ausbau (von 4 auf 6 Streifen)
<b>Verfahrensstand</b>	„Vorplanung hat begonnen“ – von K/Porz bis AS Flughafen sind aber 2012 schon Pläne offengelegt worden
<b>LABÜ-Aktenzeichen</b>	K 74-04.05 ST/9.12; nur von AD Köln/Porz bis AS K-Flughafen

## Bewertung des Vorhabens

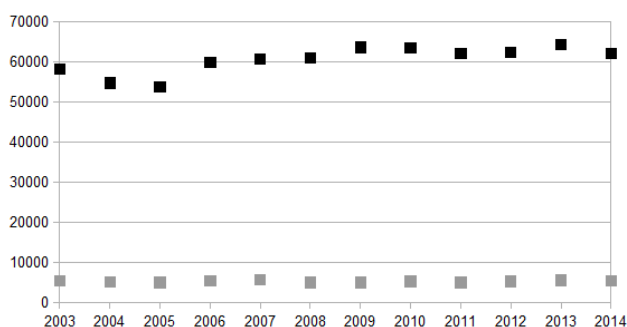
### Bedarf / Alternativen

Die Verkehrsströme auf der A 59 steigen seit 2003 leicht an; der LKW-Verkehr stagniert aber seit mehr als 10 Jahren (siehe Graphik).

Die Notwendigkeit eines 6-streifigen Ausbaus wurde, zumindest für den Abschnitt Köln-Porz bis AS Flughafen Köln-Bonn, mit der für 2025 prognostizierten Verkehrsbelastung von 125.500 Kfz/d begründet; diese Prognose wurde jedoch ohne nachvollziehbare Grundlagen (z.B. Entwicklung der Verkehrsbelastung in den letzten Jahren, letzte Verkehrszählungen) zum Anlass der Planung genutzt. Sie ist nach den bisherigen Verkehrszahlen aber unbegründet.

Auch vorherige Prognosen gingen fehl: „In der Projektanalyse aus dem Jahr 2007 wird je nach Teilabschnitt ein DTV-W zwischen 88.400 und 118.600 Kfz/24h ausgewiesen.“ (BVWP-E – Projektdossier Kap. 1.2). Diese Prognose ist bisher nicht eingetreten; 2014 wurden nur 62.102 DTV verzeichnet.

Ebenso unrealistisch sind die vom BVWP-E prognostizierten Werte für 2030 von 111.000 DTV. Das würde einer Steigerung des Gesamtverkehrs von >78 % in 16 Jahren entsprechen! Die gesamte Bedarfs-Prognostik für die A 59 ist derzeit unrealistisch. Hauptbelege für diese Einschätzung sind die stagnierenden LKW-Verkehre und die bislang nicht eingetroffenen älteren Prognosen. Daher bedarf es einer belastbaren Bedarfsermittlung statt offensichtlich irriger Hochrechnungen.



Verkehrsmengen an der automatischen Zählstelle „AD Heumar-Flughafen“ der BAST im geplanten Ausbau-Abschnitt (schwarz: DTV, grau: LKW/24h) Quelle: BAST

Die Stau-Erscheinungen resultieren hauptsächlich aus dem Berufsverkehr und schlechten ÖPNV-Verbindungen zwischen Köln und Bonn auf der rechten Rheinseite.

Ein heutiger Ausbau-Bedarf ist aufgrund fraglicher Prognosen und des gleichbleibenden LKW-Verkehrs nicht ausreichend belegt. Das Projekt sollte zunächst zurückgestellt werden.

## **Eingriff in Natur und Landschaft**

Die bislang bekannte Planung lässt in keiner Weise eine flächensparende, eingriffsvermeidende und kostengünstige Bauweise erkennen, wie sie insbesondere in dicht besiedelten Bereichen Priorität haben sollte.

In dem Gebiet für den Schutz der Natur (GSN) „Siegau und Nebenbäche“ (K\_RR-148), dem Bereich zum Schutz der Natur (BSN) Kiesgrube östlich Niederkassel (2 Teile)“ SU-37 und „Unteres Siegtal und Mündung in den Rhein“ (BN-5), dem Biotopverbundkorridor herausragender Bedeutung „Siegtal zw. Hennef und der Mündung in den Rhein“ (VB-K-5108-007) werden die bestehenden Zerschneidungen erweitert und verstärkt. Dies betrifft auch die unvermeidbare Überbauung des NSG „Siegau“ (SU-009) und des FFH-Gebietes „Siegau und Siegmündung“ (DE-5208-301). Die bereits heute ~ 300 m lange und ~ 35 m breite Überquerung dieser Schutz- und Verbundflächen würde deutlich erweitert. Das hat Folgen für die Realisierung einer Eigenentwicklung des bundesweit herausragenden Gewässers „Sieg“, die Entstehung von uferbegleitenden Auwäldern (die unter der Verschattung einer so breiten Brücke unmöglich ist) sowie für den Biotopverbund des Gewässerkorridors an sich. Ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot der EU-WRRL ist abzusehen.

Die aneinandergrenzenden Bereiche zum Schutz der Natur (BSN) „Kiesgrube östlich Niederkassel“ und „Kiesgrube westlich von Troisdorf-Spich (auch Biotopverbundfläche herausragender Bedeutung „Kiesgruben westlich von Troisdorf“ VB-K-5108-011 sowie direkt angrenzend „Abgrabungsgewässer bei Gremberg, Wahn und Lind“ VB-K-5008-107) werden randlich angeschnitten.

Es kommt zu einer weiteren Zerschneidung/Barrierewirkung der Landschaft und des Biotopverbundes sowie zu erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

## **Forderung: Abstufung**

Eine Beibehaltung der aktuellen Einstufung kommt lediglich bei nachweislich steigender Verkehrsbelastung und als eindeutige Planalternative zu den Projekten A553-G10-NW (Rheinquerung) und B56-G40-NW-T1-NW bzw. B56-G40-NW-T2-NW (Südtangente) in Betracht.

Zunächst ist ein tatsächlicher Nachweis des Bedarfs für einen Ausbau nötig; ebenso wie ein schlüssiges Gesamtkonzept zur Verringerung und Verstetigung des Verkehrs insbesondere zu den Stoßzeiten und des Ausbau der sehr schlechten ÖPNV-Verbindung!