

Von: Doro Schmitz [mailto:heimitz@gmx.de]
Gesendet: Montag, 20. März 2017 10:38
An: Susanne Gura <gura@dinse.net>
Betreff: Re: NRW Landtagswahl: Ihre Position zur Südtangente

Liebe Susanne Gura,

vielen Dank für die Fragen zur Südtangente. Hoffentlich kommen meine Antworten darauf noch rechtzeitig.

Herzliche Grüße
Doro Schmitz

B90/ Die Grünen
Stadtverordnete
Landtagskandidatin Bonn I
Email: heimitz@gmx.de
Mobil: 0160 4893616

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?

Gemäß dem GRÜNEN Leitsatz "Bahn vor Straße und Erhalt vor Neubau" setzen wir auf den Erhalt, statt auf den Bau immer neuer Straßen. Mit GRÜN wird in den Erhalt von Brücken, Straßen und Schienen investiert.

In Bonn wird durch die Erneuerung des Tausendfüßlers und des Brückenbauwerks zwischen dem Autobahnkreuz Bonn-Nord und der Anschlussstelle Eendenich bereits für einen zügigeren Verkehrsfluss gesorgt.

Das fälschlicherweise Süd"tangente" bezeichnete Fernstraßen-Neubauprojekt als Verbindung der Autobahn A 3 (Frankfurt - Oberhausen) und A 61 (Speyer - Venlo) halten wir weder ökologisch noch ökonomisch für realisierbar.

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?

Die Südtangente würde vermehrt den Verkehr, auch den Transitverkehr, anziehen und somit für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen sorgen. Damit verbunden würde die Staugefahr insbesondere auf beiden Autobahnbrücken verstärkt. Die erhoffte Entlastung von bisher staugeplagten Ortsdurchgangsstraßen während der Berufsverkehrszeiten, wie z.B. auf der Löwenburgstraße in Niederholtorf, wird nicht eintreten: sobald dort eine Anschlussstelle an die Südtangente geplant werden würde, würde sich im Gegenteil der Verkehr dort noch erhöhen.

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?

Bonn darf, meiner Meinung nach, ein solches Mehr an Lärm und an gesundheitsschädlichen Abgasen nicht zugemutet werden, - nicht in der Situation der Kessellage des Rheintals befindlich und insbesondere nicht im Herzen von Bonn.

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?

Ich würde mich nicht dafür einsetzen, denn das Projekt ist ökologisch unverantwortlich und insgesamt unwirtschaftlich.

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?

Es kann keine wirtschaftlich vertretbare und keine umweltverträgliche Lösung geben. Für den Bau eines Tunnels müsste z.B. das Grundwasser abgesenkt werden und damit würde der Vegetation im Naturschutzgebiet Ennert in unverantwortlicher Weise geschadet werden.

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?

Die Risiken sind unverträglich. Schon heute werden in der Stadt Bonn die Abgasgrenzwerte auch ohne Südtangente überschritten. Die Stadt Bonn benötigt dringend einen wirksameren Luftreinhalteplan, der außer der Förderung der Elektromobilität im ÖPNV auch eine Parkraumbewirtschaftung vorsieht, um ein Dieselfahrverbot in der "Umweltzone" vielleicht noch verhindern zu können. Eine Verantwortung liegt auch bei den Kommunen im Rhein-Sieg-Kreis, die durch die Ausweisung von Wohngebieten an falschen Stellen und die intensiviertere Trennung von Wohnen und Arbeiten ohne Bahnverbindung die Steigerung der Kfz.-Pendlerströme mit verursacht haben.