Der Vorsitzende, Abg. Steiner, schlug vor, aufgrund der vorliegenden Ergänzungs- und Änderungsanträge für diesen Tagesordnungspunkt eine Struktur aufzubauen. Zur Beratung stünden an:

1. die Stellungnahme der Verwaltung zum BVWP als Tischvorlage mit den Ergänzungsanträgen

a) Höherstufung der Maßnahme OU Ludendorf/Essig (Antrag CDU/FDP) sowie
b) Neubewertung der Maßnahme A565 (Antrag CDU/DIE GRÜNEN)

sowie folgende

2. Änderungsanträge:

a) Antrag Bündnis/DIE GRÜNEN – Südtangente streichen aus dem BVWP-
b) Antrag CDU/DIE GRÜNEN – Nein zum Ausbau der Siegstrecke für den Güterverkehr-
c) Antrag Bündnis 90/DIE GRÜNEN – OU Uckerath streichen aus dem BVWP-

Zudem läge bereits ein Beschluss aus der gemeinsamen Sitzung des PVA mit der Stadt Bonn vor, in dem übereinstimmende Maßnahmen benannt wurden.

Abg. Tendler zeigte sich verärgert, dass die Anträge so kurzfristig vorgelegt wurden. Die Fraktionen hätten keine Gelegenheit gehabt, sich vorher auszutauschen.

Abg. Metz wies beschwichtigend darauf hin, dass die Themen inhaltlich nicht neu seien. Zudem resultierten die Anträge aus der Stellungnahme der Verwaltung zum BVWP, die eben auch erst kurzfristig vorgelegt wurde.

Abg. Krauß warf ein, dass die Beratungsfolge abgestimmt werde müsse.

Die Fraktionssprecher zogen sich zu einer kurzen Beratung zurück. Die Sitzung wurde von 17.15 bis 17.30 Uhr unterbrochen.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, teilte mit, dass nach Absprache folgende Beratungsfolge vereinbart wurde. Zunächst würden die Maßnahmen beraten und beschlossen, bei denen Einigkeit bestehe. Im Anschluss würden die strittigen Maßnahmen entsprechend beraten und beschlossen. In der Stellungnahme der Verwaltung sollten die unstrittigen Maßnahmen benannt und auf mehrheitlich beschlossene Maßnahmen gesondert hingewiesen werden.

Somit wurde zunächst über die *Stellungnahme der Verwaltung –Tischvorlage- einschl. der Ergänzungsanträge (s. zuvor 1. a) + b)*.beraten.

Abg. Dr. Kuhlmann führte aus, dass diese Stellungnahme seine Zustimmung finde bis auf die Maßnahme „sechsspuriger Ausbau der A565“. Das Projekt sei unwirtschaftlich; der Kosten-/Nutzenfaktor stehe in keinem Verhältnis. Der Tausendfüßler müsse sowieso erneuert werden. Insofern mache dieser Ausbau keinen Sinn.

Abg. Krauß entgegnete, seine Fraktion werte den Ausbau der A565, die Siebengebirgsquerung und auch die neue Rheinbrücke als verschiedene Maßnahmen, denn jede hätte eine eigene Funktion zur Verkehrsentlastung zu erfüllen. Die Einbindung der A555 im Autobahnkreuz Bonn-Nord müsse natürlich mit berücksichtigt werden; es mache keinen Sinn, die „Anschlussstraßen“ unberücksichtigt zu lassen. Gleichwohl sei die Entlastung von Bonner Straßen getrennt zu bewerten.

Abg. Krupp zeigte sich über die Position der FDP verwundert, zumal dieser Verkehrsengpass tagtäglich zu Einschränkungen führe. Sie betonte, dass der Kurs aus der gemeinsamen PVA-

Sitzung fortgesetzt werden müsse. Es habe in vielen Verkehrsprojekten große Einigkeit bestanden. Sie stellte besonders die Bemühungen aller Fraktionen, einen größtmöglichen Konsens zu finden, heraus. Man müsse sich darüber im Klaren sein, dass nachhaltige Politik erreicht würde.

