

Übersicht

über die vom Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises in seiner 7. Sitzung am 14.02.2001 gefassten Beschlüsse:

TO.-Punkt	Beratungsgegenstand	Beschluss-Nr./Ergebnis	Abstimmungsergebnis
	Öffentlicher Teil		
1	Niederschrift über die 6. Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 29.11.2000	anerkannt	--
2	Antrag der Fraktionen CDU und F.D.P. vom 30.11.2000: Vergabe einer gutachterlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für eine Schienenverbindung von Rheinbach über Bonn zum Konrad-Adenauer-Flughafen	Zustimmung	einstimmig bei 1 Enthaltung
3	Reduzierung des RVK-Leistungsangebotes im Rahmen von Rationalisierungsmaßnahmen	Beschlussänderung	einstimmig
4	2. Änderung des Nahverkehrsplanes des Rhein-Sieg-Kreises	Zustimmung	einstimmig
5	B 56n Südtangente Bonn (rechtsrheinisch) zwischen BAB A59/ B 42 und BAB A3/L 143 hier: Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)	Zustimmung	MB ./ SPD + GRÜNE + Abg. Richter (CDU)
6	Neuordnung des klassifizierten Straßennetzes im Bereich Lohmar	s. Niederschrift	einstimmig
	Mitteilungen und Anfragen		
7.1	Überarbeitung des Gebietsentwicklungsplanes (GEP) für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn	Kenntnisnahme	--
7.2	L 274n, Rheinquerung bei Godorf	Kenntnisnahme	--
7.3	Änderungen zum Fahrplanwechsel Juni 2001 auf der Linie 633, Schreiben der SWB vom 02.01.2001	Kenntnisnahme	--
7.4	Einrichtung von Beschleunigungskommissionen in den Städten und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises	Kenntnisnahme	--
7.5	Schnellbuskonzeption für den Rhein-Sieg-Kreis	Kenntnisnahme	--
7.6	Mobilitätszentrale und Mobilitätsmanagement im Rhein-Sieg-Kreis	Kenntnisnahme	--
7.7	Ausbau der Strecke Bonn - Euskirchen	Kenntnisnahme	--
	Nichtöffentlicher Teil		
8	Mitteilungen und Anfragen		

Folgende Beschlussempfehlungen fallen in die Zuständigkeit des Kreistages:

TO-Punkt	Beratungsgegenstand	Beschluss-Nr./Ergebnis	Abstimmungsergebnis
	keine		

7. Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 14.02.2001

TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.
-----	---------------------	-----------------------

ständige Umsetzung des Nahverkehrsplanes zusagt. Dabei sind auch die Erkenntnisse aus der von dem Verkehrsunternehmen durchgeführten Ein-/ Aussteigerzählung einzubeziehen und Vorschläge für einen sinnvollen Linienersatzverkehr zu erarbeiten.

Der Ausschuss legt Wert auf die Feststellung, dass die Gesellschafter der RVK möglichst kurzfristig den Gesellschaftsvertrag ändern, damit Einsparungen auch der jeweiligen Gebietskörperschaft zugute kommen.

Abst.- Einstimmig

Erg.:

4	2. Änderung des Nahverkehrsplanes des Rhein-Sieg-Kreises	01144/99
---	--	----------

Der Ausschuss fasste ohne Aussprache folgenden Beschluss:

B.-Nr. 38/99 Der Planung- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Kreisausschuss, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rhein-Sieg-Kreis ändert den Nahverkehrsplan wie folgt:

Die Konzeptlinie O_R37 (Fahrplanlinie 524) Hennef – Edgoven – Dahlhausen - Kölsch-Büllesbach wird ab Hennef-Eulenberg über die Steinbruchstraße und Burgstraße nach Hennef-Uckerath geführt. Auf den Abschnitten Hennef-Eulenberg – Kölsch-Büllesbach und Hennef-Dahlhausen - Büllesbach - Hennef-Uckerath entfällt die ÖPNV-Bedienung.

Abst.- Einstimmig

Erg.:

5	B 56n Südtangente Bonn (rechtsrheinisch) zwischen BAB A59/ B 42 und BAB A3/L 143 hier: Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)	01157/99
---	---	----------

Abg. Finke erklärte, seine Fraktion könne dem Beschlussvorschlag zustimmen. Er sprach sich dafür aus, die Netzwirkung der Südtangente weiter zu verfolgen, da sie nicht zu einer erhöhten Umweltbelastung führen werde. Man müsse jetzt Schritt für Schritt für die Umsetzung des Ennert-Aufstiegs sorgen. Die sog. 0-Variante (Beibehaltung des Status quo) entspreche nicht dem Wunsch der betroffenen Bürger und scheidet deshalb aus.

