

<b>(Teil)-Projektnummer</b>	B56-G40-NW-T1-NW
<b>Straße</b>	B 56 AS Hardtberg (A565) – Bonn (B 9)
<b>Einstufungsvorschlag BVWP-E</b>	WB*
<b>Geplante Maßnahme</b>	Neubau (4-streifig)
<b>Verfahrensstand</b>	ohne Planung
<b>LABÜ-Aktenzeichen</b>	ohne Planung

## **Bewertung des Vorhabens**

### **Bedarf / Alternativen**

Das Projekt würde zusammen mit dem östlich folgenden Teilprojekt B56-G40-NW-T2-NW den Autobahnring um Bonn schließen, eine Konzeption aus den 1960er Jahren! Dass es sich um eine Autobahn-artige Straße handeln soll, wird durch den 4-streifigen Querschnitt deutlich.

Der BVWP-E bleibt eine ernsthafte Begründung der Projekt-Notwendigkeit schuldig. Angeblich soll das Gesamtprojekt (samt Ennertaufstieg - B56-G40-NW-T2-NW) das Siebengebirge und den Bonner Westen von Verkehrsbelastungen entlasten.

Solche Verkehre (vom Bonner Westen von der A 565 über die Reuterstraße zur B 9 und dann zu A 562) müssten a) an der Verkehrsmessstelle südlich des Botanischen Gartens (am Autobahnzubringer zur A 565 erfasst werden können (von der AS Bonn-Hardtberg nach Osten besteht keine Verkehrsverbindung). Am Autobahnzubringer zur A 565 südlich des Botanischen Gartens wurden 2010 55.681 DTV (Verkehrsstärkenkarte 2010 NRW) erhoben. Sie müssten b) am Anfang der A 562 (Knoten mit der B 9) an der AS Bonn-Bad Godesberg erfasst werden können. Dort wurde 2010 (Verkehrsstärkenkarte NRW 2005 und 2010) Verkehre von 31.724 DTV (2005: 33.697 DTV) erhoben. Die Verkehre von der B 9 auf die A 562 nehmen also von 2005 bis 2010 ab!

Ein Verkehrsbedarf zwischen der A 565 und der A 562 ist nicht ersichtlich, wenn die Ziel- und Quellverkehre in Betracht gezogen werden. Etwa 30.000 DTV sind als Ziel- und Quellverkehre in Richtung der Bonner Innenstadt und der Zentren von Godesberg durchaus anzunehmen. Dass sich darüber hinaus ein größerer Bedarf für Verkehre weiter nach Westen zur A 565 ergeben würde, ist dagegen nicht ersichtlich.

Auch ein regionaler, stadt-übergreifender Verkehrsbedarf ergibt sich nicht: Es müsste sich dann um Verkehre von der A 61 zur A 3 in Richtung Frankfurt a.M. handeln, die aus den überregionalen Verkehrsströmen nicht ersichtlich sind.

Für eine Verbindung zwischen der A 565 und der A 562 ist daher kein Verkehrsbedarf ersichtlich. Das Projekt ist nicht geboten.

### **Eingriff in Natur und Landschaft**

Das Gebiet zum Schutz der Natur (GSN) „Waldreservat Kottenforst“ (K\_KB\_054), der Bereich zum Schutz der Natur (BSN) „Waldreservat Kottenforst“ (BN-2) und die Biotopverbundfläche herausragender Bedeutung „Waldreservat Kottenforst“ (VB-K-5208-019) wird durch eine Überbrückung des Lengsdorfer Baches und die im GSN/BSN sowie der Biotopverbundfläche gelegen Tunnelbaustelle faktisch zerschnitten. Die Anbindung des Kottenforstes an die innenstadtnahen Schutzgebietsteile wird aufgehoben.

Das Naturschutzgebiet „Kottenforst“ (BN-003) und das FFH- und Vogelschutzgebiet „Waldreservat Kottenforst“ (DE-5308-303) wird durch eine Brücke zerschnitten, die bisherige

Verbundfläche zu den innenstadtnahen Schutzgebietsteilen durch Verlärmung und Eintrag von Schadstoffen beeinträchtigt. Durch die Tunnel-Eingangsbaustelle kommen weitere baubedingte Beeinträchtigungen sowie betriebsbedingt dauerhafte Schadstoff-Konzentrationspunkte (Stickstoff-Eintrag, in der Folge Versauerung, Eutrophierung) hinzu. Eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes ist offensichtlich.

An der Austrittsstelle des „Venusberg-Tunnels“ am Ost-Ende des Teilprojektes werden Biotopkatasterflächen (VB-K-5208-008) „Grünflächen der Bonner Innenstadt“ mit zum Teil altem Baumbestand und Vorkommen von Rote Liste-Arten zerstört.

Die Einschätzung der Umweltbetroffenheit als „mittel“ nach dem BVWP-E ist unterschätzt. Es ist tatsächlich von einer hohen Umweltbetroffenheit auszugehen.

**Forderung: Streichung**

Das Projekt ist aus verkehrlicher Sicht nicht begründbar, würde aber große Umweltschäden nach sich tragen. Mit Kosten von etwa 2/5 Mrd. € ist bereits das Teilprojekt enorm teuer und heute nicht mehr verantwortbar – selbst wenn ein verkehrlicher Nutzen bestünde.