

Ergebnisprotokoll, 9. Treffen am 23.11.2020 als Zoom-Konferenz
Dialogforum *bonnbewegt.*

Hintergrund des Dialogforums

Das Dialogforum *bonnbewegt.* ist ein wiederkehrendes Dialogformat. Es führt unterschiedliche Interessengruppen zum Thema Autobahnverkehr in Bonn zusammen. Vertreterinnen und Vertreter des ÖPNV, von Umweltverbänden, der regionalen Wirtschaft und Logistik, der Zivilgesellschaft sowie der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises sowie des Stadtmarketings und Tourismus, tauschen sich in diesem Rahmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW aus.

Es werden Informationen zu den Hintergründen der jeweiligen Planungen, den anstehenden Baumaßnahmen und den Einschränkungen während der Bauzeit aus erster Hand vermittelt. Das Dialogforum bietet den Teilnehmenden die Möglichkeit, sich über geplante Baumaßnahmen im Bonner Raum gegenseitig zu informieren, auszutauschen und zu vernetzen. Außerdem wird das Dialogforum genutzt, um gemeinsam Herausforderungen und Mobilitätslösungen zu diskutieren.

Folgende Institutionen sind zum Dialogforum eingeladen:

- | | |
|---|--|
| ACE Bonn | IG BCE |
| ADAC Nordrhein | IHK Bonn, Rhein-Sieg |
| ADFC St. Augustin | Knauber |
| ADFC Beuel | Kommunales Mobilitätsmanagement Alfter, Stadt Siegburg, St. Augustin, Troisdorf, Wachtberg |
| ADFC Niederkassel e.V. | Kreishandwerkerschaft Bonn Rhein-Sieg |
| Am Zehnhoff-Söns GmbH International Logistic Services | M. Düren Transport GmbH & Co KG |
| Bonner Hafenbetriebe GmbH | Metropolregion-Rheinland e.V. |
| BUND | NABU |
| Bundesamt für Naturschutz | Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH |
| Bundesministerium für Bildung und Forschung | Netzwerk Intelligente Mobilität e.V. |
| Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V. | Polizei Bonn |
| BWI GmbH | Region Köln/Bonn e.V. Rhein-Sieg-Kreis |
| City-marketing bonn e.V. | Rheinfähre Königswinter GmbH |
| DB Netz | Rheinfähre Bad Godesberg, Lux Werft und Schifffahrt GmbH |
| DEHOGA Nordrhein | Rhein-Sieg-Kreis |
| Deutsche Post DHL | Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH |
| Deutsche Telekom AG | Rhein-Voreifel Touristik e.V. |
| Deutscher Verkehrssicherheitsrat | Stadt Bonn |
| Deutsche Welle | Stadtwerke Bonn |
| Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt | Team Red GmbH |
| DGB Bonn, Rhein-Sieg | Tourismus & Kongress GmbH Bonn, Rhein-Sieg |
| Eaton | Universität Bonn |
| EcoLibro GmbH | Universitätsklinikum Bonn |
| Einzelhandelsverband Bonn, Rhein-Sieg Euskirchen e.V. | Verband Fach- und Führungskräfte |
| goFlux | Verdi Ortsverein Bonn |
| Handwerkskammer zu Köln, Geschäftsstelle Bonn | Verkehrsclub Bonn, Rhein-Sieg, Ahr |
| Haribo GmbH & Co. KG | Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS) |
| Haus & Grund Bonn, Rhein-Sieg e.V. | Viktor Baumann GmbH & Co. |
| Hochschule Bonn, Rhein-Sieg | Zurich Gruppe Deutschland |

Protokoll

Begrüßung & technische Vorbereitungen

Die Mitglieder des Dialogforums konnten sich bereits eine halbe Stunde vor Beginn der Veranstaltung in der Zoom-Konferenz einfinden. Diese Zeit wird dafür genutzt, technische Fragen zu klären, sodass alle Mitglieder einwandfrei am Dialogforum teilnehmen können. Anschließend begrüßt Sabrina Weber von ZebraLog die Teilnehmenden und skizziert das Geschehen seit dem 8. Dialogforum vom 11. März 2020. Sandra Desernot von ZebraLog erläutert daraufhin die Agenda sowie Ziele der Sitzung und stellt den Teilnehmenden den Reader zum 9. Dialogforum per Chat zur Verfügung. Das Dialogforum wird anschließend von Athanasios Mpasios und Friederike Schaffrath von Straßen.NRW eröffnet.

