

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, berichtete, am Freitag habe der Interkommunale Arbeitskreis Verkehr mit den Bonner Kollegen getagt. Dort seien die ergänzenden Gutachten der PTV Group vorgestellt worden. Leider sei es nicht gelungen, einen regionalen Konsens zu finden.

Landrat Kühn bemerkte einleitend, er sei heute in die Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses gekommen, weil die Angelegenheit aus seiner Sicht für die zukünftige Entwicklung des Kreises und der gesamten Region von großer Bedeutung sei. Er bedaure es sehr, dass mit den Vertretern aus Bonn kein Konsens über eine gemeinsame Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan erreicht werden konnte. Er sei aber sehr daran interessiert, dass zumindest die Fraktionen des Kreistages zu einem möglichst großen Einvernehmen kommen.

Die Infrastruktur in unserer Region sei prinzipiell gut, könne aber die Anforderungen einer Wachstumsregion nicht erfüllen, so dass mit immer größer werdenden Staus im Straßenverkehr gerechnet werden müsse. Das wiederum bedeute Zeit- und Geldverlust für die Betroffenen, eine enorme Umweltbelastung, Belastungen der Anlieger und der Natur. Auf Mobilität seien aber nicht nur Berufspendler angewiesen, sondern auch Handwerksbetriebe, beratende Berufe usw. Bestimmte Betriebe und Berufsgruppen seien täglich berufsbedingt auf den Straßen unterwegs und hätten in der Regel auch keine Chance, auf ein alternatives Verkehrsmittel umzusteigen. Um die notwendigen Maßnahmen zur Lösung der Verkehrsprobleme zu ermitteln, sei auch das Mobilitätsgutachten in Auftrag gegeben worden. Der Gutachter habe eindeutige Empfehlungen für die Region abgegeben. Deshalb sollte man seines Erachtens auch diesen Empfehlungen folgen. Der Gutachter habe dargestellt, dass bei den Maßnahmenkombinationen 2 und 3 der höchste Nutzen-Kosten-Effekt zu erwarten sei. Über den reinen verkehrlichen Nutzen hinaus habe die zusätzliche Infrastruktur eine enorme Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Der ÖPNV in unserer Region sei sehr gut ausgebaut, stoße aber bereits bei einer 10%igen Steigerung an seine Kapazitätsgrenzen. Für die Menschen im ländlichen Raum sei auch der Umstieg auf das Rad - anders als in der Stadt - keine wirkliche Alternative. ÖPNV und Radverkehr seien daher keine Lösungen für die Verkehrsprobleme im Siebengebirge, auch wenn der Rhein-Sieg-Kreis alles tue, um die Qualität im ÖPNV zu verbessern. Deshalb sollte man die Vorschläge des Gutachters sehr ernst nehmen. Der „Ennertaufstieg“ befreie sowohl die Wohngebiete im Siebengebirgsraum als auch das Naturschutzgebiet Siebengebirge von den enormen Belastungen des Durchgangsverkehrs. Gleichzeitig könnten andere Straßen im Siebengebirge dafür aufgegeben werden (z.B. Straße durch das Ankerbachtal oder K 25). Darüber hinaus könne auch der ÖPNV in Verbindung mit Schnelltrassen verbessert werden. Der „Venusbergtunnel“ solle Verkehr aus dem Ballungsraum herausziehen und vor allem die Ortsdurchfahrten Bad Godesberg, Röttgen und Ippendorf von dem Berufsverkehr aus Rheinbach, Meckenheim und Wachtberg entlasten. Die B 42 bei Oberdollendorf sei ein Beispiel für eine umwelt- und menschenverträgliche Trasse in Troglage. Die vom Gutachter empfohlenen neuen Trassen seien Lückenschlüsse im Infrastrukturnetz und hätten damit den höchsten Entlastungseffekt. Ein Ausbau bestehender Trassen habe nicht diesen Effekt. Der Gutachter habe die Alternativprojekte (Ausbau A 565/„Tausendfüßler“) lediglich mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 0,6 bewertet. Er persönlich habe mit dem durchgängigen Ausbau der A 59/A 565 insofern Probleme, weil diese Trasse eine direkte diagonale Verbindung zwischen Meckenheimer Kreuz (A 61) und Heumar Dreieck (A 3) sei und dadurch noch mehr überregionaler Verkehr in die Region gezogen werde. Er könne die Haltung der Stadt Bonn gegenüber Ennertaufstieg und Venusbergtunnel nicht verstehen. Im Sinne einer guten Nachbarschaft müsse die Stadt auch an die Bedürfnisse der Menschen im Rhein-Sieg-Kreis denken.

