

Klimaschutzbeirat empfiehlt eine Aktualisierung der Planung zum Umbau der A 565

Autoren KSB: Barbara Fricke, Dr. Jonas Reuter, Dr. Karl-Heinz Rochlitz (VCD)

Externe Beratung: Raimund Gerber (Moratorium A 565), Bernhard Meier (ADFC), Prof. Dr. Roman Suthold (ADAC).

Der motorisierte Individualverkehr verursacht bei kontinuierlich steigender Tendenz ca. 30%¹ der in Bonn emittierten Treibhausgasemissionen. Im Hinblick auf eine klimaneutrale Stadt Bonn 2035 bewertet der Klimaschutzbeirat (KSB) im Folgenden die aktuell vorliegende Planung zum Ausbau der A 565. Diese Empfehlung wurde mit 14 Stimmen, 0 Enthaltungen und 4 Gegenstimmen angenommen².

Probleme

Dabei hält der KSB die folgenden vier Punkte für äußerst problematisch:

1. Die Notwendigkeit eines Autobahnausbaus wird in der aktuellen Planung aus **veralteten Verkehrsprognosen** abgeleitet. Diese berücksichtigen weder eine Reduktion von Pendlerverkehr durch die COVID-19-Krise und im Zuge dessen einem Ausbau der Home-Office Kapazitäten, noch die Möglichkeit einer Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund. Zwar wird eine Kapazitätserhöhung kurzfristig zu weniger Stau und damit zu weniger CO_2 -Emission führen³, durch eine Kapazitätserhöhung der A 565 wird langfristig jedoch das Verkehrsaufkommen steigen⁴. Dies betrifft durch den Ausbau zur Fernautobahn insbesondere den Durchgangsverkehr. Ein- und Auspendler werden im Gegensatz dazu nicht signifikant entlastet, da die Kapazität der Straßen zur innerstädtischen Anbindung an die Autobahn nicht wesentlich erhöht wird⁵.
2. Der Ausbau der A 565 führt zu einer **Verdoppelung der versiegelten Fläche**⁶. Dies führt zu einem Verlust an Biotopen und zu zusätzlichen "Aufheizungsflächen", deren Einfluss auf das Bonner Stadtklima im Rahmen der Planung nicht ausreichend gründlich bewertet wurden.
3. Große Abschnitte des Ausbauprojektes sollen aus Lärmschutzgründen **Schutzwände** erhalten, die die Fahrbahn um bis zu neun Meter überragen. Zusätzlich verlaufen weite Abschnitte der Autobahn in Hochlage. Dadurch führt das Ausbauprojekt zu einem "Sperrriegel" im Nordwesten der Stadt Bonn und verhindert den für das Stadtklima wichtigen Luftaustausch in Richtung des Messdorfer Feldes. Neben dem in Zeiten des Klimawandels negativen Einfluss auf das Stadtklima verschärft der Sperrriegel auch die Schadstoffbelastung der Luft.

¹ CO2 Bilanz der Stadt Bonn 2017.

² Die Gegenstimmen von: DEHOGA Nordrhein, Handwerkskammer zu Köln, Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg und Kreishandwerkerschaft Bonn Rhein-Sieg.

³ Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEfa 4.1, erstellt im Auftrag u.A. der Umweltbundesämter von Deutschland, der Schweiz und Österreich.

⁴ Zum Beispiel "Ein integriertes Verkehrsnachfrage- und Bewertungsmodell - Ansatz einer Synthese von Mikroökonomie und Verkehrsplanung", *Dr.-Ing. Christian Winkler*, Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Professur für Straßenverkehrstechnik mit Fachbereich Theorie der Verkehrsplanung, Technische Universität Dresden, 2012.

⁵ Da zum Beispiel der Abschnitt zwischen Endericher Ei und Poppelsdorfer Dreieck in der Planung nicht berücksichtigt wird und die Kapazität der städtischen Straßen nicht weiter erhöht wird.

⁶ Es werden zusätzlich ca. 32 000m² versiegelt. Siehe dazu Planfeststellungs-Unterlage 1.1 oder Online-Dialog von Straßen.NRW zum A-565-Ausbau, 27.05.-17.06.2020

4. Die aktuell vorgesehenen Planungen sehen **keinen Radschnellweg** in West-Ost Richtung durch das Bonner Stadtgebiet vor. Dabei böte eine Trasse parallel zur A 565 großes Potential für eine Radpendlerstrecke. Die Chancen einer Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund bleiben ungenutzt. Eine alternative "Radvorrangroute" stellt keinen Ersatz, sondern lediglich eine Ergänzung als innerstädtische Verbindung dar.

Lösungsempfehlungen

Um die oben genannten Probleme zu lösen oder eine wissenschaftlich fundierte Lösung anzustreben, empfiehlt der Klimaschutzbeirat dringend:

1. **Überprüfung der Notwendigkeit** eines Ausbaus der A 565 auf Basis von modernen Verkehrsprognosen unter Berücksichtigung der Reduktion von Pendlerverkehr durch den Ausbau der Home-Office Kapazitäten und einer intensiven Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund sowie der aktuellen Klimaziele.
2. Um das zu erwartende Verkehrsaufkommen zu reduzieren und die versiegelte Fläche zu verringern, sollte eine **Reduktion der Spurbreite** und eine Reduktion der Spuranzahl (zusätzliche Spur oder Standspur) geprüft werden. Eine temporäre Standstreifenfreigabe wie auf der A3 (Hilden) oder der A4 (Köln) könnte dabei zur Staureduzierung beitragen.
3. Die Erstellung eines **Gutachtens zum Einfluss auf das Bonner Stadtklima** im Rahmen des Klimawandels und des Beschlusses zur Klimaneutralen Stadt Bonn 2035. Darüber hinaus sollte ein Gutachten zur Lärmbelastung in der gesamten Stadt durch den Ausbau erstellt werden.
4. Den Bau eines **Deckels**. Dies ermöglicht zum Beispiel eine Begrünung, eine Belegung mit **PV-Anlagen** (die vermutlich ca. 3.000 Haushalte mit Strom versorgen könnten), ein Naherholungsgebiet oder ein neues Siedlungsgebiet. Durch einen Deckel über der Autobahn und eine entsprechende Begrünung würde die Flächenversiegelung verringert, Aufheizflächen reduziert und das Problem der Lärmschutzwände umgangen.
5. Planung und Bau eines **Radschnellweges** in West-Ost Richtung entlang der Autobahn⁷. Dadurch würde die bisher in Bonn fehlende West-Ost Schnellverbindung für den Radverkehr geschaffen und eine Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund ermöglicht.

⁷ Um die Breite des Ausbaus nicht zu erhöhen zum Beispiel unter dem "Tausendfüßler" aufgehängt oder auf einem Deckel.