Aktuelle Baumaßnahmen

Herr Mpasios und Frau Schaffrath sowie Jens Sülwold von der DB Netze AG stellen die aktuellen Baumaßnahmen vor.

Aktuelle Baumaßnahmen: A565 6-streifiger Ausbau AS Bonn-Endenich bis AK Bonn Nord mit Ersatzneubau Tausendfüßler

Herr Mpasios stellt die Baumaßnahme und den aktuellen Stand vor. Er berichtet über die Fristen für Einwände im Planfeststellungsverfahren. Im Zusammenhang mit dem Wechsel an der Stadtspitze in Bonn erläutert er, dass die Frist für Einwendungen durch Träger öffentlicher Belange noch bis Ende des Jahres andauert. Käme es am Ende des Verfahrens zu einem Planfeststellungsbeschluss, könne dagegen noch geklagt werden.

Herr Mpasios erläutert die weiteren Planungsschritte. Dabei geht er unter anderem darauf ein, was geschehe, wenn Planänderungen notwendig würden. Bei notwendigen Planänderungen würde ein sogenanntes Deckblatt erstellt, wonach erneut die Abläufe im Planfeststellungsverfahren durchlaufen werden müssten.

Es wird gefragt, ob die Einwendungen der Stadt Bonn den sechsstreifigen Ausbau noch verhindern könnten und ob die Autobahn durch die Einwendungen tatsächlich zur Stadtautobahn umgestuft werden könnte. Der Fragende weist zudem auf mögliche negative Folgen für die Wirtschaft durch Sperrungen oder Einschränkungen auf der Autobahn hin. Daher drängt er auf eine schnelle Umsetzung der Maßnahme. Weiterhin fragt er, ob die Pandemie tatsächlich eine Auswirkung auf die Verkehrslast auf der Strecke habe und wie die Verkehrsauslastung in Zukunft aussehen werde.

Herr Mpasios antwortet, dass der Tausendfüßler ab 2022 sehr viel intensiver beobachtet werde, da dann dessen Restnutzungsdauer ablaufe. Der Sicherheitsaspekt stehe dabei im Vordergrund. Die Straße bleibe weiterhin im Bundeseigentum, wird in dem Sinne keine „Stadt“autobahn, also nicht Eigentum der Stadt. Eine Beschränkung auf Vierstreifigkeit würde den Planungsprozess um Jahre nach hinten werfen, da bspw. erneute Variantenprüfungen vonnöten wären. Herr Mpasios rechnet in diesem Fall mit einer Verzögerung von mindestens

fünf Jahren. Er fügt zudem an, dass die A565 in Bonn aufgrund der Radian bereits stark einer Stadtautobahn ähnele und allein durch ihre Bauweise auch in Zukunft keine hohen Geschwindigkeiten erlaube. Frau Schaffrath erläutert ergänzend dazu die RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung). Diese bestimme die Funktion einer Autobahn, also welche Art von Verbindung sie herstellt. Die A565 verbinde Bonn mit den umgebenden Orten, sei also keine Überland-Autobahn.

Ein anderer Fragensteller hat gehört, dass es eine Anhörung der Stadt Bonn zum Tausendfüßler bei der Bezirksregierung Köln gebe. Er fragt, ob Straßen.NRW dort anwesend sei und fragt nach, wie hoch die Kapazitätsgrenze eines vier- oder sechsstreifigen Ausbaus wäre. Weiterhin fragt er, ob es neuere Verkehrslastberechnungen gebe. Zuletzt fragt er, welche Art von Klage es geben könnte, falls die Stadt Bonn gegen den Beschluss klagen sollte.