Abschließend richtete er nochmals seinen dringenden Appell an die Ausschuss-Mitglieder, den Vorschlägen des Gutachters zu folgen und die Maßnahmen MK 2 und MK 3 für den Bundesverkehrswegeplan 2015 anzumelden. Er glaube, dass diese Maßnahmen dazu geeignet seien, die Verkehrsprobleme der Region langfristig zu lösen und jetzt die Voraussetzungen zu schaffen, damit auch künftige Generationen in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis gut leben und

arbeiten können.

Abg. Bausch dankte Herrn Landrat Kühn für die Hinweise und nahm noch einmal Bezug auf die Sitzung des Interkommunalen Arbeitskreises Verkehr am letzten Freitag. Dort seien den Mitgliedern aus Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis die ergänzenden Gutachten zur Mobilitätsuntersuchung mit der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für den Ausbau der A 565 und dem Venusbergtunnel vorgestellt worden. Anschließend habe man sehr offen diskutiert und die Standpunkte ausgetauscht. Festzuhalten sei, dass es zurzeit in Bonn keine abschließende Beschlussfassung gebe. Seitens der Bonner Verwaltung habe es aber zur Fristwahrung eine Anmeldung bei der Bezirksregierung gegeben. Nach den Äußerungen der Stadt Bonn im Interkommunalen Arbeitskreis bestehe nur zum sechsspurigen Ausbau der A 59/ A 565 eine klare Haltung. Dagegen sei grundsätzlich nichts einzuwenden. Bedauerlich sei aber, dass sich die Stadt Bonn ausschließlich auf diese Maßnahme konzentriere und auch nur diese Maßnahme anmelden wolle. Er bekräftigte nochmals die Aussage des Landrates, dass die Maßnahmen angemeldet werden sollten, die die Region langfristig weiter bringen würden, d.h. Maßnahmen, die zur Lösung der Verkehrsprobleme im gesamten Prognosezeitraum bis 2025 beitragen könnten. Dabei gehe es nicht nur darum, den Berufsverkehr zu entlasten, sondern auch um die Betriebe in der Region, die durch staubedingte Zeitverzögerungen einen volkswirtschaftlichen Schaden erleiden. Im Interkommunalen Arbeitskreis Verkehr sei deutlich geworden, dass sowohl die SPD und DIE GRÜNEN als auch Teile der CDU in Bonn die Priorität im Ausbau der A 565 sehen und diesen auch im Bundesverkehrswegeplan anmelden wollen. Seine Fraktion sei der Auffassung, dass dies der falsche Weg sei und sehe sich durch die vom Gutachter vorgelegten Ergebnisse auch noch einmal bestätigt. Anders als in der Vergangenheit liege heute erstmals ein von Bund und Land in Auftrag gegebenes Mobilitätsgutachten vor, das klare Aussagen habe und konkrete Maßnahmenpakete empfehle. Danach hätten Ennertaufstieg und Venusbergtunnel den höchsten verkehrlichen Nutzen für die gesamte Region - einschließlich des Stadtgebietes Bonn. Bund und Land seien zwar nicht verpflichtet, dieses Gutachten umzusetzen, aber sie könnten auch nicht einfach darüber hinweggehen. Im Interkommunalen Arbeitskreis Verkehr seien die Mitglieder darüber informiert worden, dass der sechsspurige Ausbau der A 565 (bis Lengsdorf) rd. 450 Mio. € kosten würde und einen Nutzen-Kosten-Faktor von 0,6 habe. Insofern könne seine Fraktion nicht empfehlen, diese Maßnahme für den Bundesverkehrswegeplan anzumelden. Gleichwohl befürworte seine Fraktion, dass im Rahmen der Sanierung nach den neuesten Erkenntnissen und unter Berücksichtigung der bestehenden Verkehrsverhältnisse auch ein vernünftiger Ausbau erfolge. Nach den Feststellungen des Gutachters bewirke der sechsspurige Ausbau, dass der Stau, der sich jetzt auf zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung abspiele, dann auf drei Spuren stattfinde, da der Verkehr allein durch die Attraktivitätssteigerung über 20 % zunehmen werde. Darüber hinaus sei eine Zunahme des Verkehrs dadurch zu erwarten, dass unsere Region eine Zuzugsregion sei. Eine weitere Zunahme werde es in den nächsten Jahren im gesamten Bundesgebiet beim Güterverkehr geben. Berücksichtige man dann noch die kurzen Auf- und Abfahrten zur und von der A 565 auf Bonner Stadtgebiet, dann könne man sich sehr leicht vorstellen, dass dies zu zusätzlichen Rückstaus auf der Autobahn und auch den angrenzenden Straßen führen werde. Deshalb beantrage er heute für seine Fraktion, zusätzlich zu den in der Verwaltungsvorlage aufgeführten Maßnahmen, die „Maßnahmenkombination 3“ (Venusbergtunnel und Ennertaufstieg) in den Anmeldekatalog für den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufzunehmen. Diese Kombination habe die größte Entlastungswirkung, sowohl für das links- und rechtsrheinische Kreisgebiet als auch für die Stadt Bonn und stelle für die gesamte Region langfristig eine verkehrspolitische Perspektive dar.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, stellte klar, die Bonner GRÜNEN hätten sich bisher noch für keine Maßnahme entschieden. Die Verkehrspolitiker tendierten zwar zum Ausbau der A 565, die Fraktion habe sich aber noch nicht entschieden.

