

CDU-Königswinter

64 Fragen und Antworten zum Ennertaufstieg



Allgemeines	Seite 2
Kosten und Nutzen	Seite 4
ÖPNV	Seite 6
Belastung contra Entlastung	Seite 8
Varianten und Alternativen	Seite 10
Umwelt und Naturschutz	Seite 12
Politische Fragen	Seite 15
Verkehrsproblematik	Seite 17
Königswinter	Seite 19
Glossar/Begriffsbestimmungen	Seite 21

(Hinweis: zur besseren und geschlosseneren Lesbarkeit der Kapitel finden sich Fragenkomplexe teilweise in mehreren Rubriken)



Verantwortlich:

Juni 2001

Dr. Josef Griese
Roman Limbach
Andrea Milz MdL
Friedel Schnorrenberg

ALLGEMEINES

1. Frage: Was ist der **Unterschied** zwischen **Ennertaufstieg** und **Südtangente**?

Antwort: Für die rechtsrheinische Seite ist nicht die komplette Verbindung der Autobahnen A3 und A 61 (Südtangente) interessant, sondern die schnelle, staufreie Anbindung über die Südbrücke nach Bonn das Ziel. Denn nach Fertigstellung des Tunnels in Bad Godesberg und der baldigen Fertigstellung des sog. Karawanknotens werden die Verkehrsströme besser fließen, und der Verkehr, den 24.000 zusätzliche Arbeitsplätze in Bonn verursachen, kann nur durch den Ennertaufstieg aufgefangen werden.

2. Behauptung: Die CDU betreibt **unchristliche Politik**.

Antwort: Beim Ennertaufstieg geht es um die schwierige Abwägung von sozialen, wirtschaftlichen, ökologischen, gesamtstädtischen und regionalen Aspekten. Nicht nur die CDU ist nach jahrelanger Abwägung mehrheitlich zu dem Schluss gekommen, dass der Ennertaufstieg realisiert werden soll. Diese äußerst schwierige Abwägung und Entscheidung kann nicht mit dem Totschlagargument „unchristlich“ diffamiert werden. Gegenfrage: Ist es christlich, allein den bisher belasteten Ortschaften die Lasten des noch wachsenden Verkehrsaufkommens zu überlassen?

3. Behauptung: Hier wird **Florianspolitik** betrieben von Oberdollendorf, Ittenbach und Aegidienberg, die die wachsenden Belastungen auf die Ortschaften Holtorf, Vinxel, Ungarten, Birlinghoven und Hoholz abwälzen wollen.

Antwort: Es werden keine Belastungen abgewälzt, sondern die wachsende Verkehrsbelastung wird durch den Ennertaufstieg aufgenommen. Lediglich im Bereich der L 83 wird es zu Mehrbelastungen kommen, alle anderen Bereiche werden Vorteile haben. Es geht um eine gerechtere Verteilung des vorhandenen Verkehrs.

4. Behauptung: Die Südtangente ist ein „**Luftschloss**“. Mit der Realisierung kann frühestens in 15 Jahren gerechnet werden.

Antwort: Die Südtangente ist kein „Luftschloss“, sondern ist enthalten in einem vom Bundestag beschlossenen Gesetz! Natürlich brauchen solche Großprojekte Zeit zur Umsetzung. Hier wird es auf die Zügigkeit der Planung und der Verhandlungen zwischen Landes- und Bundesregierung ankommen, die sich bei der erneuten Einstufung der Dringlichkeit einigen müssen. Wenn alle Zeichen auf Grün stehen, kann die Straße in zehn Jahren fertig gestellt werden. Es gibt keinen Grund, von diesem Ziel abzulassen.

5. Behauptung: Die Befürworter der Südtangente haben nicht das Recht zu behaupten, damit die **Verkehrsprobleme** zu **lösen**.

Antwort: Keine Straße kann alle Verkehrsprobleme lösen; der Ennertaufstieg mindert aber einen Großteil dieser Probleme und sorgt für eine gerechtere Verteilung des Verkehrsaufkommens.

6. Behauptung: Die Tangente ist eine Weichenstellung für weiteres **Wirtschaftswachstum** in der Region.

Antwort: In der Tat. Diese Chance muss genutzt werden!

KOSTEN und NUTZEN

7. Behauptung: Es werden **Planungsmittel vergeudet**, obwohl eine Finanzierung der Südtangente in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist.

Antwort: Da die Realisierung des Bedarfsplans die Umsetzung eines Gesetzes ist, werden keine Planungsmittel vergeudet, sondern ein gesetzlicher Auftrag erfüllt. Der Ennertaufstieg wird schätzungsweise 115-120 Mio. DM kosten. Sobald Linienbestimmungsverfahren und Planfeststellungsverfahren abgewickelt sind, kann mit dem Bau zeitnah begonnen werden.

8. Frage: Welcher **Nutzen** bzw. für wen soll mit der Straße ein Nutzen erzielt werden? Wer versteckt sich hinter diesem Millionenprojekt?