Auch Abg. Metz bekräftigte, dass seine Fraktion den Kurs zum gemeinsamen Konsens weiterführen wolle und richtete seinen Dank auch an die anderen Fraktionen, die ebenso bemüht seien, Politik in einen gemeinsamen Konsens zu bündeln. Die Hinterfragung zur Bewertung der A565 enthalte berechtigte Fragen und werde unterstützt.

Abg. Nöthen bestätigte, dass der Ausbau der A565 aufgrund der bestehenden Verkehrsprobleme dringend erforderlich sei.

Abg. Dr. Kuhlmann verdeutlichte seinen Standpunkt. Die bestehenden massiven Verkehrsprobleme seien bekannt und würden sich nicht von allein lösen. Es bestünde dringender Handlungsbedarf. Die Ausführungen im BVWP seien als Richtschnur zu werten. Hierbei spiele neben dem Kosten/Nutzen Faktor die ökologische Bewertung eine wichtige Rolle. Danach sei die Südtangente die beste Maßnahme und nicht der Ausbau der A565. Das sei die Lösung für das Bonner Stadtgebiet und den Siebengebirgsraum.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, bat anschließend um Abstimmung zu dem Teil der Stellungnahme, bei dem grundsätzlicher Konsens bestehe (ohne Punkte 2 a-c).

Beschluss zur Stellungnahme der Verwaltung sowie den Ergänzungsanträgen:

1.

Der Ausschuss für Planung und Verkehr stimmt der Stellungnahme der Verwaltung zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) sowie den Ergänzungsanträgen von CDU/DIE GRÜNEN zur Höherstufung der OU Ludendorf/Essig in den vordringlichen Bedarf und zur Neubewertung der A565 zu.

2.

Der Ausschuss für Planung und Verkehr beauftragt die Verwaltung, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die als Anhang 1 beigefügte Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung abzugeben, mit der Ergänzung, auf die nur mehrheitlich beschlossenen Maßnahmen gesondert hinzuweisen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig bei 2 Enthaltungen (FDP).

Der Vorsitzende Abg. Steiner stellte nunmehr die *Maßnahme B56n –Südtangente-* zur Diskussion

Abg. Krauß erklärte, dass die Siebengebirgsquerung ein völlig neues Projekt geworden sei, allein durch die Verlängerung des Tunnels. Aufgrund der vielen Anregungen aus der Bevölkerung wäre diese Maßnahme neu zu bewerten.
Die Südtangente habe aber nur Sinn, wenn die Umwelteinwirkungen deutlich reduziert würden. Hier bestünde noch erheblicher Nachbesserungsbedarf, der in weiteren Verfahren abzustimmen sei. Zudem bestehe bei dieser Maßnahme immer noch keine Einigkeit mit der Stadt Bonn. Der ÖPNV könne den entstandenen Mehrbedarf an Beförderung nicht auffangen, sondern nur unterstützend eingreifen. Die Nutzung des automobilen Verkehrs werde zunehmen. Aber neue Faktoren, wie das Elektromobil, müssten bei der Bewertung der Maßnahme miteinfließen.

Abg. Tendler äußerte, dass dem „Phantom Südtangente“ seit 45 Jahren „hinterhergerannt“ werde. Die Akzeptanz der Bevölkerung fehle. Aber vor allem fehle der Konsens mit der Stadt Bonn und auch das führe zu einer Einschränkung bei der Bewertung der Projekte. Daher müsse sich auf die Projekte verständigt werden, die ein einstimmiges Votum erhalten hätten.

Abg. Metz wiederholte, dass die Südtangente nach seiner Ansicht in der Gesamtschau sowohl für den Menschen als auch für die Umwelt unverträglich sei. Für diese Maßnahme bestehe keine Einigkeit in der Region, Bonn und Sankt Augustin stünden gegen dieses Projekt. Es müssten Alternativen geschaffen werden, die eine tatsächliche Entlastung bringen, bessere Mobilität und Nachhaltigkeit. Deswegen fordere seine Fraktion, diese Maßnahme aus dem BVWP zu nehmen.

Abg. Dr. Kemper bestätigte die vorangegangenen Ausführungen und fügte hinzu, dass die Südtangente am umweltfreundlichsten wäre, wenn sie nicht gebaut würde.

