

Abg. Krauß führte aus, der Referentenentwurf zum BVWP 2030 sei lange erwartet worden. Die Ergebnisse seien einerseits auf Begeisterung, andererseits aber auch auf Kritik gestoßen. Fakt sei, dass unsere Region auch ohne besondere Vorkommnisse enorme Verkehrsprobleme habe, die allein durch die Verbesserung des ÖPNV und den Ausbau des Radverkehrs nicht gelöst werden können. Mehrere Projekte mit unterschiedlichen verkehrlichen und ökologischen Aspekten stehen in der Diskussion. Er erwarte eine sachliche Auseinandersetzung. Auch die Bürgerbeteiligung solle nicht aus den Augen verloren werden. Es müsse geprüft werden, bei welchen Projekten zwischen den Aufgabenträgern in der Region Konsens bestehe. Aus der Sicht seiner Fraktion sei dies vor allem die Rheinquerung Wesseling/Niederkassel, wobei eine kombinierte Verkehrsführung für Straße und Schiene angestrebt werden müsse. Mit der vorgenommenen Einstufung sei man unzufrieden.

Im Zusammenhang mit dem Neubau des „Tausendfüßlers“ müsse auch über den Ausbau der A 565 nachgedacht werden. Durch einen Bestandsneubau, so wie er jetzt im BVWP vorgesehen sei, werde die Verkehrsbelastung nicht ausreichend berücksichtigt.

Sehr strittig seien natürlich auch die Projekte Südtangente, Ennertaufstieg und Venusbergtunnel. Die Debatten der Vergangenheit hätten gezeigt, dass man nicht immer von dem gleichen Informationsstand ausgehe. Die letzten vorgelegten Karten beinhalten eine durchgehende Tunnellösung im Bereich Venusberg bis hin zur A 562/Südbrücke und eine verlängerte Tunnelvariante im Bereich Siebengebirge, um den ökologischen Bedenken Rechnung zu tragen. Diese Planung sei eine Alternative, die geprüft werden müsse.

Abschließend appellierte er an beide Ausschüsse, in der Frage der Rheinquerung ein deutliches Signal nach außen zu richten und klarzustellen, dass die Bundesstadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis auch gemeinsam ihrer Verantwortung gerecht werden.

Stv. Dr. Redeker betonte, für Bonn sei eine Entlastung durch den Ausbau des Schienenverkehrs wichtig. Insofern sei der Entwurf zum BVWP unbefriedigend, weil er den Ausbau des Knotenpunktes Köln nur in einem Sammelpunkt erwähne. Der Ausbau des Knotens Köln sei für die Verkehrsentwicklung von ganz zentraler Bedeutung. Ohne den Ausbau des Knotens Köln sei eine Erweiterung des Schienenverkehrs nur sehr begrenzt möglich. Ein weiterer zentraler Punkt für Bonn sei der 6-spurige Ausbau der A 565 im Bereich Hardtberg. Es sei unsinnig, den „Tausendfüßler“ neu zu bauen, ohne dies zu berücksichtigen. Einigkeit bestehe über den Bau der Rheinquerung bei Wesseling, und zwar für den kombinierten Verkehr. Er unterstütze es, ein gemeinsames Signal zu setzen und zwar nicht nur von Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis, sondern auch von der Stadt Köln und dem Rhein-Erft-Kreis.

Bezogen auf das Projekt Südquerung habe er dagegen erhebliche Zweifel, ob Bonn den dann entstehenden zusätzlichen Verkehr bewältigen könne. Die Straßen im Bereich der Rheinauen seien nicht erweiterbar. Wenn dort mehr Verkehr hineinfließe, würden die Staus nur noch größer. Durch längere Tunnelführungen werde dieses Problem nicht gelöst.

Stv. Lohmeyer betonte, auch seine Fraktion unterstütze eine positive Bewertung der Rheinquerung bei Wesseling für den kombinierten Verkehr. Sie könnte einen großen Beitrag für den schienengebundenen Nahverkehr leisten, sowohl überregional für die Anbindung des Flughafens Köln/Bonn als auch für den Stadtbahnbetrieb. Dagegen könne sich seine Fraktion eine südliche Führung (Südtangente, Ennertaufstieg, Venusbergtunnel) auch weiterhin nicht vorstellen. Nach seiner Auffassung sollte man sich nicht in eine allzu große Abhängigkeit vom Bund begeben, sondern vielmehr darauf konzentrieren, die Möglichkeiten zu nutzen, die die Stadt und Gemeinde mit Hilfe des Landes realisieren können, um die Verkehrsströme zu reduzieren. Zu nennen sei hier insbesondere das Projekt „Seilbahn“, das besonders umweltfreundlich sei, und eine Leistung von 5.000 Personen/Stunde erbringen könne. Die Reuterstraße in Bonn könnte durch ein solches Projekt deutlich entlastet werden.