Antwort: Den „Nutzen“ werden die Anwohner durch geringeres bzw. bei noch zunehmendem Verkehr zumindest gleichbleibendes Verkehrsaufkommen haben. Zu beachten ist auch der gesamte, nicht zuletzt wirtschaftliche Nutzen, den die ganze Region spüren wird. Hinter diesem Millionenprojekt „versteckt“ sich ein Bundesgesetz.

9. Behauptung: Es wird Geld in Projekte gesteckt, die momentanen **Machtinteressen**, aber nicht Zukunftsinteressen entsprechen.

Antwort: Hinter diesem Projekt stecken keine momentanen Machtinteressen - das Projekt wird seit über 20 Jahren diskutiert und wurde als vordringliche Maßnahme im Bedarfsplan der Bundesfernstraßen vom Deutschen Bundestag beschlossen. Für die Region Bonn/Rhein-Sieg ist der Bau des Ennertaufstiegs von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Ohne den Ennertaufstieg wird die Region als Standort für Gewerbeansiedlungen und Investoren erheblich uninteressanter werden.

10. Frage: Kann es besser sein, **Millionen in einen Straßenneubau** fließen zu lassen und nicht genug Geld zu haben, Bildung und Gesundheit zu finanzieren?

Antwort: Wir brauchen sowohl Straßen als auch Bildung und Gesundheit und können nicht das eine gegen das andere ausspielen. Eine solche Diskussion führt in der Sache nicht weiter.

11. Behauptung: Die Umgehung von Vinxel (**K 25**) ist Wunschdenken, da der Rhein-Sieg-Kreis **kein Geld** hat.

Antwort: Der Kreistag und insbesondere auch der Landrat haben sich eindeutig und wiederholt für den Bau des Ennertaufstiegs ausgesprochen. Die Realisierung der Ortsumgehung Vinxel muss nicht als Kreisstraße (K 25) erfolgen, sie kann alternativ als Landesstraße gebaut werden.

ÖPNV

12. Frage: Muss der ÖPNV gestärkt/**ausgebaut**/attraktiver werden?

Antwort: Die CDU ist für eine Stärkung des ÖPNV. Gerade der Ennertaufstieg würde die Möglichkeit eröffnen, den Bergbereich von Königswinter über Expressbusse schneller mit Bonn zu verbinden – dafür braucht man leistungsfähige Straßen.

Die CDU-Königswinter kämpft zudem für die Fortführung der S 13 über Oberkassel hinaus bis nach Rheinland-Pfalz und ist an einer Schienenanbindung des Bergbereiches an Sankt Augustin bzw. Siegburg interessiert.

13. Behauptung: Es wird nicht lange gewartet und diskutiert, wenn es darum geht, Bus- und **Bahnl**inien zu **streichen**.

Antwort: Die CDU-Königswinter bemüht sich im Gegenteil um eine bessere schienengebundene Anbindung und ist auch offen für eine bessere ÖPNV-Verbindung des Bergbereiches an Bonn. Gerade der Ennertaufstieg würde hier die Möglichkeit schaffen, attraktive Schnellbusverbindungen zu realisieren.

14. Behauptung: Der ÖPNV wird von der Stadt Königswinter und dem Rhein-Sieg-Kreis **vernachlässigt**.

Antwort: Der Rhein-Sieg-Kreis hat im Jahre 1998 den 1. Nahverkehrsplan verabschiedet, der umgesetzt werden soll.

Die CDU-Königswinter hat mit mehreren Anträgen (z.B. Verlängerung der S 13, 100-Bahnhöfe-Programm) bewiesen, dass sie durchaus auf den ÖPNV setzt.

Auch sind auf Vorschlag der CDU-Fraktion vor Jahren schon Haushaltsmittel für Park & Ride an der Stadtbahn Oberdollendorf bereitgestellt worden; dieses Projekt konnte nicht verwirklicht werden, da sich die Grundstückseigentümer gegen einen Verkauf der notwendigen Flächen an die Stadt sperrten!

Die schienengebundene Anbindung des Bergbereichs Richtung Sankt Augustin und Siegburg ist auch eine Idee der CDU-Königswinter.

Zur Zeit wird überprüft, ob Buslinien zwischen Vinxel-Römlinghoven bzw.

Operpleis-Sankt Augustin möglich sind. Auf Antrag der CDU-Fraktion wird zudem - nach Vorliegen entsprechender Zahlen - das ÖPNV-Konzept für Königswinter insgesamt überprüft werden.

15. Behauptung: Die Stadt Königswinter erschließt im **Bergbereich** ein **Baugebiet** nach dem anderen, ohne gleichzeitig etwas für den Ausbau des ÖPNV zu tun.

Antwort: In Königswinter gibt es eine große Nachfrage nach Wohneigentum; der Flächennutzungsplan (FNP) sieht entsprechende Baugebiete mit entsprechender (über)regionaler Verkehrsplanung vor. Alle Vorschläge (s.o.) der CDU-Königswinter zum parallelen ÖPNV-Ausbau dienen dem Ziel, den neu zu erwartenden Verkehr zu bewältigen.

