

Zweifel an den Dimensionen

GA Bonn, 2.7.2020

GA 2.7.2020

Der Tausendfüßler-Neubau ist doppelt so breit geplant wie bisher. Kritiker halten das in Zeiten des Klimawandels für falsch

VON PHILIPP KÖNIGS

BONN. Der geplante Neubau des Tausendfüßlers hat eine formale Hürde genommen. Der Landesbetrieb Straßen NRW als Bauherr hat alle Unterlagen an die zuständige Aufsichtsbehörde übergeben: Herr des Verfahrens ist nun die Kölner Bezirksregierung, wie Friederike Schaffrath vom Landesbetrieb mitteilt. Während die Corona-Krise das öffentliche Leben noch einschränkt, laufen also die Vorbereitungen für die Offenlage der Planungen des Ausbaus von derzeit vier auf dann sechs Spuren mit jeweils einer Standspur je Richtung.

Wann sie beginnen wird, steht nach Aussagen der Bezirksregierung noch nicht fest. Die Planfeststellung ist ein Verwaltungsakt, in dessen Zuge betroffene Bürger Zweifel äußern dürfen. Die Folge können Klagen sein.

Der Neubau soll wesentlich breiter werden als bisher: statt derzeit 20 werden es nach dem Neubau 40 Meter sein. Die Kostenschätzungen liegen mittlerweile bei knapp 300 Millionen Euro. Etwas mehr als 200 Millionen Euro waren es einst, als das Großbauprojekt, das ab Ende 2021 in rund sechs Jahren Bauzeit verwirklicht werden soll, die politischen Gremien der Stadt beschäftigte.

„Die Meteorologen haben an den heißesten Tagen mehr als 40 Grad gemessen, das wird noch schlimmer“

Raimund Gerber

Bürgerinitiative Moratorium Tausendfüßler

Die Planungen schaffen Probleme: Oberbürgermeister Ashok Sridharan versucht derzeit, einen Konflikt zwischen dem nahe dem Tausendfüßler ansässigen Tierheim und einem benachbarten Kleingartenverein zu lösen. Das Tierheim müsste mit Baubeginn auf genutzte Grundstücke verzichten. Flächen der Kleingärtner kämen als Ausgleich infrage, um den Betrieb aufrechtzuerhalten. Nach Aussagen von Peter Terlau vom Kleingärtnerverein Flora scheint eine Lösung greifbar. „Wir haben uns mit dem OB verständigt, dass wir für zwölf bis 15 Monate Flächen an das Tierheim abtreten, die wir dann anschließend wieder nutzen können.“ Auf die ursprüngliche Forderung nach Ersatzflächen habe der Verein verzichtet.

Deutliche Kritik äußert die Bürgerinitiative Moratorium Planungen A 565 und Tausendfüßler, die Irmgard Henseler und Raimund Gerber ins Leben gerufen haben. Beide fordern einen Aufschub des Großprojekts, vor allem um die Größe des Vorhabens zu hinterfragen. „Was ihr da macht, ist nicht enkelgerecht“, hatte Henseler vor einigen Monaten vor dem Stadthaus vor einigen Dutzend Gleichgesinnten gerufen. Drinnen im Ratssaal stand das Thema einmal mehr auf der Tagesordnung.

Gerber, von Beruf Ingenieur, hat erhebliche Bedenken wegen der Ausmaße. Die Verdopplung der Fahrbahnbreite, das Fehlen eines Radwegs, die 15 Jahre alte Planung, der Stadtratsbeschluss zum Klima-



Die Animation oben zeigt, wie der Tausendfüßler nach dem Neubau aussehen soll, die Ansicht unten den Ist-Zustand.

VISUALISIERUNGEN: STRASSEN NRW/GOOGLE EARTH

notstand: All das will in Gerbers Kopf nicht zusammenpassen. „Die Meteorologen haben an den heißesten Tagen in Bonn mehr als 40 Grad Celsius gemessen, das wird noch schlimmer.“ Die teils zwölf Meter hohen Lärmschutzmauern verhindern das Zirkulieren von kühlender Luft in den heißen Sommermonaten, meint Gerber. In ähnlicher Weise hatte auch der Bonner Wetterforscher Karsten Brandt bei öffentlichen Vorträgen Bedenken geäußert. Gerber hat auch Zweifel, dass die hohen Mauern den Anwohnern tatsächlich Linderung des Autolärms verschaffen werden angesichts der erwarteten Zunahme

des Verkehrs. Auch das Weichen eines Teils des Lenné-Parks nahe dem Endenicher Ei für ein Autobahnabwasserbecken stößt Gerber bitter auf. Jost Brökelmann, Vorsitzender der Lenné-Gesellschaft, fordert die Stadt möge das „kulturelle Erbe“, den Lenné-Park, erhalten und zum Bürgerpark ausbauen.

