

Denis Waldästl | Großenbuschstraße 34 | 53757 Sankt Augustin

Lebenswerte Siebengebirgsregion e.V.  
Frau Susanne Gura  
Alter Heeresweg 32  
53639 Königswinter

## Ihre Fragen zur Landtagswahl in NRW

Sehr geehrte Frau Gura,

herzlichen Dank für Ihre Fragen zum Bundesverkehrswegeplan anlässlich der Landtagswahl am 14. Mai 2017.

Meinen Antworten auf Ihre berechtigten Fragen möchte ich eine Bemerkung voranstellen: Unsere Region braucht dringend ein realisierbares verkehrspolitisches Gesamtkonzept, das von möglichst vielen Bürgerinnen und Bürgern getragen wird. Hierbei werden sowohl Gegner wie auch Befürworter von Einzelprojekten einen Teil Ihrer Position aufgeben müssen, wenn wir einen regionalen Konsens – und damit die Grundlage für eine mögliche Projektumsetzung – erreichen wollen. Sofern Sie und die Bürgerinnen und Bürger mir am 14. Mai Ihr Vertrauen als direktgewählter Landtagsabgeordneter schenken, möchte ich mich um einen Ausgleich der Interessen bemühen, damit Anwohner, Umwelt, Handwerker und Unternehmer eine Zukunftsperspektive für die Mobilität in unserer Region erhalten. Die CDU hat jahrzehntelang an der Südtangente festgehalten, ohne einen Plan B zu präsentieren. Die Region erhält – durch den Einsatz der SPD in NRW und im Rhein-Sieg-Kreis – mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 so viel Geld wie noch nie für den Ausbau der Infrastruktur vor Ort. Hieraus ergeben sich große Verbesserungen in den Verkehrswegen bei uns vor Ort.

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?

## DENIS WALDÄSTL

Großenbuschstraße 34  
53757 Sankt Augustin  
T: 02241 / 8463992  
M: 0171 / 9377664

[www.denis-waldaestl.de](http://www.denis-waldaestl.de)  
[info@denis-waldaestl.de](mailto:info@denis-waldaestl.de)  
[fb.com/DenisWaldaestl](https://fb.com/DenisWaldaestl)  
[twitter.com/denis\\_waldaestl](https://twitter.com/denis_waldaestl)

Für Sie am 14. Mai  
in den Landtag.



#NRWIR

Sollte es in der Region jemals eine politische Mehrheit für eine Südtangente geben, so glaube ich, dass eine Realisierung in zwei oder drei Jahrzehnten möglich wäre – die Wahrscheinlichkeit liegt aus meiner Sicht jedoch im unteren zweistelligen Prozentbereich. Vom Grundsatz her müssen aus meiner Sicht alle Verkehrsprojekte so geplant und gebaut werden, dass zum einen die Bauphase selbst mit kommunalen und landesseitigen Baumaßnahmen abgestimmt sind und somit die Beeinträchtigungen für den Verkehr so gering als möglich bleiben.

Zum anderen gilt für mich der Grundsatz: Sanieren, erhalten, ausbauen, neu bauen – in dieser Reihenfolge sollten grundsätzlich die Maßnahmen umgesetzt werden – mit einer Ausnahme: Dem Bau der Rheinbrücke zwischen Niederkassel und Wesseling/Godorf.

Der Ausbau des Eisenbahnknoten Köln sowie die Entlastungsstrecke für das Rheintal müssen zügig geplant und umgesetzt werden. Im Bereich des ÖPNV müssen landesweit einheitliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, welche noch mehr Anreize schaffen auf Bus und Bahn statt das Auto zu setzen – dazu zählt übrigens auch ein bezahlbarer Nahverkehr und ein vergünstigtes Azubi-Ticket ähnlich dem Semesterticket bei den Studierenden.

