

Abg. Dr. Kuhlmann, bemerkte, er habe die Mitteilung der Stadt Bonn mit Interesse gelesen. Die Stadt Bonn fordere eine grundlegende Änderung der Konzeption des Ausbaus. Statt einem 6-spurigen Ausbau solle es nur noch eine 4-spurige Erneuerung geben. Als eines der wichtigsten Verkehrsprojekte in der Region dürfe der Ausbau auf keinen Fall weiter verzögert werden. Nächstes Jahr erlösche die Betriebserlaubnis. Wenn nicht rechtzeitig mit der Sanierung begonnen werde, drohen Fahrverbote für LKW's, Fahrbahnverengungen und Dauerstaus. Der zusätzliche Radweg sei aus Sicht seiner Fraktion zwar wünschenswert, aber auf Grund der fortgeschrittenen Zeit nicht mehr realisierbar. Statt des Radweges entlang des Tausendfüßlers müsse die Stadt Bonn alternative Routen finden.

Abg. Krauß machte deutlich, der 6-spurige Ausbau des Tausendfüßlers sei ein Kompromiss gewesen, der in einer gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse, nicht zuletzt auch als Ersatz für andere Verkehrsprojekte, beschlossen worden sei. Im Rhein-Sieg-Kreis sei man überrascht, dass Bonn jetzt einen anderslautenden Beschluss fasse, der dem gemeinsam verabredeten Vorgehen zuwiderlaufe. Wenn veränderte politische Mehrheiten zu einem anderen Ergebnis kommen, hätte das weitere Vorgehen zumindest miteinander kommuniziert werden müssen. Als Hauptverbindungsroute zwischen dem links- und rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis sei die A 565 ein wichtiges Verkehrsprojekt der Region. Andererseits sei das Thema „Mobilitätswende“ in allen Bereichen der Gesellschaft angekommen. Insofern dürften auch damalige Entscheidungen hinterfragt werden. Das Thema „Fahrradverkehr“ hätte man z.B. viel früher parallel angehen müssen. Nichtsdestotrotz seien die Planungen jetzt schon weit vorangeschritten und nach seiner Meinung bleibe ein 6-spuriger Ausbau auch sinnvoll. Die Frage sei nur, ob eine Standspur zwingend erforderlich sei, oder ob diese nicht für einen Radschnellweg genutzt werden könne. Über diesen Kompromissvorschlag sollte gemeinsam nachgedacht werden.

Stv. Leskien dankte seinem Vorredner für die Einschätzung. Seine Fraktion habe sich im Rat – unabhängig von einem Radweg – für den 6-spurigen Ausbau eingesetzt, damit der Verkehr nicht in der ganzen Region zum Erliegen komme. Leider sei die Mehrheit den Argumenten nicht gefolgt.

Stv. Beu betonte, die Mobilitätswende solle so umgesetzt werden, wie der Rat sie beschlossen habe. Die Idee von Herrn Abg. Krauß, die Standspur als Radschnellweg zu nutzen, sei sicherlich eine Überlegung wert, weil der Radverkehr für die Mobilitätswende wichtig sei. Die Autobahn GmbH und die Landesregierung haben aber bisher an ihrer ursprünglichen Planung festgehalten. Die Stadt Bonn habe in

ihrer Stellungnahme das Votum des Rates übermittelt. Es bleibe abzuwarten, wie das Land damit umgehe.

SkE Meier (ADFC) wies darauf hin, dass der ADFC in seiner Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren mehrere Lösungsmöglichkeiten für einen Radweg aufgezeigt habe. Dafür müsse man nicht die Standspur nutzen.