Ein Teilnehmer der Stadt Bonn antwortet, dass es bei der Anhörung um die Befassung der Bezirksvertretung Bonn mit der Beschlussvorlage der Stadtverwaltung gehe.

Frau Schaffrath erläutert, dass Vierstreifigkeit für bis zu 70.000 Fahrzeuge pro Tag gedacht sei. Aktuell nutzten die Strecke bereits rund 90.000. Die Prognose für 2030 rechne mit weiterwachsenden Zahlen. Frau Schaffrath erläutert ausführlich, wie die Prognosen zustande kommen. So würden bspw. zukünftige Gewerbegebiete oder Änderungen im Straßennetz in die Berechnungen einbezogen. Herr Mpsios weist darauf hin, dass die Zahlen für 2030 auch angesichts der aktuellen Pandemie weiterhin belastbar seien. Er ergänzt, dass man mit der Prognose für 2030 bereits nah an der Grenze zu einer benötigten Achtstreifigkeit sei. Sollten Anpassungen an der Prognose vorgenommen werden, bspw. um 10 oder 20 Prozent nach unten, so würde man noch immer über der Kapazitätsgrenze einer vierstreifigen Umsetzung liegen.

Frau Schaffrath erläutert ergänzend zum Planfeststellungsverfahren, dass darin geprüft werde, ob die Planung korrekt abgelaufen sei. Der Inhalt der Planung werde geprüft, nicht die Maßnahme selbst. Der Bedarf, also was gebaut werden solle, werde im Bundesverkehrswegeplan festgelegt. Dort sei ein sechsspuriger Ausbau vorgesehen. Für einen anderen Planungsauftrag müsste der Bundesverkehrswegeplan, also ein Bundesgesetz geändert werden. Herr Mpsios sagt, dass es schwer einzuschätzen sei, inwiefern mögliche Klagen den Baubeginn verzögern könnten.

Frau Schaffrath ergänzt, dass Straßen.NRW darauf hoffe, mögliche Klagen am OVG in Leipzig zu behandeln.

Es wird gefragt, ob der Klimaschutz als Begründung gegen den Ausbau der A565 durch die Stadt Bonn noch für Verzögerung sorgen könnte. Herr Mpsios antwortet, dass intensive Prüfungen wie eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurden. Straßen.NRW prüfe aktuell, ob noch ein spezifisches Gutachten zum Thema Umweltschutz

erstellt werden soll. Für den Ausbau würden nur wenige neue Flächen versiegelt.

Eine Teilnehmerin der Stadt Bonn ergänzt dazu, dass die Stadt ein spezielles Klimagutachten fordern werde, da die Planungsgutachten für die Stadt Bonn nicht aktuell genug seien.

Der Fragesteller befürchtet, dass der Wirtschaftsverkehr in der Stadt Bonn stark leiden könnte. Die Erreichbarkeit ist dem Fragesteller sehr wichtig. Er sehe dafür große Risiken. Das Dialogforum zeige ihm, dass für den Ausbau noch keine Planungssicherheit gegeben sei.

Ein weiterer Teilnehmer schließt sich den Sorgen des Fragestellers an und betont, dass er große Sorgen habe, dass der Tausendfüßler in Teilen gesperrt werden könnte und dadurch die Ausweichrouten durch Bonn belastet würden und die Wirtschaft leide.

Ein weiterer Teilnehmer schließt sich der Warnung ebenfalls an. Das Risiko für die Wirtschaft in der Stadt sei riesig. Man spiele mit der Zukunftsfähigkeit der Stadt.

Eine weitere Teilnehmerin appelliert an die Runde, sich für den Ausbau stark zu machen und gegen Verzögerungen einzutreten.

Ein weiterer Teilnehmer appelliert an die Stadt Bonn, den Ausbau nicht zu verhindern und warnt davor, dass Vierstreifigkeit auf dieser Strecke eine Katastrophe für die Stadt wäre.

