

Abg. Küpper dankte der Verwaltung für die erneute Gesprächsbereitschaft mit der Stadt Bonn, damit durch deren Ratsbeschluss keine Fakten geschaffen werden, die für künftige Generationen von Nachteil sind. Die FDP-Fraktion halte an der „großen Lösung“ des „Ennertaufstieges“ fest, da sich Alternativplanungen als zu teuer erwiesen hätten bzw. nur zu lokalen Entlastungen führten. Insbesondere auch im Hinblick auf das prognostizierte Bevölkerungswachstum im Rhein-Sieg-Kreis mache eine große Lösung Sinn. Seine Fraktion werde dem Beschlussvorschlag daher zustimmen.

Abg. Albrecht merkte an, Politik sei „die Kunst des Möglichen“. Fakt sei, dass die große Lösung „Ennertaufstieg“ unter anderem auch aus Kostengründen für alle Zeiten „gestorben“ sei.

Er beantrage, Punkt zwei des Beschlussvorschlages wie folgt zu ändern: „Der Planungs- und Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Abstimmungsgespräche mit der Stadt Bonn und der Stadt Königswinter im Rahmen des Regionalen Verkehrskonzeptes mit dem Ziel weiterzuführen, realistische verkehrsentlastende Maßnahmen zu entwickeln, um so den Siebengebirgsraum wirksam vom Durchgangsverkehr zu entlasten.“

Kleine Schritte, die den Ortslagen echte Entlastungen bringen, seien seiner Fraktion wichtiger, als weiterhin eine unrealistische große Lösung einzufordern, die bereits im Bundesverkehrswegeplan gestrichen wurde. Daher könne seine Fraktion auch Punkt 1 des Beschlussvorschlages nicht zustimmen.

Er beantrage im Übrigen, Punkt 3 des Beschlussvorschlages heute zu vertagen, da seiner Fraktion die hier dargestellte Machbarkeitsstudie zum Ausbau der A 565 nicht bekannt sei.

Abg. Jablonski bezeichnete die Verkehrssituation um Bonn herum und in den Rhein-Sieg-Kreis hinein als alles andere als zufrieden stellend. Die täglichen Staus seien auf Dauer wachstumshemmend. Deshalb müsse langfristig eine „vernünftige“ Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. In zahllosen Untersuchungen hätten sich Ennertaufstieg als Verbindung von der Südbrücke zur A 3 und Venusbergtunnel als Verbindung von der Südbrücke zur A 565 als die Maßnahmen herausgestellt, die das örtliche Straßennetz und damit die vorhandenen Ortschaften am wirkungsvollsten entlasten. Die Verwaltung solle deshalb beauftragt werden, gemeinsam mit den Städten Bonn und Königswinter Lösungen zu suchen, wie man diese Verbindungen realisieren könne.

Abg. H. Becker führte aus, seine Fraktion sei hier völlig anderer Auffassung. Er wundere sich auch, dass man erneut „mit großem Schwung vor die gleiche Wand flitzen wolle“. Dies halte er für falsch. Woher man die Erkenntnis ziehe, dass erneute Gespräche mit der Stadt Bonn nach Jahren der Planung jetzt zum Ziel führen sollen, sei ihm schleierhaft. Er habe da andere Erkenntnisse. So sei die Maßnahme völlig aus dem Bundesfernstraßenbedarfsplan gestrichen worden und nicht nur in einen hinteren Rang gerutscht. Auch gebe es keinerlei Anzeichen, dass der Bundesverkehrsminister den Bundesfernstraßenbedarfsplan diesbezüglich in den nächsten Jahren ändern werde. Diese Maßnahme würde außerdem 1/3 des gesamten Jahresbedarfes im Straßenbereich des Bundes kosten. Nach Alternativen sei im Übrigen nicht ernsthaft gesucht worden, weil man fälschlicherweise immer noch davon ausgehe, dass die „große Lösung“ realisiert werden könne.

Auch Abg. Richter hielt die „große Lösung“ für „tot“. Er bedauerte, dass andere Lösungsansätze hier keine Zustimmung gefunden hätten. Ähnliche Probleme wie beispielsweise in Ittenbach, Thomasberg oder Oberdollendorf gebe es aber auch andernorts. In weiteren Gesprächen mit der Stadt Bonn sehe er keinen Sinn. Er könne daher diesem Konzept nicht zustimmen.