Abg. Becker wies auf die Kosten von 1 Milliarde DM hin; allein mit dem Zinsertrag könne man eine erhebliche Verbesserung des ÖPNV erzielen. Die Verwaltung habe zwar in ihrer Vorlage die UVS als unzureichend bzw. als benachteiligend für den Kreis eingestuft, die Untere Landschaftsbehörde käme aber auf den Seiten 28-31 zu einem ganz anderen Ergebnis. Dort würde z.B. angemerkt, dass

- die Niederschlagsentwässerung nicht den Vorgaben der neuesten gesetzlichen Bestimmungen entspreche,
- die Beeinträchtigung des Grundwassers durch den Tunnelvortrieb beim Bau erheblich sein werde,
- auf die überörtlichen Planungen nicht ausdrücklich Bezug genommen und das Landschaftsbild nicht ausreichend berücksichtigt worden sei.

Die Verwaltung komme im übrigen zu dem Ergebnis, dass die Verkehrs- und Netzwirkungen nicht ausreichend untersucht worden seien. Es dränge sich der Eindruck auf, dieses Urteil falle zwangsläufig so aus, weil die UVS die 0-Variante vorschläge. Man solle sich überlegen, wie man die Finanzmittel sinnvoller einsetzen könne. Seine Fraktion lehne den Beschlussvorschlag ab.

Abg. Tandler schloss sich den Ausführungen seines Vorredners an. Die Argumente des Landrates in der Tagespresse für den Ennert-Aufstieg seien für ihn nicht nachvollziehbar.

Man könne nicht mit einem drohenden Verkehrskollaps eine Straße begründen, die erst in Jahren gebaut werde. Für die SPD-Fraktion sei klar, dass eine Verkehrsentlastung umgesetzt werden muss. Dies könne aber nur eine andere Form der Entlastung sein, da mit der Südtangente kurzfristig keine Besserung zu erreichen sei. Hier werde permanent nur in eine Richtung gedacht, ohne die in der Presse formulierten Bedenken zu berücksichtigen. Er halte den Aufstieg für politisch nicht realisierbar.

Abg. Jablonski betonte, seine Fraktion werde dem Beschlussvorschlag zustimmen. Die Verwaltung habe im Beteiligungsverfahren ihre Stellungnahme schon abgegeben; insofern nehme der Ausschuss die Vorlage nur zustimmend zur Kenntnis. An die SPD-Fraktion richtete er den Hinweis, die angesprochenen Alternativen müssten genannt werden. Die Verkehrssituation in den Siebengebirgsdörfern sei in Spitzenzeiten unerträglich; alle Gutachten hätten sich deshalb für die einzig vernünftige Variante 2.1+ ausgesprochen. Deshalb bestehe nach Ansicht der CDU-Fraktion hierzu keine Alternative. Es werde immer wieder behauptet, dass durch eine Verbesserung des ÖPNV eine Entlastung zu erzielen sei. Dies treffe zwar für die Orte Königswinter und Bad Honnef - die bereits heute schon durch die Linie 66 und die Schiene gut erschlossen seien - zu, nicht aber für die Bergdörfer. Die dortigen Probleme seien auch mit Bussen nicht zu lösen. Außerdem würde der Ennert-Aufstieg eine Entlastung für die gesamte Region - für die A 560/A 59 ebenso wie für die linke Rheinseite - bedeuten. Die Forderung nach einer Entlastung für die Verkehrsinfrastruktur sei eine der Hauptaufgaben des Rhein-Sieg-Kreises, auch wenn sich die Maßnahme nicht kurzfristig realisieren lasse.

Abg. Finke stellte fest, dass der Ausschuss nicht nur seine Zustimmung zu einer bereits getroffenen Entscheidung abgebe, sondern über die Stellungnahme der Verwaltung entscheiden müsse. Zu dem Ennert-Aufstieg sei bisher keine schlüssige Alternative vorgetragen worden. Das Projekt sei deshalb noch nicht realisiert, weil die SPD dies mit ihren grünen Bündnispartnern auf Landesebene zum Nachteil der Region verhindert hätte.