Im BVWP 2030 sind unter anderem folgende Projekte mit vordringlichem Bedarf zur Engpassbeseitigung vorgesehen, welche aus meiner Sicht schnellstmöglich in Abstimmung mit den Kommunen und den anderen Straßenbaulastträgern umgesetzt werden sollten:

- A 59 AK Bonn-O (A 562) - AD Bonn-NO (A 565) (Erweiterung der Fahrstreifen)
- A 59 AD Bonn-NO (A 565) - AD St. Augustin-W (A 560) (Erweiterung auf acht Fahrstreifen)
- A 59 AD St. Augustin-W (A 560) - AD Köln-Porz (A 559) (Erweiterung der Fahrstreifen)
  - A 59 AD Sankt Augustin/West (A 560) - T+R-Anlage Liburer Heide
  - A 59 T+R-Anlage Liburer Heide - AS Flughafen
  - A 59 AS Flughafen - AD Köln-Porz (A 559)

Die Sanierung des „Tausendfüßlers“ A565 in Bonn ist für die Region ebenfalls von erheblicher Bedeutung. Es ist daher gut, dass dieser im vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 aufgenommen worden ist. Die Umsetzung sollte zeitnah - in Abstimmung mit den anderen Baumaßnahmen - erfolgen.

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?

Es handelt sich hierbei um eine erste Prognose. Sollte diese Prognose in einer Planungsstudie bestätigt werden, so kann ich Ihre Schlussfolgerung nachvollziehen. In diesem Kontext müsste jedoch berücksichtigt werden, dass zwischen Godorf / Wesseling und Niederkassel eine neue Rheinbrücke (Straße und Schiene) entstehen wird, für die sich die SPD stark gemacht hat. Diese Rheinbrücke kann auch für unsere Region zur Entlastung beitragen.

Dieser Punkt müsste aus meiner Perspektive noch einmal gesondert geprüft werden. Ggf. könnte sich durch die neue Rheinbrücke auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Südtangente noch weiter verschlechtern.

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?

Wir leben in einem Ballungsgebiet und sind hervorragend an die Verkehrsinfrastruktur angebunden – eine Konsequenz dessen ist auch der Transitverkehr. Ob durch den Ennertaufstieg tatsächlich eine Mehrbelastung entsteht, ist für mich nicht klar ersichtlich. Klar hingegen ist für mich, dass in keinem Fall eine Zunahme an Emissionsbelastung in Wohnbereichen entstehen soll.

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?

Der Deutsche Bundestag hat den Bundesverkehrswegeplan 2030 verabschiedet. Bestandteil dessen ist die Südtangente im weiteren Bedarf mit Planungsrecht. Es besteht somit die Möglichkeit die Planungen für dieses Projekt voranzutreiben. Ich persönlich bin der Überzeugung, dass mit 100 Millionen Euro andere Infrastrukturprojekte realisiert werden können. Für mich hat Sanierung, Erhalt und Ausbau bestehender Infrastruktur Vorrang vor Neubau.

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?

Ich teile die Einschätzung des Bundesverkehrswegeplanes 2030, dass die Südtangente eine hohe Umweltbelastung auslösen würde. Dies ist aus meiner Sicht insbesondere damit begründet, dass gleich drei Naturschutzgebiete von einem Bau betroffen wären. Ob eine Tunnellösung, über den Vorschlag im BVWP hinaus zu einer Reduzierung der Umweltbelastungen beitragen würde, entzieht sich meines Beurteilungsspielraums. Insofern halte ich auf Grundlage der mir heute vorliegenden Informationen sowie Kenntnisse über technischen Möglichkeiten eine umweltverträgliche und finanzierbare Trassenführung für höchst unwahrscheinlich.

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 Abgasbelastungen und die damit verbundenen Auswirkungen für die Gesundheit sind für mich ein Bestandteil bei der Diskussion über eine umweltverträgliche Trassenprüfung. Wichtig ist mir an dieser Stelle anzumerken, dass die Südtangente zu einer Verlagerung der Verkehrsbelastung und einer Verlagerung der Emissionen – jedoch keineswegs zu einer Gesamtentlastung führen würde.

Meine Antworten auf Ihre Fragen dürfen Sie gerne veröffentlichen. Für Rückfragen sowie einen persönlichen Austausch stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink that reads 'Denis Waldästl'. The signature is written in a cursive style.

Denis Waldästl