

ndungsstraße zwischen Bonner Südbrücke und A 3 wurden in Königswinter vorgestellt. Exbürger gaben Stellungnahmen ab und Schüler präsentierten eine Alternativ-Variante.



mehr als vierstündigen Veranstaltung lichte Hälfte der Stühle besetzt. (Foto: Klodt)

eter breit auterbachtal- Meter hoch

er- hohe Brücke geplant. Daran
Si- schließt sich das Teilstück
or- zwischen Birlinghoven und
n!" Rauschendorf an. Bei Dam-
er- broich wird die Straße an die
nd A 3 angeschlossen.

ser Der oberirdische Teil soll
tu- überwiegend in einem zwi-
er- schen drei und neun Meter
geh tiefen und 27 bis 45 Meter brei-
or. ten Trog verlaufen. Eine Ab-
rü- deckelung der Straße ist nicht
die geplant; genau so wenig ein
in Lärmschutz auf der Brücke.
un- Eine Abdeckelung sei nach
hrt den Worten von Jürgen Abs,
er- Leiter der Abteilung Planung
nel beim LSB, unter finanziellen
an Gesichtspunkten eine „Mär-
or- chenplanung“, die viel zu teu-
er sei. Außerdem würden
ne nach Berechnungen alle
er Grenzwerte eingehalten.

Dann stellte Lüchtemeyer ausführlich die Hintergründe seiner Studien von 1992 und 1998 vor. Sein Fazit: Aus rein umweltfachlicher Sicht sollte die Straße – egal welche Variante – nicht gebaut werden. Da aber auch andere Belange berücksichtigt würden, ist er für eine Kombination der beiden Varianten 214 und 214

Dollendorfs Appell für Königswinterer Solidarität

Befürworter und Gegner der „Südtangente“ warben um Verständnis für ihre Positionen

von MARC HOFFMANN

KÖNIGSWINTER. Mit welchen großen Emotionen das Thema Ennertaufstieg behaftet ist, wurde am Dienstag bei der Informationsveranstaltung des Landesbetriebs Straßenbau Bonn sehr deutlich: Befürworter und Gegner der Trasse lieferten sich lebhaftes Wortgefechte, als sie Anregungen und Bedenken abgaben und Stellung beziehen konnten.

Nachdem die Experten die aktuellen Pläne sowie die Untersuchungen der vergangenen Jahre vorgestellt (siehe Bericht links) und zahlreiche Fragen der Bürger sachlich beantwortet hatten, bat Moderator Hubert Kofferath, Technischer Beigeordneter der Stadt Königswinter, der hin und wieder einen schweren Stand hatte, die Anwesenden um ihre Stellungnahmen. In vielen Wortmeldungen warben die beiden „Parteien“ um Verständnis für ihre Positionen.

Die Bürger aus dem Bereich Rauschendorf lehnen die Trasse, die nur 80 Meter an der Wohnbebauung vorbeiführen soll, ab. Ihrer Ansicht nach steht das „Aufwand-Nutzen-Verhältnis“ in keiner Relation zueinander. Die prognostizierten Entlastungen im bestehenden Straßennetz – speziell in den Königswinterer Orten – seien zu gering. Der Ennertaufstieg würde zu keiner Entspannung im Siebengebirge führen, da 15 000 der kalkulierten 24 000 Fahrzeuge auf der Trasse von der A 3 aus Richtung Norden kämen.

Vertreter der Initiative „Lebenswerte Siebengebirgsregion“ erklärten, die „Südtan-

DAS PROZEDERE

Planung und Realisierung des Ennertaufstiegs sind ein langwieriger Prozess mit mehreren Phasen:

Nach dem Bedarfsplan und den Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie hat der Landesbetrieb Straßenbau (LSB) das Linienbestimmungsverfahren eingeleitet. Anschließend wird der Vorentwurf erarbeitet; es folgt das Planfeststellungsverfahren, bei dem die Bürger die Möglichkeit haben, gegen den Ennertaufstieg zu klagen. Abschließend wird die Trasse gebaut; allein die Bauzeit beträgt nach Angaben des LSB rund vier Jahre.

