

Der Vorsitzende begrüßte Herrn Dr. Waßmuth von der Fa. PTV, Karlsruhe und bat um Vorstellung der Mobilitätsstudie für Bonn und den südlichen Rhein-Sieg-Kreis sowie um Beantwortung der im Vorfeld von den Fraktionen eingereichten Fragen.

Die Präsentation des Gutachters ist der Niederschrift als **Anlage 1** beigefügt.

Auf Grund des umfangreichen Fragenkatalogs schlug der Gutachter vor, die Beantwortung dem Protokoll beizufügen (s. **Anlage 2**).

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, erkundigte sich, ob außer Wachtberg noch andere Kommunen aus dem linksrheinischen Kreisgebiet zur „Expertenbefragung“ eingeladen worden seien.

Herr Dr. Waßmuth verneinte dies. Man habe die Zahl der Gespräche überschaubar halten müssen. Als Ergebnis aus der Besprechung der Arbeitskreise seien die in seiner Präsentation auf Seite 7 aufgeführten Teilnehmer befragt worden.

Abg. Bausch machte deutlich, eine der zentralen Fragen sei die Entlastungswirkung eines 6-spurigen Ausbaus der BAB 565. Er fragte nach, ob für diese Maßnahme eine Kosten-/Nutzen-Analyse durchgeführt worden sei. Darüber hinaus bat er den Gutachter, nochmals darzustellen, was in der untersuchten Region vor dem Hintergrund eines weiter zu erwartenden Bevölkerungsanstiegs geschehe, wenn keine der vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werde.

Abg. Tendler betonte, Mobilität habe in unserer Gesellschaft eine große Bedeutung. Er habe den Vortrag deshalb mit Interesse verfolgt. Der Fokus habe auf dem Individualverkehr gelegen. Nach seiner Auffassung sei in dem Gutachten die Entlastung durch eine Optimierung des ÖPNV/SPNV nicht ausreichend berücksichtigt worden. Er frage sich, ob dies so schon im Untersuchungsauftrag vorgesehen war.

Abg. Kusserow knüpfte an die Fragestellung des Abg. Bausch an und wollte wissen, welche volkswirtschaftlichen Belastungen die jetzige Verkehrssituation - projiziert auf das Jahr 2025 - mit sich bringe, auch unter Berücksichtigung des Bevölkerungswachstums und der zu erwartenden Zunahme des Lkw-Verkehrs.

Herr Dr. Waßmuth erläuterte, eine detaillierte volkswirtschaftliche Bewertung sei zu dieser Frage nicht vorgenommen worden. Es könne aber davon ausgegangen werden, dass sich die Verkehrssituation insgesamt in den kommenden Jahren nur leicht verschärfen werde, da die indisponiblen Maßnahmen (z.B. S 13, Ausbau A 59) zu lokalen Entlastungen führen werden. Eine wichtige Grundlage für die Verkehrsprognose sei die Bevölkerungsentwicklung. Das Gutachten basiere auf den Zahlen 2007 des Bundesamtes für Bauen und Raumordnung (BBR). In der Zwischenzeit gebe es zwar neuere Bevölkerungsprognosen, die aber in der Grundtendenz nicht abweichen, sondern lediglich eine Verschiebung von Stadt zu Kreis darstellen. Nach seiner Einschätzung habe das auf die gesamte Verkehrsentwicklung keine Auswirkung und werde die Ergebnisse nicht verändern. Zu der Frage der A 565 erklärte Herr Dr. Waßmuth, der bereits geplante Ausbau zwischen Beuel und Beuel-Nord sei im Gutachten berücksichtigt worden. Diskutiert worden sei der Ausbau der Nordbrücke. Das sei aber laut Landesbetrieb Straßen

NRW aus technischen Gründen keine Maßnahme, die schnell umgesetzt werden könne. Aus planerischer Sicht sei dies ebenfalls keine präferierte Lösung, da sich der Verkehr bereits jetzt auf die A 565 konzentriere. Ein weiterer Ausbau könne zwar die lokale Situation verbessern, würde aber den Verkehr insgesamt in der Region nicht nachhaltig beeinflussen. Aus planerischer Sicht wäre vielmehr eine bessere Verteilung des Verkehrs auf die einzelnen vorhandenen Rheinquerungen wünschenswert.

Bezogen auf den ÖPNV machte er nochmals deutlich, dieser sei ein wichtiger Bestandteil des Gutachtens. Der Auftrag beinhaltete auch die Untersuchung aller Lösungsmöglichkeiten, die im ÖV und im Schienenverkehr realisierbar seien. Die ÖV-Maßnahmen standen während der gesamten Untersuchung gleichberechtigt neben den IV-Maßnahmen und seien auch ohne Einschränkung berücksichtigt worden.