Die Maßnahme wird in gleicher Weise intensiv im Chat diskutiert.

**Aktuelle
Baumaßnahmen:
A565 / B56
Verstärkung und
Ersatzneubau
Endericher Ei**

Frau Schaffrath stellt den aktuellen Stand und die Maßnahme vor. Sie weist besonders darauf hin, dass bei den Planungen des Neubaus mögliche zukünftige Entwicklungen wie Deckelungen oder eine Straßenbahn bedacht wurden.

**Aktuelle
Baumaßnahmen:
A565 Sanierung
AS BN
Poppelsdorf bis
Reuterstraße**

Frau Schaffrath erläutert die Maßnahme. Bei dem Projekt wurde laut ihr die Zusammenarbeit mit der Stadt Bonn verbessert, um mögliche Baustellen zusammenzulegen. Zu den geplanten Lärmschutzwänden im Zuge der Lärmsanierung erläutert sie, dass durch die gegenseitige Abstützung der Lärmschutzwände verhindert werde, dass die Wände in den Gärten der Anliegerinnen und Anlieger verankert werden müssten. Mitte Dezember gebe es eine Eigentümersammlung zur Lärmsanierung und zur Sanierung der Straße sowie den möglichen Eingriffen in Grundstücke.

Es wird gefragt, ob der Zuwachs an Arbeitsplätzen im Bundesviertel eingeplant sei.

Frau Schaffrath betont in diesem Zusammenhang die Bedeutung und den Zweck des Dialogforums. Mit dessen Hilfe solle die Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern ermöglicht werden, damit diese sich an die anstehende Verkehrssituation anpassen können bzw. diese sich mit ihren Anliegen an Straßen.NRW wenden können.

Es wird gefragt, ob kurzfristige Park-Ride-Zonen für die Maßnahme eingerichtet werden könnten. Ein Teilnehmer der Telekom AG bringt dafür die Telekom-Shuttles ins Spiel.

Frau Schaffrath antwortet, Straßen.NRW habe das Thema P&R mit der Stadt Bonn erörtert. Eine Herausforderung sei die Frage, wer die Flächen besitze, die für die Einrichtung von P&R-Zonen in Frage kämen und ob diese bereits versiegelt seien. Frau Schaffrath bietet an, das Thema für zukünftige Sitzungen aufzunehmen, da dann mehr Planungssicherheit bestehe und die Diskussion über die Einrichtung von P&R dann besonders zielführend wäre. Ziel sei es, über temporäre Lösungen zu sprechen und auch Unternehmen einzubeziehen, die Flächenangebote machen könnten.

Eine Teilnehmerin der Stadt Bonn ergänzt, dass Mobilitäts-Hubs außerhalb der Stadt Teil der Rahmenplanung Bundesviertel seien. Gleichzeitig solle vor Ort auch mehr Wohnraum geschaffen werden. Der VRS plane P&R-Plätze an den Rändern von Bonn.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass man für die Einrichtung von P&R-Zonen eine Zusammenarbeit mit den Bürgermeistern des Rhein-Sieg-Kreises brauche und dass er den Dialog mit diesen bisher vermisse.

Ein anderer Teilnehmer weist darauf hin, dass sich in Sankt Augustin das Areal rund um das Kloster als Abstellfläche eignen könnte. Er äußert das als deutlichen Wunsch an den Rhein-Sieg-Kreis.

Ein Teilnehmer des Rhein-Sieg-Kreis bestätigt, dass P&R ein Thema in der Verwaltung sei. Schlussendlich müsse sich die jeweilige Gemeinde jedoch um solche Themen kümmern. Der Kreis sei vor allem auf den Ausbau der Linie 66 konzentriert.

Ein weiterer Teilnehmer aus dem Kreis weist ergänzend ebenfalls auf die Planungshoheit der Gemeinden vor Ort beim Thema P&R-Plätzen hin und darauf, dass das Thema im Kreis bekannt sei. Er werde den Landrat Sebastian Schuster jedoch über das Thema und die Diskussion in Kenntnis setzen.

