

Antwort von CDU Bonn, Christos Katzidis und Guido Déus, 5.4.2017

1. Nach welcher Priorität und mit welcher Begründung sollten die im BVWP 2030 aufgeführten Bahn- und Fernstraßenprojekte in der Region Ihrer Ansicht nach geplant und gebaut werden? Bis wann halten Sie die „Südtangente“ ggf. realisierbar?

*Planung und Bau müssen unabhängig betrachtet werden. NRW hat generell das Problem viel zu wenige Planungen für Infrastrukturverbesserungen vorgenommen zu haben, so dass jährlich die vorhandene Bundesförderung bei weitem nicht ausgeschöpft wird. Andere Bundesländer schaffen mit dem Geld, was NRW nicht abgerufen hat, große Verkehrsentlastungen. Daher liegt für uns der Fokus auf der Planung für Bahn- und Fernstraßenprojekte. Hierbei hat die Planung der Südtangente bei uns hohe Priorität. Die Planungsdauer liegt bei fast 11 Jahren. Wir müssen bis spätestens 2028 belastbare Zahlen für die große Tunnellösung haben und dann für die weitere Umsetzung eine große politische Mehrheit gewinnen. Dann kann das Projekt in den nächsten BVWP aufgenommen und 2036 fertiggestellt werden.*

2. Laut Projektdatenbank PRINS des Bundesverkehrsministeriums würde die Südtangente mehr Verkehr auf beiden Bonner Autobahnbrücken verursachen: Südbrücke + 13.000 Kfz pro Tag, Nordbrücke + 6000 Kfz pro Tag. Folgern Sie ebenso wie wir daraus, dass damit die Staugefahren verstärkt würden und man mit der Südtangente nur schneller in den Stau käme?

*Nein, das folgern wir nicht. Die Verkehrslage in Bonn ist mehr als angespannt. Der Bundesverkehrswegeplan hat ganz unparteilich ermittelt, dass der Bau der Südtangente zu einer Entlastung der Bonner Straßen führen wird. Er führt nicht schneller in den Stau, sondern wirkt entlastend auf Wege wie Reuterstraße, Kölnstraße und Co.. Die hohe Entlastungswirkung auch für das vorhandene Straßennetz im Siebengebirge, musste auch Landesminister Groschek erst kürzlich auf eine Große Anfrage von Frau Milz hin eingestehen.*

3. Laut Projektdatenbank PRINS würden allein über den rechtsrheinischen Teil (Ennertaufstieg) täglich 10.000 LKW in das Bonner Stadtgebiet geleitet. Ein LKWVerbot auf einer Bundesfernstraße ist rechtlich nicht möglich. Darf der Stadt Bonn Ihrer Ansicht nach ein solcher Lkw-Verkehr, der größtenteils aus Transitverkehr besteht, zugemutet werden?

*Bundesstraßen sind nicht die großen LKW-Routen. Nach ihren Berechnungen hätte die neue Bundesstraße mehr Verkehr als die meisten Autobahnen in NRW. Laut Bundesverkehrswegeplan liegt der Anteil von LKWs an der Gesamtbelastung bei 14% und die Gesamtbelastung bei 39.000 KFZ. Die Summe ist damit insgesamt deutlich geringer als ihre Zahlen vermuten lassen, und beinhaltet auch eine Entspannung der innerstädtischen Routen durch und um Bonn. Wohlgermerkt: täglich fahren 62.000 Autos über die A562.*

4. Würden Sie sich für ein Planungsverfahren der Südtangente einsetzen, obwohl das Projekt mit 100 Millionen Euro Planungskosten (Gesamtkosten 680 Millionen Euro) im BVWP veranschlagt wird?

*Erst wenn wir durch die Planung detaillierte Zahlen über die Kosten und Nutzen für die Region erhalten haben, werden wir über eine entscheiden. Daher stehen wir als Bonner Christdemokraten für eine Planung in den Jahren bis zur Aufstellung des nächsten Bundesverkehrswegeplans. Grundproblem in NRW ist der Mangel an Planung und der fehlende Mut, aus den Erkenntnissen der Planungen zu bauen!*

5. Selbst mit verlängertem Tunnel befindet der Bundesverkehrswegeplan 2030 die Südtangente als hoch umweltbelastend. Welche Risiken erkennen Sie, dass auch dieses Mal keine sowohl wirtschaftliche als auch umweltverträgliche Trasse gefunden werden könnte?

*Wir erkennen die höhere Umweltbelastung nach ihren Berechnungen nicht. Wir haben täglich Stau, dies kostet Zeit, Nerven und Geld und belastet die Umwelt im besonderen Maße. Wir haben die Pflicht, den Stau aufzulösen und zwar überall in NRW. Immerhin stoppen Umweltbelastungen nicht vor Stadtgrenzen. Wenn wir stehenden Verkehr wieder zu einem fließenden Verkehr in Tunneln führen, erschließt sich die Mehrbelastung nicht. Der Verkehrswegeplan hat ganz klar einen sehr hohen wirtschaftlichen Gewinn errechnet. Die „hohe Umweltbelastung“ besteht nicht wegen einer Beeinträchtigung der Bürger, sondern einzig, weil die Trasse den Naturpark am Siebengebirge randlich berührt.*

6. Die im BVWP zugrunde gelegten Tunnels würden die Abgase an den Tunnelportalen in Holtorf, Ramersdorf, Dottendorf und Lengsdorf bündeln. Filteranlagen sind nicht vorgesehen, weil wenig wirksam und unwirtschaftlich. Schon jetzt werden die Grenzwerte oft überschritten. Die Gesundheit der Menschen, die sich regelmäßig in Bonn aufhalten, würde infolge der gebündelten und zusätzlichen Abgasbelastung durch die Südtangente akut gefährdet. Wie beurteilen Sie diese Risiken und würden Sie diese Risiken in Kauf nehmen?

*Der Verkehrswegeplan hat ganz klar die Mehr- und Minderbelastungen aufgezählt – hier Ängste zu wecken ist unredlich: Neubelastung oder stärker betroffene 860 Einwohner, Entlastungen bei 4.645 Einwohnern. Das ist ein klarer Gewinn für Bonn. Natürlich werden wir uns als Region für Filteranlagen einsetzen. Das Projekt ist erwiesener Maßen für das Stauland NRW ein klarer Gewinn und wird auch für Bonn als Pendlerhochburg eindeutige Vorteile bringen. Diese werden wir aber erst mittels der genauen Beplanung erfahren und dann abschließend entscheiden.*