Abg. Tendler machte deutlich, wie wichtig und notwendig die Diskussion über Verkehrsentslastungsmaßnahmen sei. Der Rhein-Sieg-Kreis habe bei 600.000 Einwohnern 411.000 zugelassene Fahrzeuge, die jährlich noch zunehmen. Das Problem sei, dass diese Fahrzeuge überwiegend zur gleichen Zeit bewegt werden müssten. Zwischen 7.00 Uhr und 9.00 Uhr und von 16.00 Uhr bis 18.00 Uhr seien die meisten Fahrzeuge in der Region auf der Straße. Nach seiner Auffassung könne das Problem nicht gelöst werden, wenn man nur über Individualverkehr und Bundesverkehrswegeplan nachdenke. Kurz- und mittelfristig liege die Lösung in einem Mix der Verkehrsträger. Dieser müsse attraktiver gestaltet werden. Seine Fraktion habe hierzu in der Vergangenheit bereits Vorschläge gemacht. Zuwächse gebe es nicht nur im Individualverkehr, sondern auch bei den vom VRS und NVR vorgelegten Zahlen. Das liege nicht zuletzt auch an der Forderung an die Arbeitnehmer zu mehr Mobilitätsbereitschaft. Sicherlich könne man im ÖPNV-System des Rhein-Sieg-Kreises noch Veränderungen vornehmen. Hier müsse man mutiger herangehen. In verschiedenen Regionen in Deutschland funktioniere dies bereits. Die Bundesmittel, die benötigt würden, um den verkehrlichen Nutzen effektiver zu gestalten, seien in der Vergangenheit überwiegend nach Süddeutschland (Bayern) gegangen. Wenn man ergebnisorientierte Verkehrspolitik machen wolle, dann seien die vom Abg. Bausch beantragten Maßnahmen von vornherein zum Scheitern verurteilt. Abgesehen davon, dass er dieses Projekt für sachlich nicht sinnvoll halte, scheitere es schon an dem fehlenden regionalen Konsens. Statt einem Phantom hinterher zu laufen, sollte man sich lieber darauf konzentrieren, dass bestehende Verkehrsnetz zu optimieren. Seine Fraktion habe eigene Maßnahmen vorgeschlagen, die in der Verwaltungsvorlage berücksichtigt seien.

Abschließend richtete er die Bitte an den Vorsitzenden, über die Maßnahmen mit der Ild. Nr. 1-8 einzeln abstimmen zu lassen, weil seine Fraktion auch der Maßnahme Nr. 8 (Rheinquerung bei Niederkassel) nicht zustimmen werde. Die neue Brücke koste geschätzt 400 Mio. € und es sei nicht abzusehen, ob sie wirklich eine verkehrliche Entlastung bringe. Hinzu komme der Sanierungsbedarf an zahlreichen Brücken zwischen Köln und Bonn. Deshalb sei es illusionär, eine solche Maßnahme auch noch in den Anmeldekatalog mit aufzunehmen. Er stehe für eine umsetzbare Politik.