Abg. Tendler entgegnete, die Maßnahme sei genauso schlecht wie die mit Gutachten und Resolutionen vorgetragene Gesamtlösung zur L 333. Dort sei bereits deutlich geworden, wie schwer eine Gesamtlösung durchzusetzen sei. Bei der Realisierung solcher Projekte müsse man sich mehr an Teillösungen orientieren. Dass dies nicht getan werde, müsse er kritisieren. Was die angesprochenen Alternativen angehe, hätte die Stadt Bonn z.B. schon über örtliche Umgehungsstraßen bzw. Expressbusse im ÖPNV nachgedacht.

Abg. Becker führte aus, die CDU-/F.D.P.-Koalition habe sich bereits 1989 für die Durchsetzung der Südtangente ausgesprochen; die Umsetzung lasse aber immer noch auf sich warten. In diesem Zusammenhang stelle sich die verkehrspolitische Frage, ob diese Art von Stadtentwicklungsplanung überhaupt noch finanziell vertretbar sei. Es könne nicht sein, dass zunächst eine Straße nach der anderen als Verkehrsentlastung gebaut würde und danach dort Neubaugebiete mit der nachträglichen Verpflichtung zur Errichtung von Umgehungsstraßen entstünden. Dies sei eine Planungspolitik, die schnell an ihre Grenzen stoße. Mögliche Teillösungen könnten z.B. die Einrichtung von Schnellbuslinien oder Konzepte sein, einer Ausweitung des Gemeindegebietes nur noch unter der Maßgabe einer vernünftigen Infrastruktur und Verkehrsentwicklung zuzustimmen.

Abg. Prof. Haase bemerkte, die mangelnde Umsetzung des Projektes sei vor allem auf den Widerstand des damaligen Bonner Stadtrates zurückzuführen. Die heutige Meinung der SPD-Fraktionen widersprächen den Aussagen des Ministerpräsidenten von Nordrhein-Westfalen. Herr Clement hätte der Region die Unterstützung des Projektes zugesagt, wenn sie sich in der Sache einigen würde. Dass sich die Region mittlerweile einig sei, belegten die überall beschlossenen Resolutionen. Er hoffe, dass der Ministerpräsident nun zu seinem Wort stehe.

Der Vorsitzende gab den Hinweis, dass der Gesetzgeber den Bedarf anerkannt habe und das Verfahren damit in Gang gekommen sei. Man könne sicherlich argumentieren, 10-15 Jahre seien eine lange Zeit für die Umsetzung des Projektes. Wenn aber bei der ersten Diskussion ein Durchbruch erzielt worden wäre, dann wäre der Ennert-Aufstieg heute schon Realität. Wenn man den Fragen der Ökologie, Ökonomie und sozialen Verträglichkeit einen so hohen Stellenwert beimesse, könne man nicht andererseits mit der langen Dauer des Planungsverfahrens argumentieren.

7. Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 14.02.2001		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Abg. Görg betonte, die Stadt Königswinter hätte sehr deutlich auf die Notwendigkeit des Aufstiegs hingewiesen und die zustimmende Resolution eindeutig beschlossen. Auf der nächsten Bürgerversammlung in Oberdollendorf am 01.03.2001 solle noch einmal deutlich gemacht werden, wie unerträglich die Verkehrsverhältnisse momentan seien.

Abg. Richter gab eine persönliche Erklärung zu seinem Abstimmungsverhalten ab. Er habe die Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises lediglich zur Kenntnis genommen. Da die UVS aber laut der Vorlage nicht vollständig sei, müsse er gegen den Beschlussvorschlag stimmen. Das Verkehrsgutachten sei nicht geeignet, als Bewertungsgrundlage und Entscheidungsmaßstab zu dienen. Ein zwingender Grund für die dringende Notwendigkeit des Ennert-Aufstiegs sei unter Berücksichtigung der nachhaltigen Belastung für die Bevölkerung und Umwelt daraus nicht abzuleiten.

Der Vorsitzende ließ über den Beschlussvorschlag abstimmen.

B.-Nr. 39/99 **Der Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Stellungnahme der Verwaltung im Beteiligungsverfahren UVS B 56n (rechtsrheinisch) zustimmend zur Kenntnis.**

Abst.-Erg.: **Mehrheitsbeschluss ./. SPD + GRÜNE + Abg. Richter (CDU)**

6	Neuordnung des klassifizierten Straßennetzes im Bereich Lohmar	01168/99
---	--	----------

Abg. Becker beantragte, den Beschluss „unter den Vorbehalt der Zustimmung durch die Stadt Lohmar“ zu stellen. Die Maßnahme sei bisher nur teilweise zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau und der Stadt abgestimmt und auch noch nicht in den politischen Gremien beraten worden.