Der erstgenannte Teilnehmer aus dem Kreis bietet an, das Thema an den Landrat weiterzugeben. Der könne es dann in die regelmäßige Besprechung mit den Bürgermeistern mitnehmen.

Das Thema P&R wird in gleicher Weise intensiv im Chat besprochen.

**Aktuelle
Baumaßnahmen:
A562 / S13
Ersatzneubau
Bauwerk DB**

Herr Sülwold stellt die Baumaßnahme vor. Er berichtet, dass die Arbeiten gut vorankommen. Weiterhin weist er auf die enge Zusammenarbeit mit Straßen.NRW hin. Die Zusammenarbeit habe bspw. dazu geführt, dass es statt zwei, eine Brücke gebe. Das sei die effizientere Lösung. Zuletzt stellt er den weiteren Ablauf der Arbeiten vor.

**Übergang der
Projektgruppe
bonnbewegt. zur
Autobahn GmbH**

Herr Mpasios erläutert die Hintergründe der Reform.

Es wird nach der Zuständigkeit für die Bundesstraßen gefragt und ob diese bei Straßen.NRW bleibe. Weiterhin wird nach dem Umgang bzw. der Zusammenarbeit mit der DEGES gefragt.

Herr Mpasios antwortet, dass die Landesbetriebe für die Bundesstraßen zuständig blieben. Die DEGES betreue ihre Projekte in NRW weiter selbst. Neue DEGES-Projekte kämen jedoch nicht dazu, da eine Integration der DEGES in die Autobahn GmbH vorgesehen sei.

Weiterhin wird gefragt, was sich durch die Autobahn GmbH an den Bonner Autobahnbaustellen verbessern würde.

Herr Mpasios antwortet, dass Planungen und Genehmigungen effektiver ablaufen würden, weil mindestens eine Abstimmungsstufe wegfallen werde. Er hoffe zudem auf Synergieeffekte mit der Bahn. Insgesamt würden die Bürokratie reduziert und Projekte beschleunigt.

**Weiterentwicklung
des Dialogforums**

Frau Weber stellt den Prozess der Weiterentwicklung vor.

Ein Teilnehmer schlägt analog zum Prozess an der Rheinspange vor, mit Thementischen zu arbeiten.

Frau Weber antwortet, dass sich so etwas vor allem in frühen Planungsphasen und bei einer ausgewählten Maßnahme lohne. Bei zukünftigen Projekten von bonnbewegt. wäre das deshalb eine Option.

Ein Teilnehmer der Stadt Bonn weist darauf hin, dass man das Thema Mobilität in Bonn in langen Linien denken müsse. Viele Projekte bräuchten viel Planung und Zeit, bspw. die Mobility Hubs, da diese sehr groß sein müssten. Der Teilnehmer regt deshalb an, das Dialogforum ebenfalls langfristig zu denken und mit den entsprechenden Ressourcen lange Projekte zum Thema Mobilität in Bonn anzustoßen. Er wünscht sich bilaterale Gespräche, um über die Themen zu sprechen.

Frau Weber verweist an der Stelle auf das nächste Treffen, das voraussichtlich im ersten Quartal 2021 stattfindet, bei dem ein Werkstattformat möglich wäre.

**Abschluss und
Verabschiedung**

Frau Weber verabschiedet die Teilnehmenden. Frau Schaffrath verabschiedet und bedankt sich. Sie war seit 2017 bei bonnbewegt. und wechselt nach Köln. Herr Mpasios verabschiedet sich bis zum nächsten Dialogforum und bedankt sich bei Frau Schaffrath. Er weist darauf hin, dass die Ideen und Anregungen der Teilnehmenden aufgenommen werden. Die Projektgruppe werde sich dazu kurzfristig bei den Teilnehmenden zurückmelden und Änderungen am Dialogforum vornehmen.