

Von: Wolf Roth <wolf.roth@piratenpartei-rhein-sieg.de>

Gesendet: Mittwoch, 29. März 2017 18:00

An: gura@dinse.net

Betreff: Fwd: Fwd: WG: NRW Landtagswahl: Ihre Position zur Südtangente

Sehr geehrte Frau Gura,

beigefügt erhalten Sie noch wie gewünscht die Stellungnahme auf die vorgelegten Fragen zum Verkehrsprojekt "Südtangente".

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?

Antwort: Die Wirtschaftsregion Köln/Bonn benötigt vor allem im Fernwegenetz dringend jede Form der Entlastung, was durch Rheinquerungen, einen Brückenbau bei Niederkassel, zusätzliche Angebote im Schienengüterverkehr und ggf. auch die „Südtangente“ erfolgen kann. Eine sorgfältige Prüfung mit Abwägung der Interessen aller Beteiligten gehört dazu.

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?

Antwort: Nein, diese Schlussfolgerung lässt außer Acht, dass bereits jetzt die hier genannten Verkehre vorliegen und nur anders geleitet werden, was z.B. aktuell besonders den Bonner Norden belastet. Solange die zusätzliche Rheinbrücke bei Niederkassel nicht gebaut wird, solange müssen die Pendler im Großraum Köln/Bonn überall mit Staugefahren rechnen. Hinzu kommen notwendige Instandhaltungs- bzw. Erneuerungsarbeiten an der Nordbrücke und am „Tausendfüßler“. Es hat hier lange Jahre viel zu wenig vorausschauende Planung gegeben – eine „Südtangente“ könnte hierfür eine Entlastung bringen.

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?

Antwort: Güter gehören auf die Schiene und nicht auf die Straße. Allerdings entstehen die hier genannten Verkehrsströme nicht auf mystische Weise aus dem Nichts, sondern dienen auch heute schon der Versorgung der Bonner Bürger. Nur dass sie halt durch andere Gebiete der Stadt geführt werden. Hier könnt ein solidarischer Ansatz zu einer besseren Verteilung führen und erforderliche Zumutungen breiter verteilen.

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?

Antwort: Das Land NRW hat bereits erfolgreich vorgeführt, welche Resultate ein Verzicht auf ordentliche und umfassende Planungen insbesondere bei Verkehrsprojekten nach sich zieht. Die anzusetzenden Planungskosten ergeben sich aus der HOAI, der hierfür anzuwendenden Gebührenordnung der beteiligten Planer.

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?

Antwort: Ob die hier postulierte These zutrifft, wird sich in einem geordneten Planverfahren weisen.

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?

Antwort: Aktuell wird der Lkw-Güterverkehr für Bonn und den Bonner Süden mit längeren Wegstrecken über die A3 und A560, A565 durch Sankt Augustin und das Stadtgebiet Bonn im Norden geleitet. Sofern die Grenzwerte in Holtorf, Ramersdorf, Dottendorf und Lengsdorf jetzt schon häufig überschritten werden, könnte dies auch der nicht ausgebauten Strecke und dem Fahren in ungünstigen Schaltstufen geschuldet sein. Eine Abwägung von Chancen und Risiken erfolgt im Rahmen eines Planverfahrens ohnehin und mit einer entsprechenden Beteiligung betroffener Bürger, die umfassend informiert und möglichst zur Mitwirkung im Planungs- und Entscheidungsprozess aufgefordert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Wolf Roth

Direktkandidat für den Wahlkreis 28 – Rhein-Sieg-Kreis IV

--

Wolf Roth, Troisdorf

Stadtrat & Schatzmeister

Vorsitz RPA & Kommunalfinanzen

Unternehmer & Gründerberater

@grandpa_wolf