Abg. Bausch kam noch einmal zurück auf das Thema A 565. Nach den Äußerungen von Dr. Waßmuth habe man sich während der Untersuchung fast ausschließlich auf die Erweiterung der Nordbrücke konzentriert. Die Frage nach dem 6-spurigen Ausbau der A 565 beziehe sich aber auch auf den Bereich bis zum Hardtberg.

Herr Dr. Waßmuth erwiderte, seine Ausführungen zum Ausbau der Nordbrücke gelten ebenso für den weiteren Verlauf der A 565 im linksrheinischen Bereich.

Abg. Metz dankte für den Vortrag. Es sei interessant zu sehen, wie sich Mobilität in dieser Region momentan strukturiere und mit welchen Konsequenzen bei den jeweiligen Maßnahmen gerechnet werde. Gleichzeitig wies er darauf hin, dass die Frage nach der Kosten-/Nutzen-Analyse für den Ausbau der A 565 immer noch nicht konkret beantwortet worden sei. Darüber hinaus hatte er drei Fragen: Auf Seite 66 der Langfassung des Gutachtens werde die Defizitanalyse dargestellt. Es habe ihn verwundert, dass der Gutachter nur Streckenabschnitte im Bereich Sankt Augustin, Troisdorf und Bonn/Bonn-Beuel als kritisch eingeschätzt habe, während nach Experteneinschätzung Strecken im Bereich Siebengebirge als kritisch gekennzeichnet seien. Er bitte hierzu um Erläuterung.

Er wies darauf hin, dass die im Gutachten dargestellte Modellrechnung zum ÖPNV sich auf eine generelle Fahrzeitreduktion um 20 Prozent beschränke. Nach seiner Auffassung hätten bei der Analyse aber auch andere Maßnahmen berücksichtigt werden müssen. Warum habe es keine zweite Modellrechnung gegeben, die auch neue Linien, Takt-Frequenzen oder auch z.B. Park & Ride-Plätze untersucht habe? Drittens erkundigte er sich nach der Berechnung der „Zerschneidungswirkung“. Werde diese immer an der „Anzahl der Fahrten durch ein Gebiet“ gemessen? Nach seiner Auffassung werde eine solche Berechnung der ökologischen Wirkung auf das Naturschutzgebiet Siebengebirge nicht gerecht.

Stv. Esser schloss sich den Ausführungen des Abg. Metz an. Er könne nicht verstehen, warum sich die Maßnahmen nur auf ein kleines rechtsrheinisches Teilgebiet beziehen. Darüber hinaus sei eine Maßnahme nicht nur an ihrer „Zerschneidungswirkung“, sondern auch nach den ökologischen Auswirkungen zu bewerten. Bei der integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW sei seinerzeit ausdrücklich eine stärkere ökologische Komponente eingeführt worden. Insofern bitte er um Auskunft, welche ökologischen Aspekte in dem Gutachten berücksichtigt worden seien.

Zum Thema „Ausbau A 565“ bemerkte er, vielleicht sollte man sich regional darauf einigen, ein zweites Gutachten in Auftrag zu geben.

Abg. Dr. Kuhlmann dankte für die fachlich fundierte Studie und die klare Präsentation und bat um Beurteilung der von der Bevölkerung befürchteten Zunahme des Durchgangsverkehrs auf Bonner Stadtgebiet bei Realisierung des Ennert-Aufstiegs.

Stv. Beu wies noch einmal darauf hin, es sei für ihn nicht nachvollziehbar, warum der Ausbau der A 565 wegen „technischer Schwierigkeiten“ nicht weiter verfolgt werden solle, während andere Projekte, die einen großen Neubau beinhalten, weniger kritisch gesehen werden. Auch der Hinweis auf die „nur lokale Wirkung“ einer solchen Maßnahme sei in Anbetracht der täglichen Verkehrsstaus zwischen Beuel und Meckenheim erklärungsbedürftig.

Herr Dr. Waßmuth antwortete, es sei keine Kosten-/Nutzen-Analyse für die A 565 erstellt worden. Gleichwohl sei die Wirkung der Ausbaumaßnahme auf alle Defizitbereiche untersucht worden. Aufgrund des hohen technischen Aufwandes und der damit verbundenen hohen Kosten gehöre der Ausbau der A 565 aber nicht zu den Maßnahmen, die näher bewertet worden seien. Bezogen auf die Frage nach der Aufteilung der Defizitbereiche führte er aus, im Siebengebirgsbereich gebe es zwar unter dem Aspekt Naturschutzgebiet ein relativ hohes Verkehrsaufkommen, aus planerischer Sicht seien aber die Siebengebirgsquerungen nicht die zentralen Engpässe im Verkehrsnetz. Zu der Frage nach weiteren ÖPNV-Maßnahmen stellte er klar, das Gutachten beschränke sich auf die gemeldeten Vorhaben im ÖV. Bei der Bewertung der „Zerschneidungswirkung“ sei es gängige Praxis, nicht nur die Existenz einer Straße zu bewerten, sondern auch die Belastungsintensität/Anzahl der Fahrzeuge zu berücksichtigen. Darüber hinaus sei im Rahmen des Gutachtens nicht nur nach BVWP-Verfahren, sondern auch nach IGVP bewertet worden. Man habe versucht, alle ökologisch relevanten Aspekte zu berücksichtigen. Bezogen auf die befürchtete Zunahme des Durchgangsverkehrs auf Bonner Stadtgebiet erklärte er, es werde lediglich eine leichte Verkehrszunahme in Beuel erwartet. Dies sei aber auf die normale Verkehrsentwicklung in dieser Region und nicht auf die Realisierung des Ennert-Aufstiegs zurückzuführen.