Dipl.-Ing. Lauterbach wies darauf hin, dass es hierbei lediglich um einen Vorschlag aus Sicht des Kreises handele und es der Stadt Lohmar freistehe, eine andere Meinung zu vertreten.

Abg. Tandler bemerkte, die SPD-Fraktion müsse zu einer Straße einen Änderungsantrag stellen. Er schlug vor, die Beratung in eine der nächsten Sitzungen zu verschieben, bis sich die Fachausschüsse der betroffenen Kommunen mit dem Thema beschäftigt hätten.

Der Vorsitzende formulierte den entsprechenden Änderungsbeschluss und stellte ihn zur Abstimmung.

B.-Nr. 40/99 **Der Planungs- und Verkehrsausschuss beschließt, dass der Vorschlag für die nach Fertigstellung der Umgehung Lohmar vorgesehene Neuordnung des klassifizierten Straßennetzes von der Verwaltung zunächst den betroffenen Kommunen zur Stellungnahme übersandt und das Thema in einer der nächsten Sitzungen erneut beraten wird.**

Abst.-Erg.: **Einstimmig**

7	Mitteilungen und Anfragen	
---	---------------------------	--

7.1	Überarbeitung des Gebietsentwicklungsplanes (GEP) für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn	01109/99
-----	--	----------

Der Ausschuss nahm die Mitteilung zur Kenntnis.

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass zu diesem Thema am 29.05.2001 eine Sondersitzung stattfinden soll. Vor diesem Hintergrund sei zu überlegen, ob die nächste Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 25.04.2001 entfallen könne.

Beschlussvorlage

für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium und Datum	Planungs- und Verkehrsausschuss am 14.02.2001
-------------------	--

Tagesordnungs- punkt	B 56n Südtangente Bonn (rechtsrheinisch) zwischen BAB A59/ B 42 und BAB A3/L 143 hier: Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises zur Umwelt- verträglichkeitsstudie (UVS)
-------------------------	---

Beschlussvorschlag:

Der Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Stellungnahme der Verwaltung im Beteiligungsverfahren UVS B 56n (rechtsrheinisch) zustimmend zur Kenntnis.

Erläuterungen:

Mit der Einladung zum Erörterungstermin der UVS B 56n (rechtsrheinisch) am 14.12.2000 wurde der Verwaltung die offizielle Endfassung der UVS zugesandt. Sie ist identisch mit den Unterlagen, die den Fraktionen bereits am 19.05. sowie 28.05.1999 zur Verfügung gestellt wurden.

Für die Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 11.04.2000 wurden seitens der Verwaltung erste verkehrsplanerische Einschätzungen einschließlich der Kritikpunkte formuliert. Ergänzend hierzu liegen inzwischen die Stellungnahmen aller maßgeblichen Fachämter des Hauses, insbesondere der Unteren Wasserbehörde und der Unteren Landschaftsbehörde, vor. Sie sind in die vorliegende Stellungnahme (vgl. Anhang 1) eingeflossen.

Im Erörterungstermin am 14.12.2000 wurden seitens der Verwaltung die vorgelegten Planungen grundsätzlich begrüßt. Darüber hinaus wurden die wesentlichen Fragen und Bedenken, wie sie in der Vorlage vom 11.04.2000 erläutert wurden, vorgetragen. Alle Kritikpunkte wurden seitens der Gutachter bzw. durch den Baulastträger zurückgewiesen. So habe sich das Verkehrsgutachten ausschließlich am Untersuchungsgegenstand, den Verkehrswert der B 56n zu ermitteln, orientiert. Sonstige weiträumige Netzveränderungen seien in diesem Zusammenhang nicht relevant. Auch die Frage des künftigen Anteils des ÖPNV sei nicht in diesem Gutachten zu beantworten. Ähnliche Fragen der Städte Königswinter und Bonn wurden in gleicher Art beantwortet. Insofern wurden durch den Erörterungstermin keine neuen Erkenntnisse gewonnen, so dass die Kritikpunkte der Verwaltung ohne Änderung in die endgültige Stellungnahme eingehen sollten.