Abg. Dr. Kuhlmann erwiderte, die Südtangente sei schon seit Jahrzehnten im Gespräch und bislang an der Blockade von SPD und GRÜNE gescheitert, was im Ergebnis zum Schaden für die Region führe. Die Südtangente sei die beste Lösung für die Region, sowohl ökonomisch als auch ökologisch. Der ÖPNV-Ausbau sei keine Alternative. Natürlich seien noch Optimierungen möglich und auch anzudenken. Im Ergebnis sei er überzeugt, dass die Südtangente die beste Lösung sei und auch er würde für eine Höherstufung in den vordringlichen Bedarf stimmen. **Dies beantragte er hiermit**.

SkB. Kurth forderte „Mut zur Wahrheit“. Die Region wachse, die Bevölkerung nehme zu, Mobilität sei gefragt. Dem müsse man sich stellen. Jetzt bestünde die Möglichkeit den bestehenden Straßenring zu schießen; diese Chance, Entlastung zu schaffen, müsse genutzt werden. So wäre auch eine Verbindung von der A560 zur A3 denkbar, dann bräuchte man keine Verbindung zum Ennert. Seine Partei sei auf jeden Fall für den linksrheinischen Teil der Schnellstraßenverbindung (Venusbergtunnel).

Abg. Krauß begrüßte die sachliche Debatte. Er wies nochmals darauf hin, dass der ÖPNV allein keine Entlastung schaffen könne. Deswegen werde sich seine Fraktion für die Aufnahme der Maßnahme in den vordringlichen Bedarf einsetzen. **Insoweit schließe er sich dem Antrag von Dr. Kuhlmann an**.

Abg. Gasper erklärte gerichtet an Abg. Tendler, dass er sich als das „Phantom“ sehe. Als Ittenbacher Bürger bekäme er täglich die Verkehrsbelastung vor der eigenen Haustür zu spüren. Abhilfe sei hier dringend erforderlich. Zusätzlich wies er darauf hin, dass das Siebengebirge als eines der ältesten Naturschutzgebiete in Deutschland die Auszeichnung „Europa Diplom“ nicht mehr erhalten würde, wenn das Verkehrsproblem im Siebengebirge nicht gelöst werde. Das hätte natürlich auch touristische Einbrüche zur Folge.

Abg. Seelbach führte aus, dass auch er als Königswinterer Bürger aus Vinxel die Problematik sehe, gleichzeitig aber feststelle, dass es auch hier keine Einigkeit gebe. Das sei jedoch für ihn entscheidend. Denn eine angemeldete Maßnahme im BVWP käme nur dann in Berlin zum Zuge, wenn auch ein einheitliches Votum dahinterstehe. Anderenfalls müsse eine Alternative gefunden werden, die von allen mitgetragen werde und nur so zum Ziel führen könne.

Amtsleiter Dr. Sarikaya gab hier zur Kenntnis, dass der Verwaltung eine Reihe von Zuschriften für und gegen die Südtangente vorlägen. Gegen die Südtangente hätten sich der Lebenswerte Siebengebirgsregion e.V., der Bürgerverein Rauschendorf-Scheuren e.V. und eine Privatperson

ausgesprochen; für die Südtangente die Initiative Verkehrsentlastung Siebengebirge, IHK Bonn/Rhein-Sieg sowie eine Privatperson. Insoweit wiederhole sich auch hier die „Uneinigkeit“.

Abg. Chauvistré bestärkte die Aussage des Abg. Krauß, dass die Anbindung an die A3 nicht das Optimale darstelle. Gleichwohl würde er einer Südumfahrung Bonn zustimmen. Dies gelte jedoch nur, wenn und soweit bei der konkreten Planung die zu Recht befürchteten Beeinträchtigungen hinsichtlich Ökonomie und Lärm abgewendet werden können, z.B. auch durch eine „verlagerte“ Anbindung an die A3.