Stv. Esser machte deutlich, nach seiner Auffassung fokussiere das Gutachten nur einen Teilbereich und sei keine systematische Aufarbeitung der Lösungsansätze zur Sicherung der Mobilität in der gesamten Region. Er erkundigte sich nochmals, ob dies von der Landesregierung so vorgegeben worden sei. Darüber hinaus interessierte ihn, ob eine weitere Querung des Rheins bei Wesseling für den IV und den SPNV eine Entlastung für den Kölner Autobahnring bringen würde.

Abg. Krupp betonte, ihr sei der linksrheinische Bereich der A 565 nicht ausreichend untersucht worden. Sie bedaure, dass außer Wachtberg keine weiteren linksrheinischen Kommunen beteiligt worden seien.

Stadtbaurat Wingenfeld erkundigte sich, wie hoch die Gutachter das Handlungserfordernis in dieser Region im Vergleich zu anderen Ballungszentren (z.B. Rhein-Main-Gebiet) einschätzen und ob in den anderen Regionen mehr Wert auf die Stärkung des ÖV oder den weiteren Ausbau des IV gelegt werde.

Abg. Dr. Kuhlmann machte darauf aufmerksam, in der Synopse der Verwaltung zur verkehrswirtschaftlichen Untersuchung werde darauf hingewiesen, dass der Ausbau der A 565 vom Bund nicht mehr aufgenommen worden sei, da das Nutzen/Kosten-Verhältnis ungenügend war. Er bat die Verwaltung um Erläuterung.

Abg. Bausch resümierte, die Diskussion zeige, dass es ohne Nutzen-/Kosten-Analyse außerordentlich schwer falle, sich eine abschließende Meinung zu bilden. Da nach Aussage des Gutachters mit den vorhandenen Daten relativ schnell das Nutzen/Kosten-Verhältnis der Ausbaumaßnahme der A 565 darstellbar wäre, sollte nach seiner Auffassung über einen entsprechenden Anschluss-Auftrag nachgedacht werden. Die Komplexität der Thematik und die zahlreichen Fragen zeigen, dass es noch Klärungs- und Beratungsbedarf gebe. Er rege deshalb an, aus allen Fraktionen der beiden Ausschüsse einen interkommunalen Arbeitskreis zu bilden. Ziel müsse es sein, sich fraktionsübergreifend auf ein Maßnahmenpaket zu verständigen. Nur dann habe die Region eine Chance, entsprechende Lösungen beim Bund und dem Land durchzusetzen.

Herr Dr. Waßmuth bestätigte, auf der Grundlage des Gutachtens könne innerhalb weniger Wochen eine detaillierte Bewertung der Ausbaumaßnahme A 565 durchgeführt werden, vorausgesetzt der Landesbetrieb Straßen NRW stelle eine Kostenschätzung zur Verfügung. Er räumte ein, dass das Gutachten eine regionale Fokussierung auf den östlichen Bereich habe. Der Schwerpunkt habe auf dem Siebengebirge gelegen, weil dieser Bereich für die Anbindung der Region aus Richtung Frankfurt bedeutsam sei. Darüber hinaus habe bei der Auftragserteilung auch noch die Nationalparkdiskussion eine Rolle gespielt. Dennoch sei mit dem „Venusberg-Tunnel“ eine sehr große Maßnahme im linksrheinischen Bereich mit untersucht worden. Im Rahmen der großräumigen Untersuchung sei auch die Rheinquerung bei Godorf mit berücksichtigt worden. Es habe sich aber gezeigt, dass dies für die Verkehrssituation im Bonner Raum unerheblich sei. Hinsichtlich der Frage zur Konkurrenz der Ballungsräume äußerte er, jeder Ballungsraum habe seine spezifischen Strukturen und Entwicklungen. Die Position im Wettbewerb der Ballungsräume werde durch verkehrswirtschaftliche Maßnahmen nicht verändert.

Planungsamtsleiter Dr. Sarikaya erläuterte auf die Bitte des Abg. Dr. Kuhlmann, der Ausbau der A 565 sowie der Ennertaufstieg wurden im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 untersucht. Seinerzeit lag das Nutzen/Kostenverhältnis für die A 565 bei einem Wert von etwas über 4 und für den Ennert-Aufstieg bei einem Wert von 9,3.

AM Schmidt merkte an, wenn bei einer verkehrswirtschaftlichen Untersuchung der ÖV mit dem MIV verglichen werde, müsse man bei beiden Verkehren auch von gleich hohen Investitionen ausgehen, d.h. bei einem Vergleich müssten die Kosten einer Straßenbaumaßnahme auch in gleicher Höhe zur Optimierung des ÖPNV eingesetzt werden (beim Ennert-Aufstieg z.B. durch Schienenlegung hoch ins Siebengebirge). Deshalb sollte man sich im Falle einer Anschluss-Untersuchung zur A 565 hinsichtlich der Summen nicht nur auf eine Straßenbaumaßnahme beschränken.

Abg. Metz unterstützte den Vorschlag von Herrn Bausch. Um zur Lösung der Verkehrsprobleme beizutragen brauche man den regionalen Konsens zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis.

Abg. Dr. Kuhlmann äußerte, seine Fragen seien heute alle beantwortet worden. Er habe eine klare Vorstellung von den zu realisierenden Maßnahmen. Die Studie sei fachlich fundiert und eindeutig. Der Ennert-Aufstieg sei die volkswirtschaftlich und ökologisch beste Option. Die Blockade bei der Lösung der Verkehrsprobleme habe

lange genug angedauert. Das Gutachten biete jetzt der Region die Möglichkeit, die Weichen für die Zukunft zu stellen.

Abg. Tendler erwiderte, bei Verkehrskonzepten gebe es immer Detailbetrachtungen und Ansätze, die man unterschiedlich bewerten könnte. Für ihn sei die logische Konsequenz der heutigen Vorstellung und Diskussion des Gutachtens, dass man sich jetzt fraktionsübergreifend in einem kleineren Kreis über die weitere Vorgehensweise verständige. Insofern begrüße er den Vorschlag der Abg. Bausch und Metz. In dem Arbeitskreis sollte man sich aber nicht nur auf das Thema A 565 beschränken, sondern auch den ÖPNV-Bereich mit einbeziehen.

Abg. Kusserow führte aus, Herr Dr. Waßmuth habe zu Beginn seiner Präsentation die Verkehrsbelastung in einigen Siebengebirgsbereichen mit „bis zur Beeinträchtigung der Lebensqualität der Anwohner“ charakterisiert. Ihn interessiere, ob die anderen kritischen Verkehrsräume die gleiche Belastungsintensität für die Anwohner haben.

Stv. Reischl betonte, wenn man in den letzten Jahrzehnten bei der Lösung von Verkehrsproblemen etwas gelernt habe, sei es, dass es keinen Sinn mache, in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis getrennt zu agieren. Es mache aber auch keinen Sinn, weiter in „Mehrheitsblöcken“ zu denken. Deshalb müsse man sich zusammensetzen, um gemeinsam eine Lösungsperspektive zu erarbeiten.

Herr Dr. Waßmuth kam noch einmal zurück auf die Ungleichverteilung der Maßnahmengrößen. Es sei ja gerade die Aufgabe einer Nutzen-/Kostenanalyse, die Investitionssumme ins Verhältnis zur Wirkung zu setzen. Dieses Verfahren bedeute grundsätzlich keine Benachteiligung von kleineren Vorhaben, sondern berechne den Nutzen im Verhältnis zu den Kosten. Bei einer Schienenanbindung ins Siebengebirge würde sicherlich kein konkurrenzfähiges Nutzen/Kosten-Verhältnis ermittelt.

Die Frage nach der Beeinträchtigung der Lebensqualität der Anwohner in den jeweiligen kritischen Verkehrsräumen lasse sich nur schwer beantworten, da „Lebensqualität“ immer eine subjektive Angelegenheit sei. Aus rein verkehrstechnischer Sicht gebe es sicherlich Räume, in denen die Belastung größer als im Siebengebirge sei. Wenn man aber den Umweltaspekt und die direkte Betroffenheit der Bevölkerung im ländlichen Raum berücksichtige, könne man im Siebengebirge trotz geringerer Verkehrsmenge eine größere Beeinträchtigung der Bevölkerung als in der Stadt Bonn feststellen.

Der Vorsitzende, Herr Steiner, dankte Herrn Dr. Waßmuth und stellte abschließend fest, die Verwaltung werde sicherlich dabei behilflich sein, mit Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis einen interfraktionellen Arbeitskreis zu organisieren.