16. Frage: Wann fangen die Politiker endlich an, nach **schnelleren Lösungen** wie z.B. individueller ÖPNV, Park & Ride plus Expressbusse, ÖPNV-Sonderspuren zu suchen, statt das Problem zeitlich und örtlich zu verschieben?

Antwort: Die CDU ist offen für konkrete Vorschläge – Allgemeinplätze helfen hier nicht: Wo und wie können Expressbusse eingesetzt, wo Sonderspuren für Busse eingerichtet werden, etc.?

Der Ennertaufstieg würde gerade dafür ein Potenzial bieten! (Und zu einer weiteren Entlastung führen!) Der ÖPNV kann allerdings die Probleme nicht allein lösen, sondern kann einen bedarfsgerechten Ausbau der Straßen im Sinne einer verbesserten Mobilität unterstützen.

17. Behauptung: Nur ein attraktives Nahverkehrssystem (schnell, kurzer Takt, Umsteigemöglichkeiten, wenig Wartezeit, preiswert) wird als **Alternative** zum Individualverkehr angenommen werden.

Antwort: Ohne den Ennertaufstieg wird es wohl kein schnelles Nahverkehrssystem, sondern nur zwei Möglichkeiten geben: Im eigenen PKW oder im Bus im Stau zu stehen!

Als Flächenkommune kann man nicht - wie in einem städtischen Ballungsgebiet - auf den ÖPNV allein setzen. Selbst in Großstädten gibt es parallel zum ÖPNV auch Pkw-Verkehr.

18. Behauptung: Bei einer Stärkung/**Verbesserung** des ÖPNV brauchen wir keinen Ennertaufstieg.

Antwort: Das ist die „Illusion der Alternative“ - ohne den Ennertaufstieg gibt es auch keinen attraktiven ÖPNV Richtung Bonn.

19. Behauptung: Die Lösung der **Verkehrsprobleme** muss über den ÖPNV erfolgen.

Antwort: Der ÖPNV ist nicht für Individualisten gedacht, er braucht „Massen“. Die sind in Flächenkommunen nicht vorhanden.

BELASTUNG contra ENTLASTUNG

20. Behauptung: Die geplanten **Anschlüsse** bei Holtorf und der Schlossstraße ziehen noch mehr Verkehr aus den umliegenden Bereichen an.

Antwort: Die Anbindung der L 83 an den Ennertaufstieg ist bereits seit 1974 im Flächennutzungsplan vorgesehen. Für Stieldorf ergibt sich ein differenziertes Bild, denn für die Birlinghovener Straße ist mit einer Entlastung und für die L 83 mit einer Mehrbelastung zu rechnen. Eine Mehrbelastung durch eine Anbindung der L 83 ist hypothetisch. Der Verkehrsfluss jedoch wird sich in Stieldorf verbessern, da es im Bereich der Schule zu weniger Rückstau kommt und eine geringere Belastung der Vinxeler Straße, wo zunehmend Menschen wohnen, zu erwarten ist.

21. Behauptung: Rauschendorf macht seinem Namen alle Ehre: A 3, Flugschneise, bald ICE und dann noch die Tangente.

Antwort: Die CDU-Königswinter fordert, dass die Variante 2.1+ in Verbindung mit Variante 2.1 realisiert wird und damit eine Unterführung im Bereich der A3 bzw. der ICE-Strecke mit weitgehender Abdeckung in Tieflage und mit Lärmschutz. Die CDU-Stieldorf schlägt vor, die Querung des Lauterbachs möglichst in Tieflage in Anpassung an die Topographie zu planen. Außerdem sollte geprüft werden, ob die Siebengebirgsentlastung tiefer gelegt werden kann, d.h. auf das Niveau der Birlinghovener Straße und diese dann über die neue Straße geführt wird.

22. Behauptung: Die prognostizierte Verkehrsentslastung für Dollendorf, Ittenbach, Aegidienberg und Heisterbacherrott/Thomasberg **rechtfertigt in keinster Weise** die Realisierung des 115 - 120 Mio. DM teuren Projektes.

Antwort: Wenn der Ennertaufstieg nicht realisiert wird, steigt die Belastung durch zunehmenden Verkehr bis 2010 laut Verkehrsgutachten in den folgenden Bereichen um:

L 331	Ittenbach	9,9 %
L 268	Oberdollendorf	24,4 %
	Heisterbacherrott	30,6 %
L 490	Westliches Vinxel	129,1 %
	Vinxel - Stieldorf	113,2 %
L 83	Oelinghoven - Stieldorf	30,0 %
L 490	Langemarckstraße	127,2 %
	Oberkasseler Straße	20,1 %
L 83	Stieldorf - Hoholz	25,6 %
	Hoholz - A 59	32,9 %
K 25	Holtorfer Straße	33,3 %
K 8	Holtorf	17,7 %
	Birlinghoven-Niederpleis	39,8 %
L 490	Stieldorf – Birlinghoven	81,0 %
	Birlinghoven-Hoholz	26,3 %

23. Behauptung: Es gibt eine Entlastung um **20 %** des Verkehrsaufkommens an einer Stelle bei gleichzeitiger Belastung von **100 %** an anderer Stelle.