Stv. Moll machte noch einmal deutlich, dass Signale nach Berlin nur dann sinnvoll seien, wenn

größere Gebietseinheiten betrachtet würden. Kleinteilige Argumentationen machten aus politischer Sicht wenig Sinn. Insofern bekräftigte er noch einmal die Notwendigkeit einer gemeinsamen Beschlussfassung zu dem Projekt Rheinquerung bei Wesseling. Wichtig sei dabei, die Zweispurigkeit von Auto- und Schienenverkehr zu betonen. Leider habe der Bund den Schienenverkehr wieder aus dem BVWP herausgenommen. Dennoch sei die Rheinquerung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von >10 eingestuft worden. Gleichwohl sollte noch einmal versucht werden, das Projekt in den „vordringlichen Bedarf“ zu heben.

Abg. Krupp unterstützte ebenso das Projekt Rheinquerung. Eine gemeinsame Beschlussfassung wäre sehr zu begrüßen. Darüber hinaus müsse der ÖPNV weiter ertüchtigt werden. Bei dem Nahverkehr aus dem linksrheinischen Kreisgebiet in Richtung Köln und Bonn bestehe insbesondere bei dem Schienenverkehr Nachbesserungsbedarf. Wichtig sei auch der 6-spurige Ausbau bei dem „Tausendfüßler“ und der A 565. Auch am Ausbau des Knotens Köln müsse gemeinsam gearbeitet werden. Es gebe viele übereinstimmende Projekte, bei denen versucht werden sollte, diese in der Priorität weiter nach vorne zu bringen.

Abg. Metz führte aus, die vorhandenen Verkehrsprobleme seien unstrittig. Es bestehe auch Einigkeit darüber, dass gehandelt werden müsse. Nur über das „Wie“ gebe es nicht immer übereinstimmende Ansichten. Es sei bekannt, dass die Südtangente von seiner Fraktion nicht unterstützt werde. Ein wichtiges Thema sei dagegen der Ausbau des ÖPNV (attraktive Bussysteme, Stadtbahn) und des Radverkehrs sowie eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger. Eine staufreie Metropolregion werde es nicht geben. Die Aufgabe der Politik sei es, die Verkehrsbelastung zu vermindern und die Mobilität in der Region zu sichern. Der Ausbau der bestehenden Straßen sei dem Neubau vorzuziehen. Es sei denn, es handele sich um Neubauprojekte, die besondere Synergien bieten, wie dies bei der Rheinquerung bei Wesseling der Fall sei. Deshalb sollten alle gemeinsam versuchen, das Projekt nach vorne zu bringen.

AM Thomas äußerte, auch die Bonner FDP-Fraktion unterstütze die Rheinquerung zwischen Wesseling und Niederkassel und einen gemeinsamen Appell an den Bundesverkehrsminister. Ferner sei ein 6-spuriger Ausbau der BAB 565 für unsere Region sehr wichtig. Es wäre mehr als ärgerlich, wenn der „Tausendfüßler“ abgerissen und ohne eine Verbesserung wieder neu aufgebaut würde. Zu erwähnen sei auch der bereits mehrfach angesprochene Ausbau des Schienenverkehrs im Kölner Westen.

SkB Gräf betonte, die FDP-Fraktion des Rhein-Sieg-Kreises halte beide Verkehrsprojekte, sowohl die neue Rheinquerung für den kombinierten Verkehr als auch den 6-spurigen Ausbau des „Tausendfüßlers“ für dringend notwendig. Allerdings sei seine Fraktion der Auffassung, dass der Ausbau alleine nicht ausreiche, um den drohenden Verkehrskollaps in der Bonner Region und insbesondere im Siebengebirgsraum zu verhindern. Aber er stimme mit seinen Vorrednern überein, dass es keinen Sinn mache, auf Bauvorhaben zu bestehen, für die es keinen Konsens gebe.