Abg. Becker bemerkte, die Diskussion um den Radweg sei zwar nicht von Anfang an, aber lange vor dem heutigen Tag geführt worden. Schon vor mehr als einem Jahr habe sich das Land vehement gegen den Radweg ausgesprochen. Der Planungsdezernent der Stadt Bonn habe seinerseits in dem anschließenden Gespräch mit dem Landesverkehrsminister auf die Forderung verzichtet. Das sei falsch gewesen. Der Verweis auf eine andere Rheinquerung bringe nichts, weil man nicht wisse, wann und mit welcher Qualität eine solche Rheinquerung gebaut werde. Wenn man ernsthaft noch an einer gemeinsamen Ausrichtung interessiert sei, dann sollte man zusammen mit einem neuen Verkehrsministerium noch einmal neu nachdenken, ob es einen Standstreifen in der jetzt geplanten Form geben müsse. Es könne eigentlich in der heutigen Zeit nicht sein, dass man ein solches Projekt ohne vernünftigen Radweg plane.

Abg. Siegberg schloss sich dem Kompromissvorschlag an, gab aber gleichzeitig zu Bedenken, dass die Betriebserlaubnis im nächsten Jahr auslaufe und man insofern nicht mit ständig neuen Prüfaufträgen Zeit verlieren könne. Die Umsetzung der Verfahren müsse beschleunigt werden. Selbst die Stadtbahn Niederkassel werde noch eine lange Zeit bis zur Realisierung benötigen. Bis dahin seien die Bürger und Bürgerinnen zum Großteil auf das Auto angewiesen. Es müsse auch berücksichtigt werden, wieviel Fahrzeuge täglich dieses Nadelöhr nutzen. Er bat die Verwaltung um Einschätzung, auf was man sich einstellen müsse, wenn die Betriebserlaubnis auslaufe.

Stv. Wehlus führte aus, seine Fraktion habe dem Ratsbeschluss nicht zugestimmt, weil sie die Notwendigkeit eines vernünftigen Durchgangsverkehrs durch Bonn sehe und das gehe nur über die A 565. Der Tausendfüßler und die Nordbrücke werden auch stark vom Lkw-Verkehr genutzt. Den Lkw-Verkehr könne man weder reduzieren noch durch die Stadtstraßen leiten.

Abg. Waldärtl machte deutlich, es bestehe Einigkeit darüber, den Tausendfüßler zukunftssicher zu machen. Es stelle auch niemand in Frage, dass wir für die PKWs und LKWs eine befahrbare Strecke brauchen, um die Stadt Bonn zu queren. Die Frage sei nur, wie könne dies realisiert werden. Bonn könne froh sein, dass sie jetzt eine

Mehrheit haben, die die Verkehrswende mit mutigen Entscheidungen voranbringe. Es gehe nicht um die Frage nach Anzahl und Breite von Fahrspuren, sondern darum, wie die Region gemeinsam die Verkehrswende gestalten könne. Dabei sei der Tausendfüßler eben nicht das größte Verkehrsprojekt. Wichtig seien vielmehr die Projekte, die den Verkehr entlasten und die Region voranbringen, wie die Stadtbahn Niederkassel, die Seilbahn auf den Venusberg und das Thema Wasserbusse auf dem Rhein. Natürlich müsse auch eine Radbrücke gebaut werden und selbstverständlich brauchen die Fußgänger/-innen eine Querung über den Rhein. Hierfür sollten die progressiven Politiker aus Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis ihre Kräfte bündeln und gemeinsam nach vorne schauen.

Stv. Biniak äußerte, nicht jeder der von Meckenheim nach Siegburg wolle, müsse das Auto nutzen. Am besten sei eine Fahrt mit der Bahn. Auch der jetzige Lkw-Verkehr zur Verteilung der Güter solle nach Möglichkeit zukünftig reduziert werden. Auch wenn die SPD lange für einen 6-spurigen Ausbau gewesen sei, heiße das noch lange nicht, dass man diese Meinung nicht ändern könne, wenn man zu anderen Erkenntnissen gelange. Seine Fraktion halte es nicht mehr für gerechtfertigt, für einen Teil des Mobilitätskonzeptes eine so große Fläche zu verbrauchen. Deshalb habe die Bonner Ratskoalition jetzt diese neue Entscheidung mit dem 4-spurigen Ausbau getroffen.