Antwort: Mehrbelastungen von bis zu 129 % wird es nur bei der „Null-Variante“ geben - d.h. wenn der Ennertaufstieg NICHT gebaut wird. Mit dem Ennertaufstieg (Variante 2.1+) wird es Entlastungen bis zu 46,1 % (Birlinghoven-Hoholz) geben.

24. Behauptung: Die Entlastung ist so gering, dass sich der Bau des Ennertaufstiegs **nicht lohnt**.

Antwort: Die Variante 2.1+ bringt laut Verkehrsgutachten Entlastungen für das Jahr 2010 in den folgenden Bereichen um:

L 331	Ittenbach	26,7 %
L 268	Oberdollendorf	20,3 %
	Heisterbacherrott	35,0 %
L 490	Westliches Vinxel	26,0 %
	Vinxel - Stieldorf	21,7 %
	Langemarckstraße	44,1 %
	Oberkasseler Str.	23,4 %
L 83	Hoholz - A 59	0,4 %
K 25	Holtorfer Straße	11,4 %
K 8	Holtorf	26,7 %
L 143	Birlinghoven – Niederpleis	26,0 %
L 490	Stieldorf – Birlinghoven	14,9 %
	Birlinghoven - Hoholz	46,1 %

25. Behauptung: Der Ennertaufstieg wird die **Lebensqualität** beeinträchtigen und die Bürger im nördlichen Teil von Königswinter zu stark belasten.

Antwort: Durch bauliche Vorkehrungen (Lärmschutz, Abdeckung und Tieflage der Trasse) werden die Belastungen der Bürgerinnen und Bürger minimiert.

26. Frage: Warum soll denn die **L 83** unbedingt an den Ennertaufstieg angebunden werden?

Antwort: Diese Anbindung wird die Raiffeisenstraße in Stieldorf und den Ort Vinxel entlasten und den Verkehr in Stieldorf flüssiger machen.

VARIANTEN und ALTERNATIVEN

27. Behauptung: Die **Variante 2.1** bringt für Ittenbach keine Entlastung, weil sie viel zu weit nördlich verläuft und die jetzigen Nutzer nicht überzeugt, den Umweg zu fahren.

Antwort: Die Variante 5 würde für Ittenbach die größte Entlastung bringen, aber nur lokal wirken und geringe Entlastung für das gesamte Siebengebirge bringen. Die UVS favorisiert - aus guten Gründen - die Variante 2.1+, denn diese wird für Ittenbach - selbst ohne weitere Maßnahmen - schon eine Entlastung von 26,7 % bedeuten.

28. Frage: Warum wird die **Ortsdurchfahrt Dollendorf** nicht für Ortsfremde gesperrt? Dann würde der Verkehr vor Oberdollendorf (vom Bergbereich kommend) rechts abbiegen.

Antwort: Dies würde eine erhebliche Belastung für die Langemarckstraße, die Römlinghovener Straße und die Bonner Straße bedeuten. Für diesen Bereich haben die Ortsverbände der CDU-Oberkassel und Dollendorf die Verwaltungen von Bonn und Königswinter aufgefordert, im Rahmen des Verkehrskonzeptes „Grüner Weg“ Lösungsvorschläge zu erarbeiten: So z.B. für die Anbindung der Langemarckstraße an den Grünen Weg.

29. Behauptung: Eine **Autobahnauffahrt in Thomasberg** zur A 3 würde Dollendorf entlasten.

Antwort: Eine weitere Auf- bzw. Ausfahrt zwischen der Abzweigung „Siebengebirge“ und der neuen Abzweigung „Dambroich“ ist wegen der Kürze der Zwischenabstände nicht realisierbar.

30. Behauptung: Die **Entwidmung der K 25** würde Dollendorf in einer Größenordnung entlasten, wie es von der Südtangente erwartet wird.

Antwort: Die K 25 wird derzeit bei Bedarf in Zeiten der Krötenwanderung gesperrt. Durch die Anlage fester Krötenzäune mit Unterwanderung der Straße kann die K 25 entwidmet und permanent für den Verkehr freigegeben werden. Der die Kröten betreuende Verein hat einen Antrag zur Installation eines derartigen Krötenzaunes gestellt.

31. Behauptung: Eine Alternative für **Ittenbach** wäre eine Ortsumgehung auf der Trasse, die als eine Alternative für die Ennert-Variante geprüft worden ist: über die L 83 - Stöckerhof - dann zur Königswinterer Straße zurück.

Antwort: Die Variante 5 (Ölbergtunnel) schneidet bei der Beurteilung der Varianten insgesamt deutlich schlechter ab, da sie praktisch nur für Ittenbach eine Entlastung bringen würde. Die UVS hat sich gerade wegen der höheren regionalen Entlastungswirkung für die Variante 2.1+ entschieden. Laut Verkehrsgutachten wird Ittenbach dann zu 26 % entlastet.

