

**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?**

Über dieses Projekt wird in unserer Region seit mehr als 40 Jahren gestritten. Und als die Südtangente 2003 aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen wurde, gab es dafür gute Gründe: Mehrere Gutachten aus den 90er Jahren hatten bewiesen, dass die schweren Belastungen entlang der Trasse wegen der unzureichenden Entlastungswirkungen auf das bestehende Straßennetz nicht zu rechtfertigen sind. Und an diesen Rahmenbedingungen hat sich grundsätzlich nichts geändert. Als Vorsitzende des Bürgervereins in Königswinter-Rauschendorf, das durch den Bau der Trasse erheblich beeinträchtigt würde, arbeite ich seit Jahren gegen dieses Projekt – und das nicht nur aus persönlicher Betroffenheit. Aktuelle Untersuchungen (siehe Frage 2) belegen, dass man mit diesem Projekt die Verkehrsprobleme der Region nicht löst, sondern vor allem zusätzlichen Transit- und Fernverkehr anzieht.

**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?**

Ja, denn es ist eine alte Erkenntnis, dass neue Straßen vor allem mehr Verkehr anziehen.

**3. Laut Projektdatenbank PRINS würden allein über den rechtsrheinischen Teil (Ennertaufstieg) täglich 10.000 LKW in das Bonner Stadtgebiet geleitet. Ein LKW-Verbot 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?**

Nein, und davon sind auch die meisten Bonner überzeugt. Die Landes FDP hält den Bau der linksrheinischen Trasse (Mitteltunnel bzw. Venusbergtunnel) mittlerweile für völlig ausgeschlossen.

**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?**

Einmal abgesehen davon, dass bereits heute und in absehbarer Zeit die personellen Planungskapazitäten nicht gegeben sind: Nein.

**5. Selbst mit verlängerten Tunnels 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?**

Die Suche nach einer gleichzeitig wirtschaftlichen und umweltverträglichen Lösung dürfte ähnlich erfolgversprechend sein wie die Suche nach dem Stein der Weisen.... Wirklich ärgerlich aus meiner Sicht ist die Tatsache, dass durch die Konzentration der Diskussion auf die Südtangente machbare Maßnahmen zur Verkehrsentslastung wie bspw. der Kreisverkehr an der Kreuzung Pützchens Chaussee/Oberkasseler Straße immer noch nicht in Angriff genommen worden sind.

**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?**

Teilfrage 1: Als nicht hinnehmbar.

Teilfrage 2.: Nein.