Abg. Metz nahm zunächst Stellung zu den „kleineren Projekten“. Seine Fraktion habe nicht, wie seine Kollegen in Hennef, grundsätzliche Probleme mit einer Ortsumgehung in Uckerath, sondern mit der von der Stadt Hennef favorisierten Trassenführung. Insofern könne seine Fraktion bei der heutigen Einzelabstimmung auch dieser Maßnahme nicht zustimmen. Zur „Rheinquerung in Niederkassel“ bemerkte er, der Rat der Stadt Niederkassel habe sich einstimmig für eine mögliche neue Verbindung ausgesprochen. Seine Fraktion halte eine solche Verbindung, natürlich in Abhängigkeit von der Linienführung, durchaus für sinnvoll. Problematisch sei z.B. der Bereich „Langelger Bogen“. Was die Finanzierung und die Chancen der Realisierung angehe, seien die Zweifel der SPD-Fraktion zwar berechtigt, aber das gelte für einen Großteil der Maßnahmen. Insgesamt stellte er fest, dass sich der Ausschuss in Bezug auf die Wahrnehmung der Verkehrsprobleme einig sei. Es bestünden lediglich Meinungsverschiedenheiten bei der Frage nach Lösungen. In der „Mobilitätsstudie für den südlichen Rhein-Sieg-Kreis“ habe es einen weiteren und einen engeren Untersuchungsraum gegeben. Der engere Untersuchungsraum bezog sich im Prinzip auf das Siebengebirge und das südliche linksrheinische Kreisgebiet. Bei der Vorstellung des Gutachtens habe der Gutachter geäußert, dass wesentliches Kriterium für die vorgeschlagenen Maßnahmenkombinationen eine Entlastung des Siebengebirges sein sollte und sich daher auch die Maßnahmenempfehlungen erklären. Die Empfehlung sei im Übrigen nicht MK 3, sondern MK 2, d.h. der Ennertaufstieg ohne Venusbergtunnel, da der Venusbergtunnel einen deutlich niedrigeren Nutzen-Kosten-Koeffizienten habe. In der Abwägung zwischen den Belangen von Mensch und Natur sowie der Frage der verkehrlichen Anbindung bleibe seine Fraktion bei der Auffassung, dass die positiven Effekte weder den Ennertaufstieg, noch den Venusbergtunnel rechtfertigen. Bezogen auf den

Ennertaufstieg decke sich diese Aussage auch mit der Umweltverträglichkeitsstudie. Im Wesentlichen käme es dadurch nur zu Verkehrsverlagerungen, was für Ittenbach und Oberdollendorf positiv, aber für Birlinghoven und Stieldorf negativ wäre. Das seien auch die Gründe, warum sowohl in Bonn als auch in der Stadt Sankt Augustin weiterhin der Beschluss gelte, der den Ennertaufstieg ablehne. Natürlich sei es bedauerlich, dass in dieser Frage kein regionaler Konsens erreicht werden könne. Unabhängig hiervon sei auch immer wieder der Ausbau der A 565 diskutiert worden. Es sei richtig, dass der Gutachter für diese Maßnahme lediglich einen Nutzen-Kosten-Koeffizienten von 0,6 ermittelt habe. Allerdings müsse hierbei berücksichtigt werden, dass große Teile dieser Maßnahme im Rahmen der Sanierung ohnehin durchgeführt werden müssten, so z.B. der „Tausendfüßler“. Insofern entfalle ein Großteil der Kosten. Obwohl Straßen.NRW im Zuge eines Neubaus des „Tausendfüßlers“ auch die Standards überprüfen werde, sei der Landesbetrieb nicht zu einem sechsspurigen Ausbau verpflichtet.

Er beantrage daher für seine Fraktion, den sechsspurigen Ausbau der A 565 zwischen AD Bonn Nord-Ost und AS Lengsdorf in die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan 2015 aufzunehmen. Auch wenn in dieser Frage kein Konsens erreicht werden konnte, müsse der Rhein-Sieg-Kreis mit seinen Kommunen und der Stadt Bonn bei kleineren kurz- und mittelfristigen Maßnahmen zusammenarbeiten, um die Verkehrsprobleme der Region zu verringern.