Herr Wiesner, Planungsdezernent der Stadt Bonn, stellte bezogen auf den Wortbeitrag von Herrn Abg. Becker klar, dass er seinerzeit Mitglied der 3er-Delegation gewesen sei, die beim Verkehrsminister in Düsseldorf das eingefordert habe, was hier beschlossen worden sei. Herr Minister Wüst wollte die Entscheidung für einen Radweg nicht mittragen. Dies habe er dann den Gremien übermittelt.

Abg. Krauß stellte klar, Herr Wiesner habe nach seiner Rückkehr aus Düsseldorf aber auch geäußert, dass es Alternativplanungen gebe. Diese seien aber bis heute nicht vorgelegt worden. Seine Fraktion habe schon viel darüber nachgedacht, wie der Fahrradverkehr im Bereich des Tausendfüßlers laufen könnte. Unter dem Tausendfüßler reiche der Platz nicht aus und eine Anhebung scheide aus topographischen Gründen aus. Ein Radweg neben den Fahrspuren bleibe deshalb die einzige Möglichkeit. Wenn man hierüber bereits im letzten Jahr nach der Beschlussänderung in Bonn gemeinsam nachgedacht hätte, wäre man jetzt deutlich weiter.

Abg. Siegberg betonte, ihm sei wichtig, dass man in der Sache nach vorn schaue und zeitnah gemeinsam eine Lösung finde. Er fahre täglich von Troisdorf-Mülleken nach Bonn und stehe täglich im Stau. Die Betriebserlaubnis für den Tausendfüßler laufe

aus und die Stadtbahn werde auch nicht in zwei Jahren fertiggestellt sein. Die Zeit laufe gegen uns. Es müssten jetzt gemeinsam Lösungen gefunden werden, um ein weiteres Verkehrschaos zu verhindern.

Abg. Becker wies nochmals darauf hin, dass Herr Wiesner – entgegen seiner Ankündigung – bis heute keine Planungsvariante für einen Radschnellweg vorgelegt habe. An Herrn Abg. Waldästl gerichtet, äußerte er, auch der SPD-Verkehrsminister habe sich bis 2017 nicht um solche Dinge gekümmert. Nach seinen langjährigen Erfahrungen werde keine Fraktion alleine ihren Standpunkt bei dem künftigen Verkehrsminister in Berlin durchsetzen können. Die Region müsse gemeinsam einen vernünftigen Kompromiss finden, um zu verhindern, dass Dritte darüber entscheiden.

Abg. Steiner, Vorsitzender des Ausschusses für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises, griff den Vorschlag von Herrn Abg. Becker auf und kündigte an, er werde versuchen, die verkehrspolitischen Sprecher in einer Videokonferenz zusammen zu bringen, um dann einen gemeinsamen Kompromiss zu finden.

Abg. Siegberg machte auf die noch ausstehende Einschätzung der Verwaltung zur Situation bei Auslaufen der Betriebserlaubnis aufmerksam.

Herr Dr. Berbuir, Leiter des Fachbereichs Verkehr und Mobilität beim Rhein-Sieg-Kreis, antwortete, eine Prognose sei schwierig. Wenn die Betriebserlaubnis auslaufe, werde die Autobahn GmbH prüfen, in welchem Umfange der Verkehr dann noch über den „Tausendfüßler“ laufen dürfe.

Stv. Dietsch, Vorsitzende des Ausschusses für Mobilität und Verkehr der Bundesstadt Bonn, stellte einvernehmlich fest, die Ausschüsse nehmen die Mitteilung des Stadtplanungsamtes sowie die Wortbeiträge zur Kenntnis und die verkehrspolitischen Sprecher der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises versuchen, einen gemeinsamen Kompromiss zu finden.