32. Behauptung: Die eleganteste und optimalste Lösung wäre die sogenannte „Tröndle-Linienführung“.

Antwort: Theoretisch ja, aber die Strecke führt überwiegend durch Naturschutz-, Landschaftsschutz- und Trinkwasserreservoirgebiete und würde einen zweiten Tunnel erfordern. Deswegen hat diese Linienführung keine Chance auf Realisierung.

UMWELT- und NATURSCHUTZ

33. Behauptung: Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Experten sind für die „Null-Variante“, kommen also zu dem Schluss, dass die Südtangente nicht gebaut werden sollte.

Antwort: Wenn bei der Planung von Straßenbauprojekten nur die Umweltaspekte betrachtet würden, so würde man in den meisten Fällen zur Null-Variante kommen, da Eingriffe in die Umwelt sich nicht vermeiden lassen. Die UVS soll daher aus allen sich anbietenden Varianten eine Reihung nach ihrer Umweltverträglichkeit vornehmen, d.h. welche der Varianten am wenigsten in die Umwelt eingreift.

Bei der Abwägung der sich anbietenden Varianten hängt die Entscheidung über den Bau einer Straße von weiteren Gesichtspunkten ab, die unter dem Begriff „Wohl der Allgemeinheit“ zusammengefasst sind, wie z.B. wirtschaftliche, städtebauliche, verkehrliche Aspekte. Daher schlägt die UVS die Variante 2.1+ vor, die - in modifizierter Form - auch von der CDU favorisiert wird!

34. Behauptung: Wer hier von Entlastung spricht, entscheidet nicht zum Wohl der Umwelt. Die Südtangente belastet die Umwelt und ist daher keine Ent-, sondern eine Belastungsstraße.

Antwort: Jede Straße bringt auch Belastungen mit sich. Da der Ennertaufstieg das Naturschutzgebiet Siebengebirge belasten wird, ist die CDU für die längere Tunnellösung, d.h. der notwendige Eingriff in die Natur wird möglichst gering gehalten.

Andererseits werden durch die Realisierung des Ennertaufstiegs Staus minimiert und daher der CO₂-Ausstoß und die Klimaerwärmung reduziert. Auch wird ein Großteil der Anwohner, der heute vom Verkehr belastet ist, von Lärm, Schmutz und Gestank entlastet.

35. Behauptung: Durch den Bau der Tangente geht **Naherholungsgebiet** verloren. Die Menschen müssen sich ins Auto setzen, um an anderen Orten Ruhe zu finden.

Antwort: Der Ennert wird untertunnelt und damit nicht geopfert. Auch das Siebengebirge wird weiterhin ein ausgezeichnetes Naherholungsgebiet sein. Falls der Ennertaufstieg nicht realisiert werden sollte, sind die Umweltbelastungen für das Siebengebirge wahrscheinlich größer als ohne. Dies ist jedoch leider nicht untersucht worden.

Der Verschönerungsverein für das Siebengebirge ist aus diesen Gründen ebenfalls für den Bau der Entlastungsstraße.

36. Forderung: Wir brauchen eine **Alternative** zu Stau, Schmutz, Lärm und Landschaftszerstörung - moderne öffentliche Verkehrsmittel, die uns schneller und bequemer ans Ziel bringen als das Auto.

Antwort: Der Ennertaufstieg ist genau die Lösung für die angesprochenen Probleme: Keine oder zumindest weniger Staus - also weniger Dreck (CO₂) und Lärm; Schnellbusse nach Bonn und dann möglichst noch eine Schienenanbindung Richtung Sankt Augustin und Siegburg.

37. Behauptung: Der Umweltaspekt wird von der CDU derartig niedrig bewertet, als ob durch eine **Tunnellösung** das Naturschutzgebiet nicht belastet würde.

Antwort: Natürlich wird die Tunnellösung die Umwelt belasten, aber in der Abwägung ist gerade die Tunnellösung im sensiblen naturgeschützten Bereich des Ennerts umweltfreundlich.

38. Behauptung: Nach der EU-Richtlinie „**Flora-Fauna-Habitat**“ (FFH) ist die Südtangente durch den Ennert unzulässig.

Antwort: Auch die FFH-Richtlinie fordert eine Abwägung zwischen den Interessen der Natur und den öffentlichen Belangen, einschließlich sozialer oder wirtschaftlicher Aspekte.

Da die Untertunnelung des Ennerts eine umweltschonende Alternative darstellt und weitere Ausgleichsmaßnahmen (z.B. Entsiegelung von Flächen) vorgesehen sind, ist der Ennertaufstieg durchaus genehmigungsfähig.

Klärung wird hier die anstehende FFH-Studie bringen, deren Urteil sich Befürworter und Gegner stellen müssen.