Abg. Dr. Kuhlmann stellte zunächst fest, die FDP-Fraktion unterstütze den Maßnahmenkatalog der Verwaltung. Bei der Frage der darüber hinaus anzumeldenden Maßnahmen sei für ihn die fachlich fundierte, unabhängige Mobilitätsstudie die Beurteilungsgrundlage. Die erste Option, der Ennertaufstieg, sei die volkswirtschaftlich und ökologisch günstigste Variante. Der Nutzen sei dreimal so hoch wie die Investitionskosten. Es komme zu einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsbelastung im Siebengebirgsraum und damit auch zu weniger Lärm und Abgasen. Die zweite Option (Ennertaufstieg und Venusbergtunnel) sei sicherlich - auch für die Umwelt - die Variante mit dem höchsten Nutzen. Allerdings verursache sie auch die höchsten Kosten. Deshalb falle der Nutzen-Kosten-Koeffizient etwas niedriger aus als beim Ennertaufstieg. Bei der dritten Option (Ausbau der A 565) sei das Nutzen-Kosten-Verhältnis mit Abstand am ungünstigsten. Hier gebe es vor allem einen deutlich geringeren Nutzen bei der Verkehrsentslastung und eine Belastung der Umwelt. Laut Studie nehme die Verkehrsbelastung um 17.000 Fahrzeuge/Tag zu. Deshalb sei der Ausbau aus seiner Sicht volkswirtschaftlich und ökologisch unsinnig. Seine Fraktion unterstütze den Ennertaufstieg und den Venusbergtunnel und beantrage die Aufnahme in den Maßnahmenkatalog. Es sei wahrscheinlich die letzte Chance, dass auch wirtschaftlich für die Region sehr bedeutsame Projekt zu realisieren.

Abg. Nöthen betonte, als gebürtiger Meckenheimer wisse er, dass die Region stetig wachse und die Einwohner- und Verkehrszahlen auch weiterhin zunehmen werden. Deshalb brauche die Region zusätzliche Verkehrswege. Die Unterhaltung des bestehenden Verkehrsnetzes nach den neuesten Standards sei für ihn selbstverständlich. Als zusätzliche Maßnahmen halte er den Ennertaufstieg und den Venusbergtunnel für sehr sinnvoll, zumal die Vorrichtungen für den Venusbergtunnel bereits alle vorhanden seien. Um die unmittelbaren Anwohner möglichst wenig zu belasten, gebe es heutzutage ausreichend Möglichkeiten.

Abg. Kusserow äußerte, es sei schon sehr merkwürdig, dass man seit vielen Jahren auf das Gutachten mit Spannung warte und dann, nachdem es endlich - und zwar mit einem eindeutigen Ergebnis - vorliege, die Variante bevorzuge, die das schlechteste Nutzen-Kosten-Verhältnis habe. Anlass und Ziel des Gutachtens sei immer gewesen, den Siebengebirgsraum zu entlasten. Als politisches Ergebnis nunmehr den Ausbau der A 565 zu fordern, sei schon mehr als bemerkenswert. Besonders fatal finde er, dass - insbesondere von den Gegnern der Südtangente - keine Alternative angeführt worden sei, die auch nur annähernd den

Siebengebirgsraum entlasten könne. Insofern gehe von allen Diskussionen das Signal aus, dass das Siebengebirge mit der Verkehrsbelastung allein gelassen werde. Dies sei für ihn nicht akzeptabel.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, stellte klar, dass der Venusbergtunnel und der Ausbau der A 565 keine konkurrierenden Maßnahmen seien. Dies sei auch in der Diskussion im Interkommunalen Arbeitskreis Verkehr deutlich geworden. Wenn man sich in den ergänzenden Gutachten auf Seite 6 die Abb. 1 und auf Seite 11 die Abb. 4 anschau, stelle man fest, dass beide Maßnahmen unterschiedliche wichtige Entlastungslösungen für den Raum Bonn aufzeigen und sich die Maßnahmen insofern ergänzen. Nur die Prioritätensetzung sei bei den Fraktionen unterschiedlich.

