

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Katja Dörner, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Überprüfung des Straßenneubauvorhabens Bundesstraße 56 – Südtangente Bonn – im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015**

Im Zuge des Anmeldeprozesses für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 haben die Bundesländer Bundesfernstraßenmaßnahmen gemeldet, für die nach ihrer fachlichen Einschätzung ein gesamtwirtschaftlicher Bedarf geprüft werden soll. Die Gesamtkosten aller für den BVWP zu bewertende Projekte belaufen sich allein im Bereich Straße nach einer Abschätzung der Bundesregierung auf über 110 Mrd. Euro (vgl. Bundestagsdrucksache 18/2061).

Neben den Anmeldungen durch die Bundesländer hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Bundesländer zudem aufgefordert, Unterlagen zu weiteren Straßenprojekten zwecks Prüfung im Rahmen der Aufstellung für den BVWP nach Berlin zu senden (vgl. Bundestagsdrucksache 18/4313). Unter diesen zusätzlich in die Bewertung aufgenommenen Vorhaben finden sich auch alte Vorhaben, die schon im BVWP 2003 aussortiert wurden.

Das Land Nordrhein-Westfalen meldete unter anderem die umstrittene Bundesstraße 56 (B 56) Südtangente bei Bonn nicht an. Schon im aktuell noch gültigen BVWP 2003 fand das Vorhaben keine Berücksichtigung mehr. Die Planungen wurden daher nicht weiter verfolgt.

Einzelne Anhänger des Projektes kritisierten die erneute Nichtberücksichtigung des Vorhabens und der Landrat des Rhein-Sieg-Kreises verkündete Presseberichten zufolge im September 2013, der Kreis werde die unterschlagenen Vorhaben nun selbst beim Bund für den Verkehrswegeplan anmelden ([www.generalanzeiger-bonn.de/region/rhein-sieg-kreis/siegburg/Duesseldorf-gibt-Suedtangente-keine-Chance-article1157750.html](http://www.generalanzeiger-bonn.de/region/rhein-sieg-kreis/siegburg/Duesseldorf-gibt-Suedtangente-keine-Chance-article1157750.html)).

Auch das BMVI scheint ein Interesse an einem Bau der Südtangente zu haben und prüft diese entgegen der Prioritäten Nordrhein-Westfalens.

Die vom BMVI gewünschte Nachforderung umfasst zwei 4-streifige Straßenneubauvorhaben, den rechtsrheinischen „Ennertaufstieg“ (Bonn/Ost, A 59 – Birlinghoven Dambroich) sowie den linksrheinischen „Venusbergtunnel“ (Anschlussstelle – AS – Hardtberg, A 565 – Bonn, B 9).

Die Kosten für das Gesamtvorhaben werden auf über 680 Mio. Euro geschätzt. 418 Mio. Euro werden für das Vorhaben Venusbergtunnel veranschlagt; für den Ennertaufstieg weitere 265 Mio. Euro.

Sowohl der Ennertaufstieg als auch das Gesamtvorhaben Südtangente bleiben in der Region umstritten. Projektkritische Bürgerinnen und Bürger fürchten