39. Behauptung: Königswinter verliert das „**Euro-Diplom**“.

Antwort: Dies ist reine Spekulation. Die FFH-Studie wird hilfreich bei einer neuen Beurteilung sein.

40. Frage: Kann durch weniger Staus der **CO₂-Ausstoß**, der für die Klimaerwärmung verantwortlich ist, gesenkt werden?

Antwort: Weniger Staus bedeuten weniger CO₂-Ausstoß - also Umweltschutz! Vergleichsfahrten haben gezeigt, dass der Kraftstoffverbrauch durch Behinderungen im Verkehr um knapp 20 % höher ist als bei flüssigem Verkehr.

41. Behauptung: Nur die **Gegner** der Südtangente verfolgen eine nachhaltige Politik wie sie in der Agenda 21 gefordert wird.

Antwort: Das Gegenteil ist der Fall. Die Gegner sind individuell Betroffene oder bezeichnen sich als „Umweltschützer“.

Nachhaltige Politik ist aber nicht die einseitige Betrachtung von Umweltproblemen, sondern die Abwägung von ökologischen, sozialen und ökonomischen Fragen. So gesehen ist der Ennertaufstieg ein nachhaltiges Projekt.

POLITISCHE FRAGEN

42. Behauptung: Es gibt keine **Einigkeit in der Region**.

Antwort: Von den betroffenen Städten Königswinter, Hennef, Bonn, Sankt Augustin und dem Rhein-Sieg-Kreis hat lediglich Sankt Augustin Bedenken gegen die geplante Linienführung angemeldet.

43. Behauptung: Die Stadt **Bonn** ist gegen die Südtangente.

Antwort: Diese Behauptung ist falsch. Der Rat der Stadt Bonn hat in seiner Sitzung vom 14.12.2000 beschlossen, „die Verwaltung zu beauftragen,

1. beim Landschaftsverband Rheinland auf die Fortsetzung der Planungsverfahren zur B 56n (Südtunnel/Verbindung Südtunnel zur A 3) hinzuwirken,
2. bei der Bundesregierung/dem Bundesgesetzgeber auf den Verbleib der B 56n im Rahmen der Fortschreibung des Bundesfernstraßenbedarfsplanes im vordringlichen Bedarf hinzuwirken.“

(Mitteilungsvorlage 0110736 für die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Planung der Bundesstadt Bonn am 20.03.01).

44. Behauptung: Die neuen **Dienstleistungsunternehmen** in Bonn sind wesentlich dafür verantwortlich, dass die Verkehrsströme im Rheintal wachsen.

Antwort: In der Tat leisten eine Reihe von großen Unternehmen und Einrichtungen ihren Beitrag zum steigenden Verkehrsaufkommen, haben aber auch einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zum wirtschaftlichen Strukturwandel in der Region geleistet. Die Arbeitslosenzahlen in der Region sind relativ gering und es wurden Arbeitsplätze in zukunftsträchtigen Bereichen geschaffen.

45. Frage: Ist der Ennertaufstieg nach dem **Regierungsumzug** überhaupt noch sinnvoll und notwendig?

Antwort: Trotz Regierungsumzug ist die Zahl der Arbeitsplätze im Regierungsviertel von Bonn von 20.600 in 1987 auf ca. 35.000 (+70 %) im Jahre 2000 gestiegen. Davon entfallen 52 % auf Behörden, 27 % auf private Dienstleistungsfirmen und 21 % auf sonstige (z.B. Verbände). Im Regierungsviertel leben jedoch nur 3.500 Einwohner, so dass das Verkehrsaufkommen leicht vorstellbar ist. Der Trend wird sich durch weitere Bauvorhaben und Ansiedlungswünsche noch verstärken.

Auch im rechtsrheinischen Bereich (Beuel, Oberkassel) werden mittelfristig noch 2-3.000 Arbeitsplätze geschaffen.

46. Behauptung: Das Bundesverkehrsministerium hat die **Planungen** für die Südtangente **gestoppt**.

Antwort: Es handelte sich hier um eine Fehlinterpretation eines Briefes der Staatssekretärin in der Öffentlichkeit. Inzwischen hat das Ministerium selbst diese Vermutung dementiert und festgestellt, dass nun der nächste Schritt, die Beauftragung der FFH-Studie, einzuleiten ist.

47. Behauptung: Der **Beschluss** des Planungs- und Umweltausschusses (PUA) in **Königswinter** vom Dezember 2000 hat die Stadt Bonn irritiert; diese fordert nun aktuelles Zahlenmaterial bezüglich des Verkehrsaufkommens.

Antwort: Der PUA der Stadt Königswinter hat Änderungswünsche hinsichtlich der L 83 und K 25 gefordert, die einen sinnvollen Netzschluss ergeben. Wenn die Stadt Bonn daraufhin Verkehrsauswirkungen auf das Bonner Stadtgebiet untersuchen möchte, ist ihr dies unbenommen.