Abg. Krauß äußerte sich ebenfalls enttäuscht darüber, dass die Erwartungen, die man an den Interkommunalen Arbeitskreis Verkehr geknüpft habe, nicht erfüllt werden konnten. Obwohl man bereits im Vorfeld von dem Vorsitzenden des Bonner Ausschusses in der Presse entnehmen konnte, dass mit dem sechsspurigen Ausbau der A 565 alle „Neubauträume“ beseitigt seien, habe man im Arbeitskreis sachlich diskutiert. Aber leider sei man zu keinem übereinstimmenden Ergebnis gekommen. Er bestätigte die Auffassung von Herrn Abg. Kusserow, der Ausbau der A 565 bringe dem Siebengebirgsraum keine Entlastung. Offensichtlich bestehe parteiübergreifend kein Interesse an einer großräumigen Lösung. Mit einer „Rheinquerung bei Niederkassel“ verbinde seine Fraktion eine ganze Menge Erwartungen. Eine zusätzliche Ost-West-Verbindung mit kombinierter Trassenführung sowohl für den motorisierten Individualverkehr, als auch für den ÖPNV biete große Chancen. Sie trage auch zur besseren Anbindung des Flughafens Köln/Bonn an die Region bei. Dies bestätige auch das Gutachten des Schweizer Planerbüros sma und Partner zu Ausbaualternativen der S 13. Deshalb werde seine Fraktion auch an dem Ziel festhalten.

Planungsdezernent Jaeger wies darauf hin, für den Bundesverkehrswegeplan sei es wichtig, sich über die Maßnahmen zu verständigen, Linienführungen und Trassenverläufe spielten dabei noch keine Rolle.

Abg. Metz dankte für den Hinweis. Diese Tatsache ermögliche es seiner Fraktion, heute auch die „Rheinquerung“ mitzutragen. Seine Fraktion werde aber noch einmal genau hinschauen, wenn es zu einem späteren Zeitpunkt um Linienbestimmungen gehe. Zu den Äußerungen von Herrn Abg. Kusserow bemerkte er, dieser habe als Königswinterer natürlich eine sehr lokale Perspektive. Dem könne er aus der Sicht der Stadt Sankt Augustin entgegenhalten, dass der Ennertaufstieg zu einer ganz wesentlichen Verlagerung des Verkehrs führen werde und zwar in einen nördlichen Bereich von Königswinter, nach Sankt Augustin und nach Bonn-Beuel. Deshalb sei auch langfristig in der Region kein Konsens zu erreichen. Der Rat der Stadt Sankt Augustin habe sich seinerzeit schon gegen den Ennertaufstieg ausgesprochen und werde auch an diesem Beschluss festhalten.

Abg. Krupp äußerte Verständnis für die lokalen Interessen. Dennoch sei es sehr bedauerlich, dass in der Region kein Konsens erreicht werden konnte. Würde man gemeinsam für eine Maßnahme eintreten, gäbe es auch sehr große Realisierungschancen. Natürlich könne der Rhein-Sieg-Kreis auch alleine Beschlüsse über neue Trassenführungen fassen, nur seien die letztendlich im Bundesverkehrswegeplan nicht durchsetzbar. Sie blieben eine Illusion und das nütze keinem. Deshalb solle man sich nach ihrer Auffassung auf Projekte konzentrieren, bei denen eine Einigkeit zu erzielen sei.

Abg. Bausch betonte nochmals, es sei nicht nachvollziehbar, dass die Fachleute aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Faktors eine Maßnahme eindeutig empfehlen und man dieser

Empfehlung dennoch nicht folgen wolle. Berücksichtige man lokale Interessen, dann werde es immer irgendjemand geben, der gegen eine Maßnahme sei. Diese Schwierigkeiten werde es auch bei einem Ausbau der A 565 geben. Auch deshalb sollte man den neutralen Fach-Gutachtern folgen und die Maßnahme anmelden, die den höchsten verkehrlichen Nutzen für die gesamte Region habe.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, fasste der Vorsitzende die Anträge noch einmal zusammen und ließ anschließend über die Maßnahmen 1-3 und 5-7, die Ortsumgehung Hennef-Uckerath, die neue Verbindung zwischen A 555 und A59/B8, den Ausbau der A 565, den Ennertaufstieg sowie den Venusbergtunnel jeweils getrennt abstimmen.