insbesondere eine hohe Belastung für Landschaft und Natur und zweifeln die versprochene Verkehrsentlastung an (vgl. [www.rundschau-online.de/bonn/-ennertaufstieg-bund-prueft-plaene-fuer-strecke-von-bonn-durchs-siebengebirge,15185502,31405420.html](http://www.rundschau-online.de/bonn/-ennertaufstieg-bund-prueft-plaene-fuer-strecke-von-bonn-durchs-siebengebirge,15185502,31405420.html)).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwiefern lässt sich die Überprüfung der durch das Bundesland Nordrhein-Westfalen nicht angemeldeten B 56 Südtangente Bonn mit der Bedeutung des Vorhabens für „die Funktionsfähigkeit des Fernstraßennetzes im Lichte einer Gesamtnetz Betrachtung“ begründen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 18/5683)?
2. a) Hat die Bundesregierung Kenntnis über die damals vorliegenden Gründe, die zu einer Nichtberücksichtigung des Vorhabens im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan geführt haben?  
Wenn ja, welche?  
Wenn nein, warum nicht?  
b) Welche Veränderungen haben sich nach Einschätzung der Bundesregierung gegenüber der Ausgangslage ergeben, die eine Wiederaufnahme in den neuen BVWP begründen könnten?
3. Weisen die beiden Teilvorhaben der Südtangente (Ennertaufstieg und Venusbergtunnel) nach Einschätzung der Bundesregierung jeweils eigenständige Verkehrswerte auf?  
Wenn ja, warum und, inwiefern erfolgt eine individuelle Einstufung der beiden Vorhaben in eine Dringlichkeitskategorie des neuen BVWP?
4. Welche Planungen liegen der Projektbewertung der beiden Teilvorhaben (Venusbergtunnel und Ennertaufstieg) im Zuge der Aufstellung des neuen BVWP zugrunde (bitte Planungsstand und Datum der letzten Aktualisierung angeben)?
5. Wann und mit welchem Ergebnis wurde die letzte Aktualisierung der Kosten für den 4-streifigen Neubau des Vorhabens B 56 AS Hardtberg (A 565) – Bonn (B 9) durchgeführt?
6. a) Wann wurde die letzte Aktualisierung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für das Vorhaben B 56 AS Hardtberg (A 565) – Bonn (B9) durchgeführt?  
b) Von welchem Kosten-Nutzen-Verhältnis geht die Bundesregierung zurzeit aus?
7. Haben sich im Rahmen der angekündigten Prüfung und Konsolidierung der Straßenprojekte (vgl. Bundestagsdrucksache 18/2061) aufgrund des frühen Planungsstandes des 4-streifigen Neubauvorhabens B 56 Venusbergtunnel Abweichungen zu den im März 2015 angegebenen Kosten von 418 Mio. Euro (vgl. Bundestagsdrucksache 18/4313) ergeben?  
Wenn ja, mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung aktuell, und welche Gründe gab es für die Abweichungen?  
Wenn nein, inwiefern hält die Bundesregierung die vorliegende Kostenschätzung für belastbar vor dem Hintergrund der nicht weiter verfolgten Planung (vgl. Bundestagsdrucksache 18/4313)?
8. Wird im Zuge des Bewertungsprozesses für den neuen BVWP entgegen der Angaben des BMVI (Übersicht über die laufenden und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen,

Stand: 5. September 2014) auch ein 2-streifiger Neubau des Vorhaben B 56 AS Hardtberg (A 565) – Bonn (B 9) geprüft?

Wenn ja, warum, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung aktuell?

9. Kann die Bundesregierung mittlerweile und im Gegensatz zur Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu den Nachmeldungen des BMVI zum BVWP 2015 (Bundestagsdrucksache 18/4125) eine Aussage zur prognostizierten Verkehrsbelastung gemäß der Prognose für das Jahr 2030 für das Vorhaben B 56 AS Hardtberg (A 565) – Bonn (B 9) geben?

Wenn ja, mit welcher durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung rechnet die Bundesregierung für das Vorhaben (bitte LKW-Anteil gesondert angeben)?

Wenn nein, warum nicht, und mit welchen Daten, auf welcher Grundlage und welchem Gewicht gegenüber anderer Nutzenfaktoren wird die Verkehrsbelastung in die aktuell durchgeführte gesamtwirtschaftliche Nutzenberechnung eingerechnet?

10. Wann und mit welchem Ergebnis wurde die letzte Aktualisierung der Kosten für den 4-streifigen Neubau des Vorhabens B 56 Bonn/Ost (A 59) – Birlinghoven/Dambroich durchgeführt?
11. a) Wann wurde die letzte Aktualisierung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für das Vorhaben B 56 Bonn/Ost (A 59) – Birlinghoven/Dambroich durchgeführt?
- b) Von welchem Kosten-Nutzen-Verhältnis geht die Bundesregierung zurzeit aus?
12. Haben sich im Rahmen der angekündigten Prüfung und Konsolidierung der Straßenprojekte (Bundestagsdrucksache 18/2061) aufgrund des frühen Planungsstandes des 4-streifigen Neubauvorhabens B 56 Ennertaufstieg Abweichungen zu den im März 2015 angegebenen Kosten von 265 Mio. Euro (Bundestagsdrucksache 18/4313) ergeben?