So lange wie der Ennertaufstieg im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes ist (er wird nächstes Jahr fortgeschrieben) hat der LSB den gesetzlichen Auftrag, das Projekt voranzutreiben. (mhm)

gente“ habe – bei allem Verständnis für die Verkehrsprobleme u.a. der Ittenbacher, Thomasberger und Oberdollendorfer – „keine Rechtfertigung“. Helga Rüscher, Vorsitzende des Bürgervereins Rauschendorf/Scheuren, erklärte, der Verein lehne die Trasse ab. Entsprechende Anregungen würden noch schriftlich eingereicht. Einige Königswinterer schätzten angesichts der Kosten anderer Straßenbauprojekte die kalkulierten Kosten von 60 Millionen Euro als zu gering

ein.

Die Gegner des Ennertaufstiegs schlugen vor, das Siebengebirge durch eine Anbindung der Pleistalstraße (L 143) an die Autobahn 3 und einen Ausbau der Autobahn 560 zwischen Autobahndreieck Sankt-Augustin-West (A 3) und Kreuz Bonn/Siegburg zu entlasten.

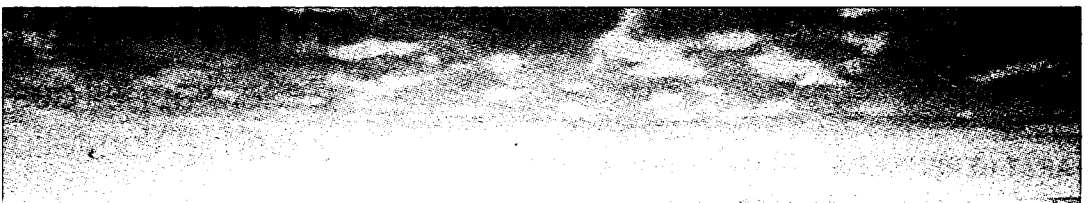
Die Bürger aus den Ortsteilen, die im Verkehr versinken, sprachen sich verständlicherweise für den Bau des Ennertaufstiegs aus. Die vom Bau der Straße betroffenen Bürger, u.a. in Rauschendorf und in Birlinghoven, müssten aber bestens geschützt werden. In diesem Punkt dürfe nicht gespart werden.

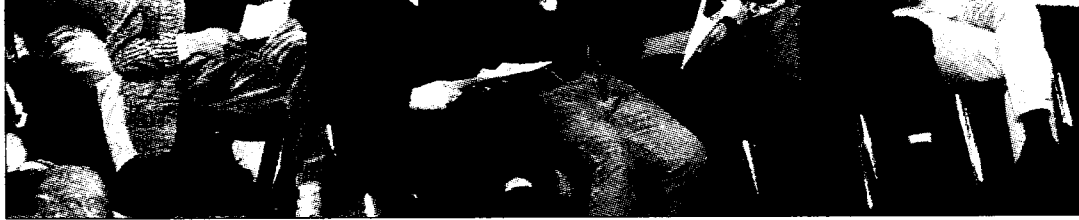
Trasse abdeckeln, Menschen schützen

Daher wurde der Vorschlag geäußert, die Trasse abzudeckeln – im Bereich Rauschendorf ist dies übrigens auch eine Forderung der Stadt Königswinter, wie Kofferath auf Nachfrage erläuterte –, für ausreichenden Lärmschutz entlang der Brücke über das Lauterbachtal zu sorgen und gar eine Absenkung des Brückenbauwerks zu erreichen.

Ein Dollendorfer rief die Anwesenden zu Kompromissbereitschaft auf: „Kann es nicht eine Königswinterer Solidarität geben?“ Leidenschaftlich plädierte er für eine Verteilung des Verkehrs.