Abg. Siegberg wies auf die politische Verantwortung des Gremiums hin. Es gehe nicht an, dass alte Plänen zitiert werden, obwohl sich die Entscheidung an neue (überarbeiteten) Pläne zu orientieren habe. Dies sei wohl in der gemeinsamen Sitzung mit der Stadt Bonn der Fall gewesen. Hier hätte man eine Chance vertan. Es müsse eine gemeinsame Lösung gefunden werden. Über eine Verbesserung/Ausweitung des ÖPNV-Angebots sei es nicht zu erreichen, den Verkehr der Region aus dem Ballungsgebiet geordnet fließen zu lassen.

Abg. Metz stellte klar, dass die Linienführung „nur“ ein Vorschlag des Ministeriums sei. Erst im weiteren Verfahren werde sich diese konkretisieren. Stauregionen, wie im Bonner Raum, gäbe es weltweit.

Abg. Krupp fasste zusammen, dass es in der Region Rhein-Sieg-Kreis/Bonn sowie in Königswinter keine Einigkeit für die Maßgabe gäbe. Das Projekt werde sich damit nicht durchsetzen können.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, ließ abschließend über den Antrag der GRÜNEN zur Streichung der Südtangente aus dem BVWP und den Antrag CDU/FDP zur Höherstufung der Maßnahme in den vordringlichen Bedarf abstimmen.

Beschluss zum Änderungsantrag „Streichung der Maßnahme Südtangente“:
Der Ausschuss für Planung und Verkehr lehnt den Änderungsantrag der GRÜNEN vom 21.04.16 – Streichung der Maßnahme B56n (Südtangente) aus dem Bundesverkehrs-wegeplan- ab.

MB ./. SPD/GRÜNE/LINKE/FUW-Piraten

Beschluss zum Änderungsantrag „Höherstufung der Maßnahme Südtangente“:
Der Ausschuss für Planung und Verkehr stimmt dem in der Sitzung mündlich gestellten Änderungsantrag von FDP/CDU –Höherstufung der Maßnahme in den vordringlichen Bedarf- zu.

MB ./. SPD/GRÜNE/LINKE/FUW-Piraten

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, stellte anschließend den *Änderungsantrag der CDU/DIE GRÜNEN – Nein zum Ausbau der Siegstrecke für den Güterverkehr –* zur Diskussion.

Abg. Tendler wies darauf hin, dass bei dieser Maßnahme nicht nur Lärm und Güterverkehr im Vordergrund stünden, sondern vor allem auch die Infrastruktur. Der östliche Rhein-Sieg-Kreis sei verkehrstechnisch nicht optimal angebunden. Zudem weise die gesamte Strecke erhebliche Defizite auf. Es sei unbestritten, dass Lärm immer Emotionen auslöse; dem könne man aber mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen begegnen. Die Infrastruktur müsse dringend

verbessert werden. Deswegen werde seine Fraktion den Antrag ablehnen.

Abg. Krauß erklärte, dass seine Fraktion nicht gegen den Ausbau der Siegstrecke sei. Auch er sei für eine Verbesserung der Infrastruktur. Die Bedenken richteten sich einzig und allein gegen den Güterverkehr. Hier bestünde Einigkeit in Bezug auf das Zielnetz 2, wonach eine Güterverkehrsstrecke entwickelt werden müsse. Dieses Anliegen werde begrüßt, aber eben nicht auf der Siegstrecke.

Abg. Dr. Kuhlmann bestätigte, dass die Region den 2-gleisigen Ausbau der Siegstrecke wolle. Dem Ausbau dieser Strecke für den Güterverkehr könne nur unter bestimmten Bedingungen zugestimmt werden; insbesondere müssten Lärmschutzprogramme nach neuestem Standard aufgestellt sowie beschrankte Bahnübergänge abgeschafft werden. Der BVWP biete die Chance, die Qualität der Siegstrecke auch für den Personennahverkehr zu verbessern.

Persönliche Anmerkung des Vorsitzenden, Abg. Steiner:
Der hier hinterlegte Kostenrahmen für die Umsetzung der Maßnahme würde nicht ausreichen, um die gestellten Anforderungen zu erfüllen. Aus diesem Grunde sei der NVR beauftragt worden, eine Kostenermittlung für den Ausbau der Siegstrecke durchzuführen.