Ltd. KVD Karcher bestätigte, dass die Maßnahme aus dem Bundesverkehrswegeplan herausgestrichen wurde und man jetzt planerisch wieder bei Null neu beginnen müsse. Nichts desto weniger bestünden die krassen Verkehrsprobleme auch weiterhin. Es sei aber nicht richtig, dass keine Alternativen untersucht worden seien. Aufgrund des Beschlusses, ausgehend vom gemeinsamen Antrag der Städte Bonn und Königswinter sowie des Kreises Ahrweiler und des Rhein-Sieg-Kreises, seien über geraume Zeit Alternativen sehr intensiv geprüft, dargestellt und bewertet worden. Die mit den Gebietskörperschaften abgestimmte Vorlage zum Sachstand habe aber zu unterschiedlichen Beratungs- und Beschlussergebnissen geführt. In der Stadt Bonn habe man die bestehende Beschlusslage aufgehoben und für den linksrheinischen Bereich der Trassenplanung städtebauliche Konzepte in Auftrag gegeben. Es

entspreche aber auch der Beschlusslage in Bonn, mit den beteiligten Gebietskörperschaften weiterhin Gespräche im Hinblick auf Alternativplanungen zu führen.

Der Bundesverkehrsminister habe in Anbetracht des extrem hohen Kosten-Nutzen-Verhältnisses eine verkehrswissenschaftliche Studie für die Region in Auftrag gegeben, um darin die Gesamtsituation nochmals darzustellen und die Ergebnisse in die nächste Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes wieder einzubringen. Daher könne aus Sicht der Verwaltung die Einschätzung „wieder vor die Wand zu laufen“ nicht geteilt werden.

Der Vorsitzende wies nochmals eindringlich auf die gerade in Oberdollendorf bestehenden erheblichen Verkehrsprobleme hin. Er unterstütze daher auch weiterhin die Planungen für den „Ennertaufstieg“. Es gebe aus Königswinterer Sicht keine Alternativen mit einem so hohen Kosten-Nutzen-Faktor. Dies auch unabhängig von der Frage, ob die Stadt Bonn denn bei der einen oder anderen Alternative auf Grund lokaler Interessen überhaupt bereit wäre, kleine lokale Entlastungsmaßnahmen zu unterstützen. Daneben werde aber in Dollendorf inzwischen auch über die Chancen zur Realisierung dieser großen Lösung diskutiert.

Abg. Jablonski verwies nochmals auf die gegenseitigen Abhängigkeiten und Verflechtungen des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Bonn. Die regionalen Verkehrswege seien hierbei von enormer Wichtigkeit. Es sei daher durchaus legitim, seine Ansichten zu äußern, wobei außer Frage stehe, dass die Stadt Bonn die Planungshoheit auf ihrem Gebiet habe. Man bitte daher die Stadt, ihre Entscheidung zu überdenken. Dieser Beschlussvorschlag sei insoweit ein sehr moderates Angebot an die Gebietskörperschaften zur Zusammenarbeit, um langfristig die beste Lösung für die Region zu erreichen. Er bat daher nochmals, dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Ltd.KVD Karcher machte im Hinblick auf den Beschlussvorschlag unter Nr. 2 und auf den Änderungsantrag deutlich, dass man hier über eine Bundesmaßnahme und nicht über alle Maßnahmen, die denkbar seien, rede. Es müsse eine Trasse für eine potenzielle Bundesstraße gefunden werden.

Der Vorsitzende merkte an, dass unter diesen Voraussetzungen der ursprüngliche Beschlussvorschlag der weiter Gehende im Vergleich zum Änderungsantrag seiner Fraktion sei.

Abg. Jablonski teilte hinsichtlich des Änderungsantrages der SPD-Fraktion zu Punkt 2 des Beschlussvorschlages mit, dass er die Auswirkungen desselben mit seiner Fraktion nicht im Detail habe abstimmen können.

Er beantrage daher, den Änderungsantrag der SPD-Fraktion in die nächste Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses zu vertagen.

Abg. Albrecht entgegnete, seine Fraktion sei wegen der engen Zusammenhänge der einzelnen Beschlussvorschläge mit einer solchen Vertagung nicht einverstanden. Auch wolle man hierdurch der Öffentlichkeit signalisieren, dass man für kurzfristige verkehrsentlastende Maßnahmen sei.