Schaffrath zufolge fahren heute rund 93 000 Autos täglich über den für 70 000 Autos ausgelegten Autobahnabschnitt. Für das Jahr 2030 sind 102 000 Autos täglich prognostiziert, für 115 000 Autos wäre der Neubau ausgelegt.

Als die Stadt vor Corona zu nun nicht mehr drohenden Fahrverbo-

ten einlud, kam man auch auf den Tausendfüßler-Neubau zu sprechen. Oberbürgermeister Sridharan sagte: „Wenn der Tausendfüßler nicht kommt, werden die Klimaprobleme in unserer Stadt viel größer werden.“ Er meinte die Umfahrungen bei Staus mitten durch die Stadt.

1960 wurde der erste Abschnitt des Bauwerks eingeweiht. Sinn und Zweck war es, den Verkehr von den Straßen der Stadt auf die Autobahn zu verlagern. Schaffrath vom Landesbetrieb betont, dass der Spielraum für Umfahrungen in Bonn wesentlich geringer sei als in der Millionenstadt Köln. Eigentlich gebe es nur die Möglichkeit, über die A 565 zu fahren oder eben durch die Stadt. Auf diesen Umstand werden Befürworter der Verbreiterung nicht müde hinzuweisen. Zu ihnen gehören die Industrie- und Handelskammer und die Kreishandwerkerschaft.

Für Diskussionen in Bonn hatte die Absage von NRW-Verkehrsmminister Hendrik Wüst gesorgt, einen Zweirichtungs-Fahrradweg entlang des Tausendfüßlers mitzubauen. Sridharan setzte sich nach einem Mehrheitsbeschluss der Politik in einem persönlichen Gespräch für den Bau ein, biss in Düsseldorf aber offenkundig auf Granit.

Wüst argumentierte zuvorderst, der Beginn des Neubaus dürfe nicht gefährdet werden, der Radweg sei außerdem nicht wirt-

schaftlich genug. Er sicherte finanzielle Unterstützung bei einer alternativen Ost-West-Route über die Friedrich-Ebert-Brücke als Anbindung nach Siegburg einerseits und Meckenheim andererseits zu. Die Grünen intervenierten bislang vergebens (auch im Düsseldorfer Landtag, wo sie in der Opposition sind). Auch die Bonner Linke fordern weiterhin den Radweg, ebenso wie die örtlichen Umwelt- und Verkehrsverbände ADFC und VCD.

Die Betriebsgenehmigung des Tausendfüßlers läuft 2022 offiziell aus. Sollten bis zu diesem Zeitpunkt die Bauarbeiten nicht begonnen haben, müssten regelmäßige Prüfungen der Bausubstanz erfolgen. „Je nach Ergebnis wären Fahrverbote für Lastwagen oder Tempolimits notwendig“, sagt Schaffrath. Der Umbau des Potsdamer Platzes (Verteilerkreis am Ende der A 555) zum Turbokreisel mit zwei statt einer Einfahrtsspur soll schon bald erfolgen, um den ab Ende 2021 geplanten Tausendfüßler-Neubau mit einem notwendigen Wegfall des Zubringers Tannenbusch zu kompensieren.

Nach einem politischen Beschluss wird auch die Stadt noch eine Bürgerinformationsveranstaltung zum Tausendfüßler organisieren. Eine Termin steht noch nicht fest.

DISKUSSION ÜBER DRITTE SPUR

Linke-Antrag ohne Erfolg

In der jüngsten Stadtratssitzung wollte die Linke noch einmal Druck ausüben, um den **Radweg auf dem Tausendfüßler** verwirklichen zu können. Für ihren Antrag, die Verkehrsministerien in Land und Bund aufzufordern, auf den Bau einer dritten Autospur zu verzichten und stattdessen einen Radweg zu errichten, fand sich keine Mehrheit. Nur Grüne und SPD stimmten zu. Die SPD hatte ihrerseits den nicht mehrheitsfähigen Vorschlag unter-

breitet, die dritte Spur zunächst zu bauen und deren Nutzungszweck offenzulassen.

Die Realisierung solcher großen Infrastruktur-Projekte wird mit jahrelangem Vorlauf über den **Bundesverkehrswegeplan angemeldet**. Ursprünglich war nur ein vierspuriger Neubau vorgesehen. Vor vier Jahren hatten sich die SPD-Bundestagsabgeordneten Ulrich Kelber und Sebastian Hartmann gegenüber dem Bundesverkehrsminister für einen sechsspürigen Bau ausgesprochen. kph