Abg. Franken stellte fest, dass auch er für einen Ausbau der Siegstrecke votiere allerdings ohne Verstärkung des Güterverkehrs. Eine weitere Lärmbelastung für die Anwohner könne nicht mehr aufgefangen werden.

Abg. Metz warf ein, dass der Ausbau der Siegstrecke für den Personennahverkehr unterstützt würde; nicht aber ein Ausbau für einen verstärkten Güterverkehr. Hier beständen ein Infrastrukturproblem und ein Verkehrsproblem in Bezug auf den Güterverkehr. Es sei nicht möglich, die bestehenden Schienenstrecken entsprechend nachzurüsten und gleichzeitig die Lebensqualität der betroffenen Anwohner zu erhalten.

Abg. Dr. Kemper stellte fest, dass die Siegstrecke ursprünglich schon 2-gleisig gewesen sei. Der östliche Rhein-Sieg-Kreis bräuchte eine Verbesserung der Infrastruktur.

Abg. Tendler bekräftigte nochmals, dass für den östlichen Rhein-Sieg-Kreis eine Verbesserung der Infrastruktur notwendig sei und nur das sei zu entscheiden.

Abg. Höhner bestätigte, dass eine Verbesserung mit dem Ausbau der Siegstrecke zu erreichen sei. Dies dürfe aber nicht zwangsläufig dazu führen, dass diese Strecke verstärkt für den Güterverkehr genutzt werde. Zudem seien die Strecken tagsüber ausgelastet, so dass der Güterverkehr dann in die Nachstunden verlegt werden müsse. Diese Folgerung würde durch eine Zustimmung zum 2-gleisigen Ausbau eintreten. Aus diesem Grunde würde dieses Projekt mit aller Entschiedenheit zurückgewiesen.

Abg. Metz erörterte nochmals, dass der Ausbau der Siegstrecke zur vermehrten Nutzung des Gütertransportes nur eine punktuelle Verbesserung darstelle. Die generelle Problematik „Gütertransport/Güterverkehr“ werde hierdurch nicht verbessert. Aber lokal würden erhebliche Schäden und Konflikte auftreten. Es stehe außer Frage, dass Verbesserungen im SPNV notwendig seien. Die GRÜNEN würden für einen Ausbau stimmen, wenn nicht gleichzeitig das Güterverkehrsprofil mit einfließe, sondern dieser Ausbau auf den Personennahverkehr beschränkt bliebe.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, stellte abschließend den Antrag der CDU/GRÜNE –Nein, zum Ausbau der Siegstrecke für den Güterverkehr- zur Abstimmung:

Beschluss zum Änderungsantrag „Nein zum Ausbau der Siegstrecke“:
Der Ausschuss für Planung und Verkehr stimmt dem Änderungsantrag von CDU/DIE GRÜNEN vom 21.04.16 –Nein zum Ausbau der Siegstrecke für den Güterverkehr- zu.

MB ./. SPD, FDP, LINKE, AfD, FUW/PIRATEN

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, stellte den weiteren *Antrag der GRÜNEN –Ortsumgehung Uckerath aus dem BVWP streichen-* zur Beratung.

Abg. Metz begründete den Antrag mit der Aussage, dass eine Variante in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden sei, die extrem teuer und für Natur und Umwelt die größte Belastung darstelle. Gleichzeitig betonte er, dass die Umgehung Kircheip von Seiten der Verwaltung geprüft bzw. beobachtet werden solle.

Abg. Höhner führte aus, dass die verkehrliche Belastung für die Uckerather erheblich sei. Die Ortsumgehung sei dringend erforderlich, auch im Hinblick auf die angrenzenden Industriegebiete auf rheinland-pfälzischer Seite.

Auch SkB. Dahm bekräftigte, dass die OU Uckerath dringend erforderlich sei und dieses Projekt unterstützt würde.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, stellte auch diesen Antrag zur Abstimmung.

Beschluss zum Änderungsantrag „Streichung der Maßnahme OU Uckerath“:
Der Ausschuss für Planung und Verkehr lehnt den Antrag der GRÜNEN vom 21.04.16 –Streichung des Projekts B8 (OU Uckerath) aus dem Bundesverkehrswegeplan- ab.

MB ./. GRÜNE + 1 Enthaltung.