

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?

Für die GRÜNEN haben angesichts der steigenden klimaschädlichen Emissionen im Verkehrsbereich Schienenprojekte grundsätzlich eine hohe Priorität. Hier sehen wir vor allem den Rhein-Ruhr-Express als zentrales Element im BVWP, um umweltfreundliche Alternativen zum Auto zu schaffen. Im Zusammenhang mit von Landesseite gesteuerten / finanzierten Projekte wie dem Ausbau der S 13 oder der von uns angestrebten Elektrifizierung der Voreifelbahn ergeben sich große Vorteile für das Schienennetz. Grundsätzlich befürworten die GRÜNEN auch einen zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke für mehr Nahverkehr über das Land – den im BVWP vorgesehenen Ausbau zum „Güterverkehrskorridor“ lehnen die GRÜNEN jedoch ab. Er würde kaum zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr bringen, die Rheinschiene kaum entlasten, jedoch im Siegtal und den Orten dort neue Lärmprobleme bringen.

Eine neue Rheinquerung bei Niederkassel/Wesseling für Straße und Schiene sollte ergebnisoffen (im Hinblick auf Realisierung, Trassenführung, Ausbauart) geprüft werden.

Im Bereich Straße sprechen wir uns dafür aus, dass wenn neue Kapazitäten geschaffen werden, vor allem bestehende Straßen umweltverträglich und lärmarm ausgebaut werden. Dazu zählt im BVWP vor allem der Ausbau der A 565, der wegen der Sanierung des „Tausendfüßlers“ sowieso ansteht, und der Ausbau der A 59.

Die Südtangente halten wir für falsch. Faktisch wäre sie wegen der Umweltschädlichkeit wenn überhaupt frühestes in 15 bis 20 Jahren zu realisieren. Wir GRÜNE haben dafür gesorgt, dass rot-grün in NRW die Südtangente nicht zum BVWP gemeldet hat. Schwarz-rot im Bund hat sie dennoch in den BVWP aufgenommen. Wir GRÜNE werden uns auf allen Ebenen dagegen aussprechen, dass eine Planung für die Südtangente beginnt und wollen dafür sorgen, dass umweltverträgliche Alternativen gefördert werden.

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, diese Folgerung teilen wir. Es ist anzunehmen, dass durch diese Straßenbaumaßnahme noch zusätzlicher Individualverkehr verursacht und herangezogen würde.

Bereits heute sind die beiden Bonner Autobahnbrücken hoch belastet und im Berufsverkehr stauanfällig. Eine Südtangente würde diese Probleme noch verschärfen. Für die unbestreitbaren Verkehrsprobleme in der Region gibt es für die GRÜNEN grundsätzlich nur die nachhaltige und umweltfreundliche Lösung, den Öffentlichen Nahverkehr auszubauen, und mehr Umsteigemöglichkeiten zwischen umweltfreundlichen Verkehrsträgern zu schaffen. Alles andere wird dazu führen, dass die Staus eher noch mehr werden als dass sie abnehmen.

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. Gerade dem Lkw-Verkehr wird wegen einer langjährigen Vernachlässigung von Schiene und Wasserstraße ein großes Wachstum vorhergesagt. Dazu kommt die Freigabe von Gigalinen durch die schwarz-rote Koalition. Eine neue Straße zwischen den Lkw-Haupttrouten A 61 und A 3 würde neue Lastwagen – mit negativen Auswirkungen wie Lärm und Abgase vor Ort – zwangsläufig anziehen.

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?**

Nein. Wir GRÜNE sehen die Südtangente als grundsätzlich falschen Weg an, um die Verkehrsprobleme zu lösen. Diese 100 Millionen Euro Planungskosten, die größtenteils beim Land hängenbleiben würden, sollte man besser in moderne Mobilität wie besseren Nahverkehr, mehr Radwege und Umsteigepunkte einsetzen.

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 im BVWP als Bewertungsgrundlage gewählte Art des Ausbaus ist vollkommen unrealistisch. Und schon vor zig Jahren hat die Umweltverträglichkeitsprüfung das Ergebnis gebracht, dass es für die Südtangente eben keine umweltverträgliche Trasse gibt. Es ist im Übrigen bezeichnend, dass in der Bewertung des schwarz-roten BVWP

der Faktor Umwelt nicht als Kosten in die Analyse einbezogen wurde. Das ist das Problem: Es gibt keine umweltverträgliche Südtangente und auch deshalb darf sie aus Sicht der GRÜNEN auch nicht geplant und gebaut 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 und die GRÜNEN würden sie nicht in Kauf nehmen. 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 – auch im ÖPNV – auch eine Parkraumbewirtschaftung vorsieht, um ein Dieselfahrverbot in der "Umweltzone" vielleicht noch verhindern zu können.