In der Zwischenzeit war der Presse zu entnehmen, dass die Stadt Bonn in dieser Angelegenheit ein ergänzendes Gutachten vergeben möchte, um die Aussagen des Verkehrsgutachters der UVS zu überprüfen und den Nutzen des B 56n für die Stadt Bonn zu ermitteln. Zu diesem Thema fand vor kurzem ein Informationsgespräch auf Verwaltungsebene zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn statt, mit dem Ergebnis, dass der Rhein-Sieg-Kreis der Stadt Bonn eine (auch kostenmäßige) Beteiligung an dem geplanten Verkehrsgutachten angeboten hat. Die Arbeiten hierzu sollen parallel zum laufenden Verfahren

erfolgen. Eine abschließende Entscheidung, ob es zu diesem gemeinsamen Gutachten kommen wird, steht noch aus.

Nächste Planungsschritte:

Nach dem Vorliegen aller Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) zur UVS wird durch den Landesbetrieb Straßenbau (ehemals Rheinisches Straßenbauamt) die zusammenfassende Darstellung und Bewertung des Vorhabens zur Umweltverträglichkeit gemäß § 11 UVPG erstellt. Diese basiert neben den Einschätzungen des Gutachters auch auf den Stellungnahmen der Behörden und den Äußerungen der Öffentlichkeit und wird dann dem Bundesministerium für Verkehr für die Endabwägung und Entscheidung über die Linienführung vorgelegt. Im Anschluss daran kann das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Planungsstand B 56n Südtangente Bonn (linksrheinisch) zwischen BAB A562/Bahnparallele und BAB A565:
Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist für den 21.02.2001 terminiert. Da in diesem Abschnitt die Trasse ausschließlich auf Bonner Stadtgebiet liegt, ist der Rhein-Sieg-Kreises hier ausschließlich hinsichtlich verkehrsplanerischer Aspekte betroffen. Diese sind allerdings von eminenter Bedeutung für die linksrheinischen Städte und Gemeinden, so dass der Rhein-Sieg-Kreis auch eine Beteiligung in diesem Verfahren gefordert hat. Dieser Forderung wurde inzwischen mit der Einladung zum o.g. Termin entsprochen.

Anhang:

Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur UVS B 56n Südtangente Bonn (rechtsrheinisch) zwischen BAB A59/B 42 und BAB A3/L 143.

Zur Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 14.02.2001

Im Auftrag



Rhein-Sieg-Kreis • Der Landrat • Postfach 15 51 • 53705 Siegburg

Landesbetrieb Straßenbau
Nordrhein-Westfalen
Niederlassung Bonn
Postfach 16 01 47

53060 Bonn

Fachbereich Planung, Verkehr, Statistik
Fachabteilung Verkehrsplanung
Herr Schmidt
Zimmer: A 12.11
Telefon: 02241 - 13-23 31
Telefax: 02241 - 13-24 30
E-Mail: hans-adolfschmidt
@rhein-sieg-kreis.de

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

Mein Zeichen
PVS 3

Datum
01.02.2001

B 56 n - (rechtsrheinisch) zwischen BAB A59/B 42 und BAB A3/L 143 (Ennertaufstieg)

- Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Fristgerecht gibt der Rhein-Sieg-Kreis folgende Stellungnahme zum abschließenden Beteiligungstermin im Rahmen der UVS zur o.g. Straßenbaumaßnahme ab:

Allgemeines:

- Der Rhein-Sieg-Kreis hält aus regionalplanerischen und verkehrlichen Gründen die Verbindung zwischen der BAB A59 und der BAB A3 für dringend erforderlich und befürwortet grundsätzlich die Planungen zur B 56n. Für die rechtsrheinisch zu bestimmende Linie fordert der Rhein-Sieg-Kreis die Variante mit der größtmöglichen Entlastung für die Ortsdurchfahrten im Siebengebirge mit einer weitgehend umweltverträglicher Linienführung. Die Ergebnisse der UVS zeigen, dass diese Ziele durch die Kombination der Varianten 2.1 und 2.1 plus erreicht werden.
- Die abschließende Aussage des UVS-Gutachters, dass in der ersten Priorität der sog. „Nullvariante“ der Vorzug zu geben ist, wird vom Rhein-Sieg-Kreis abgelehnt. Die zusammenfassende Darstellung und Bewertung des Vorhabens zur Umweltverträglichkeit wird gemäß § 11 UVPG von der Straßenbaubehörde selbst erstellt. Damit hat der UVS-Gutachter seine Kompetenz überschritten; seine abschließende Wertung darf keine Berücksichtigung finden.
- Sollten sich aus der Beantwortung nachfolgend vorgebrachter Fragen, Anregungen und Bedenken neue Gesichtspunkte ergeben, behält sich der Rhein-Sieg-Kreis ergänzende Stellungnahmen vor.
- Das vorliegende Verfahren betrifft nur den rechtsrheinischen Abschnitt der Gesamtmaßnahme zwischen der BAB A3 im Osten und der BAB A565 im Westen. Aufgrund der großräumigen verkehrsplanerischen Zusammenhänge besteht der Rhein-Sieg-Kreis darauf, auch bei der Erörterung der UVS für den linksrheinischen Abschnitt beteiligt zu werden. Die verkehrlichen Auswirkungen dieses nur auf Bonner Stadtgebiet verlaufenden Planungsabschnittes haben weitreichende Bedeutung auch für die umliegenden Städte und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises.