48. Frage: Was kostet ein **Stau**?

Antwort: Eine Studie aus 1997 zur Abschätzung der Staukosten beziffert diese auf jährlich 200 Milliarden DM, die als volkswirtschaftlicher Verlust im Sinne z.B. nicht erbrachter Arbeitsleistung, geringerer Effizienz sowie eines höheren Kraftstoffverbrauchs gerechnet werden müssen. Für den einzelnen Beschäftigten bedeutet dies, dass Arbeitszeitverkürzungen durch längere Fahrzeiten im Berufsverkehr, die in den letzten zehn Jahren erheblich zugenommen haben, aufgezehrt werden. Zudem steigt der Benzinverbrauch um ca. 20 %.

VERKEHRSPROBLEMATIK

49. Behauptung: Die Südtangente wird eine **vierspürige Autobahn**.

Antwort: In der Studie ist ein Bedarf für einen einbahnigen Ausbau festgestellt worden. D.h., in jede Richtung gibt es eine Fahrspur sowie eine Kriechspur im Steigungsbereich, die der Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses dient. Da die Steigerungsstrecken jedoch umfangreich sind, werden ca. 75 – 80 % der Strecke mit einer Kriechspur versehen. Warum sollte man das Projekt vierspurig bauen, wenn dies nicht notwendig ist und nur die Kosten in die Höhe treiben würde?

50. Behauptung: Eine **reale Entlastung** findet nicht statt.

Antwort: Keine Straße ist eine reale Entlastung, sondern nur die Verteilung von Verkehrsbelastungen. Dieses führt natürlich zu Betroffenheiten bei den Bürgern, die Belastungen ertragen müssen.

51. Behauptung: Die Tangente bringt nichts, da durch den noch **zunehmenden Verkehr** die Entlastung der Ortsteile etwa wieder dem heutigen Verkehrsaufkommen entsprechen wird.

Antwort: Für die betroffenen Anwohner ist das derzeitige Verkehrsaufkommen bereits eine Belastung und die Vorstellung, weitere Belastungen von 9,9 % bis 129 % ertragen zu müssen, ein Alptraum, sollte der Ennertaufstieg nicht realisiert werden.

52. Behauptung: Mit dem Ennertaufstieg gerät man nur schneller zum Stau auf die Südbrücke in Bonn. Eine Auflösung der morgend- und abendlichen Staus gelingt nicht.

Antwort: Es geht nicht schneller zum Stau, da es insbesondere durch den Karawanknoten weniger Probleme in Bonn, d.h. weniger Staus auf der Südbrücke und der B 9 geben wird.

53. Behauptung: Neue Straßen ziehen **neuen Verkehr** an.

Antwort: Straßen produzieren keinen Verkehr oder schaffen Verkehr, den es nicht schon gibt. Die Zahl aller fahrenden Autos bleibt gleich. Der Ennertaufstieg hat keine überregionale, sondern weit überwiegend regionale Entlastungsfunktion.

54. Behauptung: Überregionaler Verkehr wird angezogen durch die Beschleunigung des Fernverkehrs zwischen A 3 und Südbrücke.

Antwort: Der bereits heute existierende überregionale Verkehr wird umgeleitet. Der Unterschied liegt darin, dass er schneller zum Ziel kommt, nicht durch die Dörfer fahren muss, weniger die Umwelt belastet und Bonn schneller erreicht.

55. Behauptung: Schwerlastverkehr wird zunehmen.

Antwort: Nach der vorliegenden Verkehrsstudie wird der LKW-Verkehr, der in 1995 bei 2,7 bis 4,9 % des gesamten Verkehrsaufkommens lag, bei der „Null-Variante“ bis 2010 auf 4,4 bzw. 6,7 % steigen. Mit oder ohne Ennertaufstieg! Durch den Bau des Ennertaufstiegs kann der LKW-Verkehr aber z.T. aus den Ortschaften heraus gehalten werden. So ist z.B. eine Sperrung der L 83 ab Sonderbusch für LKW denkbar.

56. Behauptung: Wir haben in unserer Region das **dichteste** Straßen- und **Autobahnnetz** Deutschlands.

Antwort: Das dichteste Straßen- und Autobahnnetz ist wohl im Ruhrgebiet bzw. in Großstädten zu suchen und nicht in unserer Region.

57. Behauptung: Nur der **Stau** beschränkt den Autoverkehr.

Antwort: Staus erziehen Bürger nicht vom PKW- zum Bahnfahrer, weil durch die Trennung von Wohnen und Arbeiten von den Berufstätigen Mobilität gefordert ist.

58. Behauptung: Die Südtangente **verlagert** nur die Probleme.

Antwort: Die Südtangente verlagert keine Probleme, sondern ist ein Ventil, um den zunehmenden Verkehr aufzufangen und möglichst schnell über die Südbrücke nach Bonn zu leiten. Sie ist damit eine Entlastungsstraße für das Siebengebirge.

59. Frage: Was hat **Ramersdorf** vom Ennertaufstieg?

Antwort: Der für Ramersdorf geforderte Lärmschutz im Bereich des Autobahn-Knotens hat nur eine Chance auf Realisierung durch den Bau des Ennertaufstiegs.