Bei allem Verständnis für die Haltung des jeweils anderen blieben die „Fronten“ zwischen Gegnern und Befürwortern hart. Ein Anwesender brachte es auf den Punkt: Bei diesem Thema werde man sich nicht annähern.





Rund 300 Bürger verfolgten die Vorstellung der Pläne. Im Laufe der mehr als vierstündigen Veranstaltung lichteten sich allerdings die Reihen. Am Ende waren nicht einmal mehr die Hälfte der Stühle besetzt. (Foto: Klodt)

Trog bis zu 45 Meter breit

Keine Abdeckelung geplant – Lauterbachtal-Brücke 250 Meter lang und 15 Meter hoch

von **MARC HOFFMANN**

KÖNIGSWINTER. Fliegt der Ennertaufstieg (die Verbindung zwischen Bonner Südbrücke und A 3) im nächsten Jahr aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes oder nicht? Diese Frage interessierte zahlreiche Königswinterer bei der Informationsveranstaltung des Landesbetriebs Straßenbau Bonn am Dienstag zur geplanten Trassenführung. Denn mit der Auflistung in dem Papier steht und fällt das knapp 60 Millionen Euro teure Projekt. Während Vertreter des LSB nicht spekulieren wollten, zeigte sich Verkehrsgutachter Prof. Jürgen Gerlach optimistisch: „Aufgrund des po-

sitiven Nutzen-Kosten-Verhältnis' wird die Trasse mit Sicherheit wieder in den vordringlichen Bedarf rutschen!“ Ausführlich stellten Gerlach, Vertreter des LSB und Josef Lüchtemeyer, Verfasser der Umweltverträglichkeitsstudie, die Ergebnisse der verschiedenen Untersuchungen sowie den Trassenverlauf vor. 125 Meter hinter dem Südbrücke/A 59-Anschluss soll die 6,9 Kilometer lange Straße in einem 1100 Meter langen Tunnel durch den Ennert geführt werden. Bei Oberholtorf verlässt die Trasse den Tunnel und verläuft südlich vorbei an Oberholtorf und nördlich vorbei an Heiderhof Richtung Osten. Im Lauterbachtal ist eine 250 Meter lange und 15 Meter

hohe Brücke geplant. Daran schließt sich das Teilstück zwischen Birlinghoven und Rauschendorf an. Bei Dambroich wird die Straße an die A 3 angeschlossen.

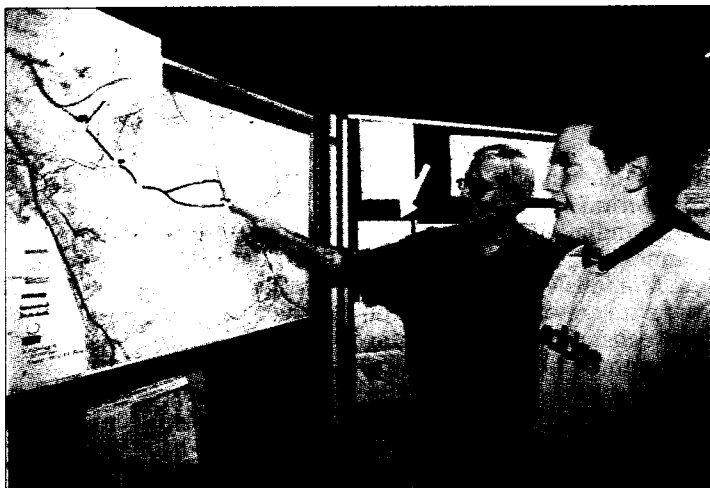
Der oberirdische Teil soll überwiegend in einem zwischen drei und neun Meter tiefen und 27 bis 45 Meter breiten Trog verlaufen. Eine Abdeckelung der Straße ist nicht geplant; genau so wenig ein Lärmschutz auf der Brücke. Eine Abdeckelung sei nach den Worten von Jürgen Abs, Leiter der Abteilung Planung beim LSB, unter finanziellen Gesichtspunkten eine „Märchenplanung“, die viel zu teuer sei. Außerdem würden nach Berechnungen alle Grenzwerte eingehalten.

Dann stellte Lüchtemeyer ausführlich die Hintergründe seiner Studien von 1992 und 1998 vor. Sein Fazit: Aus rein umweltfachlicher Sicht sollte die Straße – egal welche Variante – nicht gebaut werden. Da aber auch andere Belange berücksichtigt würden, ist er für eine Kombination der beiden Varianten „2.1“ und „2.1+“ – der vorgestellte Verlauf.

Gerlach prognostiziert mit Blick auf die neuen Arbeitsplätze in Bonn (Telekom, Post-Tower, Regierungsviertel) sowie einem allgemeinen Anstieg bis 2010 eine deutliche Zunahme des Verkehrs. Die Südtangente könne zu einer Entlastung von Teilen des bestehenden Straßennetzes führen. Er rechnet mit rund 24 000 Fahrzeugen pro Tag auf der Trasse – 15 000 aus/in Richtung A 3 Norden, 4000 aus/in Richtung A 3 Süden und 5000 aus/in Richtung Hennef-Dambroich.

Das Fazit des LSB: Umweltverträglichkeit „negativ“, Städtebau „positiv“, Verkehrssicherheit/Raumordnung „positiv“, Verkehrliche Akzeptanz „positiv“ und Wirtschaftlichkeit „neutral“.

Schüler zeigten Alternative



KÖNIGSWINTER-OBERPLEIS. Intensiv mit dem Thema „Ennertaufstieg/Südtangente“ hat sich der Erdkunde-Grundkurs 11 des Gymnasiums am Oelberg beschäftigt. Die Ergebnisse seiner Untersuchungen präsentierte er am Rand der Informationsveranstaltung. Wie Lehrer Hans-Josef Keldenich im Beisein von Schüler Sebastian Frings (Bild) erläuterte, ist der Kurs für eine Variation der

so genannten „Tröndle-Trasse“ mit einer weiter südlichen Führung im Bereich Thomasberg. Im Rahmen der Bürger-Information erklärten Vertreter des Landesbetriebs Straßenbau, bei einer Untersuchung der „Tröndle“-Trasse Anfang der 90er Jahre sei deutlich geworden, dass der benötigte Raum nicht in Frage komme. Außerdem sei sie die längste und teuerste Trasse. (mh/m/Foto:Klodt)

Landesbetriebs Straßenbau Bonn sehr deutlich: Befürworter und Gegner der Trasse lieferten sich lebhaft Wortgefechte, als sie Anregungen und Bedenken abgaben und Stellung beziehen konnten.

Nachdem die Experten die aktuellen Pläne sowie die Untersuchungen der vergangenen Jahre vorgestellt (siehe Bericht links) und zahlreiche Fragen der Bürger sachlich beantwortet hatten, bat Moderator Hubert Kofferath, Technischer Beigeordneter der Stadt Königswinter, der hin und wieder einen schweren Stand hatte, die Anwesenden um ihre Stellungnahmen. In vielen Wortmeldungen warben die beiden „Parteien“ um Verständnis für ihre Positionen.

Die Bürger aus dem Bereich Rauschendorf lehnen die Trasse, die nur 80 Meter an der Wohnbebauung vorbeiführen soll, ab. Ihrer Ansicht nach steht das „Aufwand-Nutzen-Verhältnis“ in keiner Relation zueinander. Die prognostizierten Entlastungen im bestehenden Straßennetz – speziell in den Königswinterer Orten – seien zu gering. Der Ennertaufstieg würde zu keiner Entspannung im Siebengebirge führen, da 15 000 der kalkulierten 24 000 Fahrzeuge auf der Trasse von der A 3 aus Richtung Norden kämen.

Vertreter der Initiative „Lebenswerte Siebengebirgsregion“ erklärten, die „Südtan-



250 Meter lang ist die Brücke über das Lauterbachtal. Rauschendorf hinauf zur A 3 bei Hennef-D