Anregungen und Bedenken:

Fachbereich Planung, Verkehr, Statistik

Die sogenannte „Nullvariante“ ist für den Rhein-Sieg-Kreis nicht akzeptabel. Dies zeigt sich insbesondere auch durch den ermittelten Verkehrswert für die B 56n. Mit der Belastung von ca. 25.000 Kfz/24h ist die Auslastung des zu bauenden Straßenabschnittes sehr hoch. Die Zielsetzungen des Bundesverkehrswegeplanes werden erfüllt.

Der im Verkehrsgutachten dargestellte Ausschnitt ist leider so gewählt, dass die südlichen Randbereiche des Rhein-Sieg-Kreises (z. B. Wachtberg und Bad Honnef) nur teilweise enthalten sind und sich einer Prüfung entziehen. Es wäre sinnvoll, eine Übersicht über einen, den engeren Untersuchungsraum hinausreichenden Netzausschnitt darzustellen. Bei Fernstraßen-Netzelementen ist mit weitreichenden Auswirkungen zu rechnen, die anhand des vorliegenden Netzausschnittes nicht beurteilt werden können.

Im Gutachten selbst gibt es keine Anhaltspunkte über die im Vorfeld erfolgte Aufspaltung des Gesamtverkehrsaufkommens (Modal Split). Der ÖPNV-Anteil ist somit nicht erkennbar. Ein bloßer Hinweis auf andere Gutachten ohne Nennung der Vorgehensweise und konkreten Ergebnisse ermöglicht keine Beurteilung! Es ist dem Rhein-Sieg-Kreis sehr wichtig, welches Prognose-ÖPNV-Netz für die Ermittlung des künftigen Modal Split zugrunde gelegt wurde (z. B. ÖPNV-Linien über die geplante Südtangenten-Trasse?).

Es ist absehbar, dass die Entwicklung der Region (d.h. Einwohnerentwicklung im Rhein-Sieg-Kreis und Arbeitsplatzzuwachs in Bonn) dynamischer verläuft als sie in den prognostischen Ansätzen des Verkehrsgutachtens enthalten ist. Die im Gutachten angesprochene Abstimmung über den aktuellen Stand der Strukturdaten hat mit dem Rhein-Sieg-Kreis nicht stattgefunden.

Bedauerlicherweise sind im Verkehrsgutachten weder Unterlagen über das Verkehrsaufkommen der Verkehrszellen noch über die der Belastungsermittlung zugrunde gelegten Matrix der Verkehrsbeziehungen beigelegt. Somit lässt sich der erstaunlich niedrige Anteil des Durchgangsverkehrs auf der B 56n nicht nachvollziehen.

Es sind weder überflüssig gewordene Straßenabschnitte (z.B. Oberkasseler Straße/Ankerbachtal) noch Rückbaumaßnahmen für zu entlastende Ortsdurchfahrten im Verkehrsmodell berücksichtigt worden. Darüber hinaus sollten für die Beurteilung des Verkehrsbildes in einem künftigen regionalen Netz auch sonstige im Prognosezeitraum zu realisierende Netzergänzungen und Netzveränderungen berücksichtigt werden.

Für die Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet sind die Berufspendlerbeziehungen mit ihrer deutlichen Konzentration in den Morgen- und Abendspitzenstunden charakteristisch. Deshalb besitzt der DTV-Wert nur beschränkt Aussagekraft für die Entlastungswirkung auf die Ortsdurchfahrten. Aussagekräftiger und voraussichtlich von einer deutlicheren Entlastungswirkung gekennzeichnet, wären die Stundengruppen der Verkehrsspitzen.

Die beiden Gutachter für den links- bzw. rechtsrheinischen Teil der Umweltverträglichkeitsstudie kommen bezüglich der Bewertung der Entlastungswirkung durch die B 56n zu unterschiedlichen Aussagen und dies, obwohl die prozentuale Entlastungswirkung nahezu gleich ist. Diese Diskrepanz ist zumindest für den rechtsrheinischen Teil nicht nachvollziehbar.

Untere Wasserbehörde

Die in der UVS dargelegte Bewertung der Schutzgüter Oberflächengewässer und Grundwasser ist m.E. hier nicht abschließend behandelt. Die Untersuchung ist entsprechend den nachfolgend aufgeführten Punkten zu überarbeiten, bzw. zu ergänzen.

zu Kapitel 1.5.4 Entwässerung

Hier ist aufgeführt, dass das auf den Straßenflächen anfallende Niederschlagswasser über straßenbegleitende Gräben mit Querriegeln den Vorflutern schadlos zugeführt werden kann.

Hierzu ist anzumerken, dass die hier beschriebenen Entwässerung so m.E. nicht umzusetzen ist. Das von den Verkehrsflächen abfließende Niederschlagswasser ist gemäß Rd.Erl. zum § 51 a LWG als stark belastet einzustufen und darf nur nach Passage eines Regenklärbeckens (RKB oder BFB) in eine Versickerung oder in einen Vorfluter eingeleitet werden. Die hierfür vorgesehenen Gräben mit Querriegeln zur Einleitung in Vorfluter sind hierfür nicht ausreichend, so dass die Entwässerung mit entsprechenden Regenklär- und Rückhaltebecken geplant werden muss, was zu einer weiteren Flächeninanspruchnahme führt.

Des weiteren ist zur UVS anzumerken, dass die Beeinträchtigungen des Grundwasser durch den Bau (Tunnelvortrieb s. Seite 30, Einschnitte) und Betrieb (hoch anstehendes Grundwasser, s. Seite 20 und 30, Verunreinigung des Grundwasser durch Einleitung von anfallendem Niederschlagswasser s. Seite 44) nicht berücksichtigt wurden.

Auch bei der Bewertung der Inanspruchnahme der Oberflächengewässer ist anzumerken, dass hier die Inanspruchnahme der Gewässeraue bzw. des Überschwemmungsgebietes nicht ausreichend berücksichtigt wurde.

Untere Landschaftsbehörde

zu Kap. 1.5.1.2 *Trassierung in der Höhe*

Bezüglich der Lage der Gradienten beider Varianten (Damm oder Einschnitt, Höhenabwicklung) soll nach den Aussagen der UVS ein "Optimum zwischen Lärmschutz, Flächenverbrauch und Kosten angestrebt werden" (S. 8). Als weiterer, wesentlicher Gesichtspunkt sind die Belange des Landschaftsbildes hierbei zu berücksichtigen.

zu Kap. 1.6 *Übergeordnete Planungen*

Als übergeordnete Planung wird in der UVS ausschließlich die ICE-Planung aufgeführt. Diese Aufstellung ist u.a. um folgende Planwerke und Rahmenbedingungen sowie der Darstellung der wesentlichen Inhalte für diesen Raum zu ergänzen:

- Landesentwicklungsplan
- Gebietsentwicklungsplan (einschl. Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege; Landesweites Biotopverbundsystem)
- Landschaftsplan Nr. 7 Siegburg-Troisdorf-St. Augustin des Rhein-Sieg-Kreises (u.a. Schutzgebiete, Entwicklungsziele, Festsetzung zu Anpflanzungen), Landschaftsplan Ennert der Stadt Bonn (in Aufstellung)
- Schutzgebiete (FFH-Gebiet, Schutzgebiete nach Landschaftsgesetz)
- Naturpark Siebengebirge

zu Kap. 2.2.1 *Schutzgut Tiere und Pflanzen sowie Karte 2 Tiere und Pflanzen*

Die Darstellungen zu den Schutzgebieten im Raum sind in Text und Karte unvollständig. Sowohl ist die Wiedergabe der LSG-Abgrenzung nach Landschaftsplan Nr. 7 im Bereich einer Teilfläche südöstlich von Birlinghoven nicht korrekt. Zum Anderen ist das Landschaftsschutzgebiet nach ordnungsbehördlicher Verordnung der Bez. Reg. Köln vom 4.7.1986 nicht enthalten (u.a. Dissenbachtal, südlich Gellenbachtal, Lauterbachtal, Pleisbachtal). Hierauf habe ich bereits in meiner Stellungnahme vom 24.08.1999 hingewiesen.

zu Kap. 2.2.5 *Schutzgut Landschaft (Landschaftsbild) sowie Karte 6 Landschaftsbild*

Entgegen der Vorgehensweise in der UVS sollten das Gellenbachtal sowie die grünlandgeprägten Bereiche des Dissenbachtals als eigenständige Landschaftseinheiten bewertet werden, zumal sich diese Bereiche von der umgebenden Ackerlandschaft abheben und qualitativ höher zu bewerten sind.

zu Kap. 2.2.6 *Schutzgut Mensch sowie Karte 7 Menschen, Kultur- und sonstige Sachgüter*

Ergänzend zu den Darstellungen in Karte 7 wird darauf hingewiesen, dass südlich von Niederholtorf entlang des Waldrandes nach Oberholtorf ein vielgenutzter Geh- und Radweg verläuft, welcher bei Variante 2.1 unterbrochen würde (Ergänzung in Karte 12). Weiterhin verläuft entlang der K 25 von Gut Ettenhausen Richtung Vinxel ein Reitpfad, welcher das Gestüt mit dem Reitwegenetz des Siebengebirges verbindet. Dieser Reitpfad ist von beiden Varianten betroffen (Ergänzung in Karte 12).

zu Kap. 3.2.1.3 *Wasser*

Unverständlicherweise werden in der UVS die Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt für den Bereich der Tunnelstrecke nicht behandelt, obwohl auf Seite 30 darauf hingewiesen wird, dass aufgrund der schwierigen geologischen und hydrologischen Verhältnisse durch das Tunnelbauwerk mit erheblichen Auswirkungen zu rechnen ist (u.a. Grundwasserabsenkung, Gefährdung des Grundwassers durch Gefrierflüssigkeit). Diese Thematik ist tiefgreifend in der UVS zu behandeln, zumal Auswirkungen auf den Wasserhaushalt Folgewirkungen auf die Vegetationszusammensetzung und die Fauna des Gebietes (FFH-Gebiet, Naturschutzgebiet) haben können (vgl. UVS S. 30). Die Karte 4 ist entsprechend zu ergänzen.

zu Kap. 3.2.1.5 *Landschaftsbild*

Der Verlauf der Trassen in Dammlage ist - entgegen der Darstellung der UVS - unabhängig von der Dammhöhe (in UVS erst ab Dammhöhen über 5 m) als Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu werten.

zu Kap. 3.2.1.8 *Erholung*

In Tabelle 6 wurden vermutlich die Wirkzonenbereiche vertauscht.

zu Kap. 3.9 *Zusammenfassende Darstellung von Vorschlägen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen und Hinweise zur Kompensation verbleibender Beeinträchtigungen*

Bei Realisierung des Verkehrsprojektes sollte als Vermeidungsmaßnahme das gesamte Tunnelbauwerk in bergmännischer Bauweise errichtet werden.

Als Ergänzung der Auflistung geeigneter Ausgleichsmaßnahmen rege ich ferner die landschaftsökologische Optimierung des Lauterbachtals an.

zu Anhang *Bewertung der Schutzgüter*

Die im Anhang wiedergegebene Bewertung der Schutzgüter, insbesondere die Bewertung der Biotoptypen, der Tierwelt sowie der Biotopkomplexe kann aufgrund fehlender Grundlagen nicht nachvollzogen werden. Zudem sind die verschiedenen Bewertungsschritte nicht in der UVS enthalten. Es werden lediglich die Bewertungsergebnisse sowie die hierbei verwendeten Bewertungskriterien dargestellt.

Es stellt sich die Frage, welche Datengrundlagen diesen Bewertungen zu Grunde liegen. In welcher Tiefe wurden die verschiedenen Grundlagen erhoben (Vegetationskartierung, floristische und/oder faunistische Erhebungen) und wie aktuell sind diese Daten? In welcher Art und Weise wurden die Daten für die Planung ausgewertet und aufbereitet. Ich bitte, mir die vorgenommenen Erhebungen zur weiteren Prüfung sowie als ergänzende Information für die Landschaftsplanung im Rhein-Sieg-Kreis vorzulegen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