Stv. Schmitt schloss sich bezogen auf die Rheinquerung den Ausführungen seiner Vorredner an. Darüber hinaus würde er es sehr begrüßen, wenn von dem heutigen Gremium auch ein gemeinsames Signal für den Ausbau der Schieneninfrastruktur auf der Siegstrecke, insbesondere auch für den Güterverkehr, ausgehe. Die Stadt Bonn brauche dringend eine Entlastung vom Güterverkehr. Mobilität müsse aber nicht nur im Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastruktur gesehen werden, sondern auch mit der Aufstellung von Bebauungsplänen. Hier müsse noch einmal gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis überlegt werden, ob man Wohnbauflächen künftig nicht dort ausweisen solle, wo bereits gute Schieneninfrastruktur vorhanden sei.

Abg. Sonntag stellte klar, dass der zweigleisige Ausbau der Siegstrecke für den Güterverkehr bereits durch Beschluss des Kreistages vom 11.06.2015 abgelehnt worden sei. Entgegen der Auffassung seines Vorredners würde ein Ausbau auch nicht zur Entlastung der Stadt Bonn vom Güterverkehr beitragen.

SkB Schlömer erläuterte ausführlich, warum die in der Korridorstudie zur Siegstrecke genannten Auslastungszahlen nicht präzise genug seien. Nach weiteren Gutachten gehe man inzwischen von einer Gesamtkapazität von 240 Zügen/24 Stunden aus. Dabei werden die Strecken zwischen Troisdorf und Hennef und zwischen Hennef und Au/Sieg unterschieden, da auf dem zweiten Streckenabschnitt wesentlich weniger Züge fahren. Insofern sei auch klar, dass es eine 100 %ige Streckenauslastung zwischen Hennef und Siegen nicht geben könne. Für 2030 seien als maximales Potential 74 Güterzüge/Tag (37 Züge/Richtung) berechnet worden. Insgesamt bedeute dies 168 Züge/Tag zwischen Troisdorf und Hennef, 198 Züge/Tag zwischen Hennef und Herchen und 115 Züge/Tag zwischen Herchen und Au/Sieg. Ohne einen zweigleisigen Ausbau sei man bereits heute am Ende der Kapazitäten angelangt. Er bitte deshalb, nochmals zu überdenken, ob es nicht doch notwendig sei, den zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke für den Personen- und Güterverkehr gemeinschaftlich zu priorisieren.

Abg. Kitz entgegnete seinem Vorredner, dass es auf der Siegstrecke insbesondere in den Schwachlastzeiten für den SPNV, also nach 21.00 Uhr, freie Kapazitäten gebe. Genau in dieser Zeit würde ein zweigleisiger Ausbau zu erheblich mehr Güterverkehr führen. Mit diesem Thema werde man sich in der Sitzung am 21.04.2016 sicherlich noch intensiver auseinandersetzen. Als Niederkasseler freue er sich über den bisher erzielten breiten regionalen Konsens zum Antrag auf Höherbewertung der Rheinquerung zwischen Wesseling und Niederkassel. Allerdings müsse man sich noch über einige Details verständigen, wie z.B. ökologische Aspekte, eine grobe Festlegung der Linienführung, und wie eine linksrheinische Schienenverbindung bis zum Rhein aussehen könnte. Bezugnehmend auf den letzten Absatz der Verwaltungsvorlage (handschriftlich S. 7 der Einladung) schlug er deshalb vor, die Verwaltung des Rhein-Sieg-Kreises zu beauftragen, in Abstimmung mit den anderen betroffenen Gebietskörperschaften bis zur nächsten Sitzung am 21.04.2016 eine fundierte und präzise Stellungnahme zu erarbeiten.

Abg. Metz nahm noch einmal Bezug auf den Ausbau der Siegstrecke. Der zurzeit schon bestehende Güterverkehrslärm sei hochproblematisch und das gelte sowohl für Bonn als auch für den Rhein-Sieg-Kreis. Man müsse sich deshalb grundsätzlich darüber verständigen, wie man gute Verkehrsanbindungen für die Region und unsere Rolle im europäischen Güterverkehrsnetz mit dem Schutz der Umwelt und der Lebensqualität der hier lebenden Menschen in Einklang bringen könne. Hierzu gebe es sehr viele Details, die noch erarbeitet werden müssten.

Stv. Beu, Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn, stellte den in der Diskussion gemeinsam erzielten Konsens in Bezug auf die Rheinquerung fest und formulierte nachfolgenden Beschluss-Vorschlag: