

<b>(Teil)-Projektnummer</b>	B56-G40-NW-T2-NW
<b>Straße</b>	B 56 Bonn/O (A 59) - Birlinghoven/Dambroich
<b>Einstufungsvorschlag BVWP-E</b>	WB*
<b>Geplante Maßnahme</b>	Neubau (4-streifig)
<b>Verfahrensstand</b>	ohne Planung
<b>LABÜ-Aktenzeichen</b>	BN/RSK 29-06.92 ST

## **Bewertung des Vorhabens**

### **Bedarf / Alternativen**

Das Projekt würde zusammen mit dem westlich folgenden Teilprojekt B56-G40-NW-T1-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 Venusbergtunnel - B56-G40-NW-T1-NW) das Siebengebirge und den Bonner Westen von Verkehrsbelastungen entlasten.

Solche Verkehre müssten 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!

Der BVWP-E prognostiziert für den Status quo im Jahr 2030 einen Verkehr auf der A 562 von 70.000 DTV direkt westlich des AK Bonn-Ost. Bereits dies ist unrealistisch: Die Verkehrsmengen an der Zählstelle der BAST „AK Bonn Ost (W)“ direkt westlich des AK Bonn-Ost stagnieren seit 2007; sie liegen 2014 bei 61.326 DTV. Die LKW-Verkehre an dieser Zählstelle stagnieren seit 2003; sie liegen 2014 bei 1.469 LKW/24h. Das sind verblüffend geringe Verkehrsmengen für den bereits heute 8-streifig ausgebauten Autobahnabschnitt vom AD Bonn-Ost bis zur AS Bonn-Ramersdorf (BN-Beuel-Süd)!

Der BVWP-E geht im Planfall für 2030 (wenn also der „Ennertaufstieg im Zuge der B 56 gebaut wäre) von einer Verkehrsbelastung von 48.000 DTV auf dem „Ennertaufstieg“ aus. Im gleichen Prognosefall geht der BVWP-E aber für die bereits heute bestehende A 562 nur von 82.000 DTV im Bereich der BAST-Messstelle aus. Im Bezugsfall (ohne Bau des „Ennertaufstiegs“) sieht der BVWP-E auf der A 562 dort 70.000 DTV. Das bedeutet, dass nach den Prognosen des BVWP-E ein Zufluss von der A 59 von 12.000 DTV auf den „Ennertaufstieg“ statt fände, der West-Ost-Verkehr dort also nur 36.000 DTV im Jahr 2030 betragen soll. Zieht man die prognosebedingten Überschätzungen der Verkehrszuwächse ab, sind allenfalls 25.000 - 30.000 DTV zu erwarten.

Solche Verkehrsmengen wären nur glaubhaft, wenn sämtliche Verkehre, die heute vom Bonner Zentrum auf die A 562 auffahren, durchgehend auch über den „Ennertaufstieg“ zur A 3 fahren. Dies ist unrealistisch!

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 562 und der A 3 ist kein Verkehrsbedarf ersichtlich. Das Projekt ist nicht geboten.

## **Eingriff in Natur und Landschaft**

Die Umweltverträglichkeit einer B 56n zwischen BN-Ramersdorf und der A 3 wurde bereits zwischen 1989 und 2002 in einer UVS untersucht. Sie kommt 1992 zu dem Ergebnis, „*dass es keine durchgehend umweltverträgliche Trassenführung gebe. ... Deshalb sei die Null-Variante zu bevorzugen.*“ Seit 2002 ist diese Planung offenbar nicht weiterverfolgt worden. Ein damals beantragtes Linienbestimmungsverfahren kam offenbar wegen der enormen ökologischen Probleme nicht zum Ende.

Das Gebiet zum Schutz der Natur (GSN) „Siebengebirge“ (K\_BL\_156) und der Bereich zum Schutz der Natur (BSN) „Nördlicher Teil des NSG Siebengebirge/Ennert“ (BN-6) soll als Tunnel gequert werden. Dabei sind aber große Beeinträchtigungen des GSN/BSN wegen der Lage der Tunnel-Eingangs-(Bau-)stelle unvermeidlich. Dies betrifft auch die Biotopverbundfläche herausragender Bedeutung „Ennert“ (VB-K-5208-021).

Zudem würde auch die Biotopverbundfläche herausragender Bedeutung „Pleisbachtalsystem und Quellbäche zur Sieg zwischen Ober- und Niederpleis“ (VB-K-5209-004) durch die Anschlussstelle zur A 3 überbaut und zerschnitten.

Das Naturschutzgebiet Siebengebirge und das FFH-Gebiet „Siebengebirge“ (DE-5309-301) würden am West-Rand durch Überbauung für das neue Autobahnkreuz und die Tunnel-Eingangsstelle dauerhaft in Anspruch genommen. Hinzu kämen baubedingte Beeinträchtigungen durch die Tunnel-Baustelle im Schutzgebiet sowie dauerhafte betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Schadstoff-Konzentrationspunkte (Stickstoff-Eintrag, in der Folge Versauerung, Eutrophierung). Eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes ist offensichtlich. Die Bewertung der Umweltbetroffenheit im BVWP-E als „mittel“ ist unrichtig.

## **Forderung: Streichung**

Eine verkehrliche Notwendigkeit, die die schweren ökologischen Risiken rechtfertigen könnte, ist nicht ersichtlich. Hinzu kommen die enormen Kosten von > ¼ Mrd. €, was heute nicht mehr zeitgemäß erscheint.