Wenn ja, mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung aktuell, und welche Gründe gab es für die Abweichung?

Wenn nein, für wie belastbar hält die Bundesregierung die vorliegende Kostenschätzung vor dem Hintergrund, dass die Planungen seit der Nichtberücksichtigung des Vorhabens im BVWP 2003 nicht weiter fortgeführt wurden (Bundestagsdrucksache 18/4313)?

13. Wird im Zuge des Bewertungsprozesses für den neuen BVWP entgegen der Angaben des Bundesverkehrsministeriums (Übersicht über die laufenden und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen, Stand: 5. September 2014) auch ein 2-streifiger Neubau des Vorhaben B 56 Bonn/Ost (A 59) – Birlinghoven/Dambroich geprüft?

Wenn ja, warum, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung aktuell?

14. Kann die Bundesregierung mittlerweile und im Gegensatz zur Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Nachmeldungen des BMVI zum BVWP 2015“ (Bundestagsdrucksache 18/4125) eine Aussage zur prognostizierten Verkehrsbelastung gemäß der Prognose für das Jahr 2030 für das Vorhaben B 56 Bonn/Ost (A 59) – Birlinghoven/Dambroich geben?

Wenn ja, mit welcher durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung rechnet die Bundesregierung für das Vorhaben (bitte LKW-Anteil gesondert angeben)?

Wenn nein, warum nicht, und mit welchen Daten und auf welcher Grundlage wird die Verkehrsbelastung in die aktuell durchgeführte gesamtwirtschaftliche Nutzenberechnung eingerechnet?

15. Haben seitens des BMVI Gespräche bezüglich des Neubauvorhabens B 56 Südtangente Bonn mit der Landesregierung Nordrhein-Westfalens stattgefunden?

Wenn ja, wann, mit welchem Ergebnis, und welche Position hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Landesregierung vertreten?

Wenn nein, warum nicht?

16. Hat es bezüglich des Straßenvorhabens B 56 Südtangente oder deren Teilprojekte seit der offiziellen Anmeldung der Straßenprojekte des Landes Nordrhein-Westfalen zum BVWP 2015 Gespräche zwischen dem BMVI und regionalen Interessenvertretern gegeben?

Wenn ja, wann, mit wem, mit welchem Ergebnis, und welchem Inhalt?

17. Hat es bezüglich des Straßenvorhabens Südtangente oder deren Teilprojekte seit der offiziellen Anmeldung der Straßenprojekte des Landes Nordrhein-Westfalen zum BVWP 2015 Gespräche zwischen dem BMVI und Vertretern des Rhein-Sieg-Kreises gegeben?

Wenn ja, wann, mit wem, mit welchem Ergebnis, und welchem Inhalt?

18. Überprüft die Bundesregierung Alternativen zum über 680 Mio. Euro teuren Neubauvorhaben B 56 Südtangente Bonn, insbesondere durch Ausbaumaßnahmen im Bestandnetz?

Wenn ja, welche, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für mögliche Alternativen?

Wenn nein, warum nicht?

19. a) Überprüft die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den vom Land Nordrhein-Westfalen zur Prüfung angemeldeten Ausbau der A 565 als Alternative zum Neubau der B 56 Südtangente?

b) Wenn ja, berücksichtigt die Bundesregierung bei der Bewertung des alternativen Ausbaus des Bestandsnetzes (A 565), insbesondere bei der Kosten-Nutzen-Analyse, den Umstand, dass für das als „Tausendfüßler“ bekannte Brückenbauwerk zwischen AS Bonn-Tannenbusch und Bonn-Edenich in den nächsten Jahren ein Ersatzneubau getätigt werden muss (vgl. [www.strassen.nrw.de/projekte/a565/brueckensanierungen-bonn.html](http://www.strassen.nrw.de/projekte/a565/brueckensanierungen-bonn.html)), diese dafür notwendigen Kosten für den Ersatzbau also in jedem Fall – auch bei einem möglichen Verzicht auf einen 6-spurigen Ausbau der A 565 – fällig sein werden?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, wieso nicht?

Berlin, den 14. Oktober 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**