KÖNIGSWINTER

60. Behauptung: CDU und SPD in Königswinter betreiben nur **parteilpolitische Profilierung**.

Antwort: Der Rat der Stadt Königswinter hat auf Antrag der CDU-Fraktion einen Beschluss gefasst, der den Interessen aller betroffenen Bürger möglichst gerecht wird. Für die Einhaltung der darin formulierten Forderungen wird sich die CDU-Fraktion weiterhin mit Nachdruck einsetzen.

Hätte die CDU in Königswinter keine anderen Themen gefunden, um sich seit der kommunalen Neuordnung 1969 zu profilieren, wäre sie sicher nicht bei jeder Kommunalwahl stärkste Fraktion geworden!

61. Behauptung: Es handelt sich um selbstgemachte Probleme, da es eine erhebliche **Bebauung im Bergbereich** von Königswinter gibt.

Antwort: Bonn hat - nach vorliegenden Untersuchungen - kaum noch Möglichkeiten, Wohnraum anzubieten, wohl aber die Kapazität, noch in erheblichem Maße Arbeitsplätze zu schaffen. Wo sollen diese Menschen also leben, wenn nicht im Rhein-Sieg-Kreis oder in der weiteren Region?

62. Behauptung: Im Bergbereich von Königswinter wird einfach drauflosgebaut, obwohl die entsprechende **Verkehrsinfrastruktur** fehlt.

Antwort: In dem seit 1974 gültigen und damals von der Bezirksregierung genehmigten Flächennutzungsplan (FNP) ist die Südtangente ausgewiesen. Die Stadt Königswinter ist daher immer von einer Realisierung der Straße durch den Bund ausgegangen, zumal die Tangente im Bundesfernstraßenbedarfsplan als vordringlicher Bedarf eingestuft ist.

Im Erläuterungsbericht zum FNP sind zudem weitere Maßnahmen für Ortsumgehungen und für die Anbindung vom Durchgangsverkehr an Straßen höherer Rangordnung vorgesehen.

63. Behauptung: Die Stadt Königswinter soll endlich selbst **Maßnahmen** gegen den ständig steigenden Autoverkehr im Siebengebirge **ergreifen**.

Antwort: Da es sich um Kreis-, Landes- bzw. Bundesstraßen handelt, hat die Stadt Königswinter nur geringe Einflussmöglichkeiten. Auch scheitern manche Versuche eigener Lösungen oftmals am Widerstand der (betroffenen) Bürger: So z.B. die im Grewe-Gutachten vorgeschlagene Umleitung des Verkehrs über die K 25 („Krötenweg“), die von Oberkasseler Bürgern (damals unter Beteiligung von Herrn Meier) bekämpft wurde und nicht realisiert werden konnte.

64. Behauptung: Die Königswinterer CDU steht mit völlig leeren Händen da, wenn es darum geht, wie die Verkehrsprobleme in **Dollendorf** gelöst werden sollen.

Antwort: Ohne den Ennertaufstieg lassen sich die Probleme nicht zufriedenstellend lösen. Gute Ideen sind aber willkommen!

GLOSSAR/BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

... und was bedeutet eigentlich

- **Entlastungsstraße:** Straße, die zur vollständigen oder teilweisen Übernahme des Verkehrs von stark belasteten Straßen geeignet und kenntlich gemacht ist.
- **FFH-Gebiet:** Schutzgebiet im Sinne der FFH-Richtlinie, welches nach nationalem bzw. Länderrecht rechtsverbindlich ausgewiesen ist.
- **FFH-Richtlinie:** Europäische Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume und der wildlebenden Pflanzen und Tiere.
- **Flächennutzungsplan (FNP):** Vorbereitender behördenverbindlicher Bauleitplan, in dem die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung eines ganzen Gemeindegebietes und die sich daraus ergebende Art der Bodennutzung in Grundzügen dargestellt ist.
- **Planfeststellungsbeschluss:** Rechtsverbindliche Genehmigung des Verkehrswegebau einschließlich der Folgemaßnahmen, die alle sonstigen Genehmigungen, Bewilligungen und Erlaubnisse endgültig regelt und dem Baulastträger das Enteignungsrecht verleiht.
- **Planfeststellungsverfahren:** Förmliches Rechtsverfahren zur planerischen Festlegung von Verkehrswegen, an dem die Träger der davon berührten sonstigen öffentlichen Belange und die privat betroffenen Berechtigten durch eine Anhörung beteiligt werden.
- **Trasse:** Straßenverlauf nach Höhe und Lage.
- **Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP):** Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Pflanzen, Tiere, Boden, Luft, Wasser, Klima und Landschaft einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen sowie auf Kultur- und andere Sachgüter im Rahmen von Entscheidungsverfahren über die Zulässigkeit des Vorhabens.
- **Umweltverträglichkeitsstudie (UVS):** Varianten- und raumbezogene Untersuchung der Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt in der Phase der Standort- oder Linienführung als Grundlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung.