Der Rat der Stadt Sankt Augustin nahm den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und fasste folgenden Beschluss:

**B 56 n (rechtsrheinisch) zwischen A59/B 42 und A3/L143 Südtangente Bonn (Ennertaufstieg);
Stellungnahme der Stadt Sankt Augustin im Rahmen der Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange**

Die Stadt Sankt Augustin nimmt im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens an den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Bonn wie folgt Stellung:

Grundlage der Stellungnahme sind die öffentliche Auslage der Planunterlagen in der Zeit vom 04.11.2002 bis zum 04.12.2002 im Rathaus der Stadt, die am 28.11.2002 durchgeführte Bürgerinformationsveranstaltung sowie die Beratung im Planungs- und Verkehrsausschuss und im Rat.

In der UVS aus dem Jahr 1998 werden zwei Varianten untersucht, die im Bereich Sankt Augustin den Ortsteil Birlinghoven direkt tangieren wobei die Trasse südöstlich von Birlinghoven entweder als Brücke über die A 3 und die ICE-Trasse oder als Unterführung geplant ist. In diesem Bereich findet auch die Verknüpfung mit der A 3 sowie der L 143 statt. Von den Auswirkungen der Maßnahme direkt betroffen ist der Ortsteil Sankt Augustin Birlinghoven, indirekt hat die Maßnahme auch Auswirkungen auf weitere Teile des Verkehrsnetzes von Sankt Augustin.

Aus den untersuchten Varianten wurde vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen durch Kombination beider Trassen eine sogenannte Vorzugsvariante gebildet, die die südliche Umfahrung von Oberholtendorf und im weiteren Verlauf eine Tieflage und Unterführung der ICE und Autobahntrasse beinhaltet.

Allgemeines

1. Die Stadt Sankt Augustin hält nach den derzeit vorliegenden Unterlagen aus umweltfachlicher Sicht und aufgrund der errechneten verkehrlichen Auswirkungen die Verbindung zwischen BAB 59 und BAB 3 für nicht begründet. Im Ergebnis lässt die UVS nur die Nullvariante zu. Auf der Grundlage der vorgestellten Gutachten Umweltverträglichkeitsstudie und Verkehrsgutachten, ist eine Zustimmung zu den Varianten 2.1 bzw. 2.1+ bzw. zur Vorzugstrasse des Landesbetriebes nicht möglich. Die vorliegenden Gutachten sind zu eingengt und haben wesentliche, entscheidungsrelevante Aspekte nicht oder zu gering berücksichtigt. (Siehe auch Einzelabschnitte weiter unten)
2. Sollte die Entscheidung zum Bau der Südtangente getroffen werden, spricht sich die Stadt gegen die Anbindung der Südtangente an der in der Variante 2.1, 2.1+ bzw. der Vorzugstrasse vorgesehenen Stelle an die A3 aus.
3. Wenn sich im Rahmen einer weiteren Bearbeitung neue Gesichtspunkte ergeben, behält sich die Stadt Sankt Augustin ergänzende

Stellungnahmen vor.

Umweltverträglichkeitsstudie

- Bereits 1992 hat eine Umweltverträglichkeitsstudie zu der genannten Straßenverbindung vorgelegen. Damals empfahl das gleiche Gutachterbüro wie heute, die Nullvariante (Verzicht auf den Bau), da die negativen Auswirkungen aller Varianten in keinem Verhältnis zum Nutzen stünden. Bei der nun untersuchten Variante handelt es sich um eine Abwandlung der bereits 1992 geprüften Variante 2, so dass auch heute aus Umweltgesichtspunkten kein anderes Ergebnis vorgelegt werden kann.
- Die vorliegende Umweltverträglichkeitsstudie stellt also nochmals fest, dass **keine der bislang geprüften Varianten umweltverträglich im Sinne des Landschaftsschutzgesetzes ist**. Ausschlaggebend für die erneute Prüfung war ausschließlich die Neubewertung der verkehrlichen Entlastungswirkung der Variante 2.1 bzw. 2.1+.
- Die schwerwiegenden und nachhaltig negativen Vorbelastungen des Ortsteils Birlinghoven durch die BAB 3, die ICE-Trasse, den Luftkorridor und die derzeitige Verkehrsbelastung durch L143 und L490 gehen in die UVS nicht ein und werden zum Nachteil des Ortes nicht berücksichtigt. Sie sind aber bedeutsam und entscheidungsrelevante Fakten.
- In der Bewertung der Inanspruchnahme der Oberflächengewässer (Lauterbach) ist die Nutzung der Gewässer bzw. des Überschwemmungsgebietes nicht ausreichend berücksichtigt worden.
- Die Landschaftsschutzgebiete sind im Bereich von Birlinghoven nach dem Landschaftsplan Nr 7 in einem Teilbereich süd-ostwärts des Ortes nicht korrekt wiedergegeben.
- Das Landschaftsschutzgebiet nach ordnungsbehördlicher Verordnung der Bezirksregierung vom 04.07.1986, hier Lauterbachtal, ist nicht in der UVS enthalten.
- Der Verlauf der Trasse in Dammlage ist entgegen der Darstellung der UVS als Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu werten.

Verkehrsgutachten

- Das vorliegende Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH baut bis ins Detail auf das seit 1997 vorliegende vom Rhein-Sieg-Kreis beauftragte Gutachten „Untersuchung verkehrlicher Aus-

wirkungen von Arbeitsplatz-, Wohn- und Verkehrsinfrastrukturentwicklungen in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis auf die Städte und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises“ auf und enthält im Hinblick auf die Verkehrsprognose deutliche Ungereimtheiten, da Zahlenmaterial aus verschiedenen Gutachten (Wohnungsmarktuntersuchung für die Region Bonn und Untersuchung zur Anbindung des Flughafens an die Region) verknüpft wurde. Dabei wurden jeweils für das Ziel der Untersuchung günstige Werte zusammengefasst. Diskrepanzen konnten für einige Bereiche in Sankt Augustin festgestellt werden.

- Mittlerweile haben sich in der Stadt Bonn die prognostizierten Entwicklungen nicht ergeben. So ist zum Beispiel mit dem Arbeitsplatzabbau bei der Deutschen Telekom zu einer Verlangsamung des Zuwachses an Arbeitsplätzen gekommen. Die demographische Entwicklung mit abnehmender Bevölkerungszahl wird aufgrund der Rahmenbedingungen im Bereich des Köln Bonner Raums voraussichtlich zwar abgeschwächt und zeitversetzt auftreten, wurde aber in den Prognosen bislang nicht berücksichtigt.
- Das Verkehrsgutachten beschäftigt sich im Rahmen der Straßenplanung ausschließlich mit einer Verkehrsprognose „Trend.Szenario 2010“ und schließt weitere Szenariountersuchungen unter Berücksichtigung von Verschiebungen von Modal-Split-Anteilen (Anteil der einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr) oder unterschiedlicher Strukturprognosen (s.o.) auf Wunsch des Auftraggebers aus.
- Weiterhin wird das heutige Verkehrsnetz ohne Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen betrachtet, die z.B. bei der baulichen Erweiterung der A59, dem Bau des ICE, der Einrichtung der S-Bahnlinie 13 sowie durch die Flughafenbindung der S-Bahn 12 entstehen.
- Unberücksichtigt bleiben auch zusätzliche, durch den Bau der Südtangente induzierte Verkehre, die sich durch die bessere Erreichbarkeit der trassennahen Bereiche für Wohnnutzung, Gewerbeansiedlung (Autobahnanschluss A3 bei Birlinghoven) und Freizeitnutzung ergeben. Diese Neuverkehre können die prognostizierten Rückgänge ggf. kompensieren, so dass die als Argument gegen die Null Variante vorgetragenen Beeinträchtigungen von Wohnen und Wohnumfeld in gleicher oder ähnlicher Ausprägung entstehen können und die als positive Auswirkung dargestellte Erhöhung der Verkehrssicherheit in Frage gestellt wird.

Anlage zur Stellungnahme der Stadt Sankt Augustin an den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Ergebnisse der Bürgerversammlung und

der öffentlichen Auslegung der Verfahrensunterlagen

Bürgerversammlung

Eine Bürgerversammlung fand am 28.11.2002 statt

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat mit Schreiben vom 02.10.2002 die Stadt Sankt Augustin gebeten, im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens zur B 56 n zwischen A 59 und A 3 eine Offenlage der Pläne sowie eine Bürgerinformationsveranstaltung durchzuführen. Die Offenlage der Verfahrensunterlagen fand in der Zeit vom 04.11.2002 bis zum 04.12.2002 im Rathaus der Stadt Sankt Augustin statt, die Bürgerinformationsveranstaltung wurde am 28.11.2002 in der Aula der Realschule Niederpleis durchgeführt. Die Offenlage und die Bürgerveranstaltung wurden ortsüblich im Amtsblatt und der Tagespresse bekannt gegeben.

Zu der Bürgerinformationsveranstaltung erschienen ca.120 Bürger. Das Podium war mit Vertretern des Landesbetriebs Straßenbau NRW, den Gutachtern sowie Vertretern der Stadt besetzt.

Nach kurzer Einleitung durch den Technischen Dezernenten der Stadt, Herrn Gleß, wurden den Bürgern vom Landesbetrieb Straßenbau NRW und den Gutachtern ausführlich der aktuelle Planungsstand der Maßnahme sowie die Ergebnisse der Fachgutachten vorgestellt.

Im Anschluss an die Fachvorträge wurde den Bürgern und Bürgerinnen die Möglichkeit gegeben, Fragen zu stellen und Statements zur geplanten Maßnahme abzugeben. Davon wurde reger Gebrauch gemacht und es entwickelte sich eine sehr lebhaft aber sachbezogene Diskussion, bei der sich bis auf einen Bürger aus Königswinter alle Redner ablehnend zum Bau der B 56 n äußerten.

Im Vordergrund der Beiträge standen die Frage nach dem verkehrlichen Nutzen der Maßnahme, die nach dem Verkehrsgutachten nur geringe Entlastungen der Ortsdurchfahrten bringt und warum die Planungen zum Neubau der B56 n weitergeführt werden, obwohl in den vorliegenden Gutachten allen geprüften Varianten die Umweltverträglichkeit nicht bescheinigt werden konnte. Des weiteren wurde die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme u.a. aufgrund des alten Zahlenmaterials in Frage gestellt und eine Neuberechnung gefordert.

Im Einzelnen wurden folgende negativen Auswirkungen der Planungsmaßnahme gesehen bzw. Alternativvorschläge eingebracht:

- Keine der in der Vergangenheit vorgestellten Trassen einschließlich der in der Bürgerversammlung vorgestellten Vorzugstrasse ist nach den vorliegenden Untersuchungen umweltverträglich im Sinne des Gesetzes. Es wurde Unverständnis darüber geäußert, dass trotz negativer Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie die Planung weiterbetrieben wird. Auf den Neubau sollte verzichtet werden.
- Die Vorbelastung des Ortsteils Birlinghoven durch die A3, den ICE, den Flugverkehr sei schon so hoch, dass eine weitere Belas-

tung nicht tragbar wäre.

- Der Untersuchungsraum sei zu klein gewählt worden .
- Bei der B 56 n soll es sich um eine Bundesfernstraße handeln. Es soll aber in der Hauptsache Regionalverkehr bewältigt werden. Fraglich sei, ob dies überhaupt konform mit den Zielsetzungen der Bundesverkehrswegeplanung ist – sachfremder Mitteleinsatz?
- Die Entlastung des Siebengebirges, die als Ziel der Maßnahme vorgegeben wurde, werde durch den Bau der Trasse nicht erreicht.
- Es wurde bemängelt, dass sowohl für den Lärm als auch für die Entwässerung nur grobe Berechnungen durchgeführt wurden, da ggf. auftretende Probleme später nicht mehr gelöst werden könnten. Als Beispiel wurde die Gefahr der Überflutung von Teilen Birlinghovens genannt.
- Die prognostizierten verkehrlichen Entlastungseffekte, die der Bau der B 56 n mit sich bringt, wurden als nicht so hoch eingeschätzt, dass der Bau der Entlastungstrasse gerechtfertigt sei.
- Aufgrund der dargestellten Verkehrszahlen und der Herkunft der Verkehre am geplanten Autobahnanschluss in Birlinghoven wurde an Stelle eines Neubaus der Ruf nach einer Ertüchtigung des bestehenden Straßennetzes insbesondere A560/A59 laut.
- An den Aussagen der Verkehrsuntersuchung wurden Zweifel geäußert, insbesondere an den Prognosen für die Verkehrsentwicklung sowie der Höhe des Lkw-Anteils. Weiterhin sollten die Berechnungen im Hinblick auf die sich verschlechternde Arbeitsplatzentwicklung in Bonn korrigiert werden.
- Es wurde Kritik geäußert, dass der ÖPNV im Rahmen der Untersuchungen keine Berücksichtigung fand.
- Es wurde bemängelt, dass weder die Planungskosten noch die Folgekosten und Begleitbauwerke, wie z.B. Lärmschutzanlagen nicht in den Kostenschätzungen enthalten sind.
- Durch den Bau der B 56 n würde zusätzlicher Verkehr angezogen, der Mehrbelastungen für den Raum bedeute.
- Die im Rahmen der FFH-Studie festgestellte Verträglichkeit betrifft nur einen kleinen Teil der Trasse und besagt nur, dass das FFH-Gebiet durch die Baubedingten Eingriffe nicht nachhaltig geschädigt wird. Die negative Aussage des Umweltgutachtens bleibt bestehen.

- Bei der Aufsplittung der B56 n in einen linksrheinischen und einen rechtsrheinischen Teil wurde ein taktischer Hintergrund zur leichteren Umsetzung vermutet.
- Die Forderung wurde aufgestellt eine sogenannte 0+ Variante (Verzicht auf den Bau der B 56 n) zu untersuchen, die zur Entlastung kleinräumige Ortsumgehungen vorsieht.
- Die Verkehrssicherheit bei Stau im Tunnel wird in Frage gestellt.
- Es wurde kritisiert, dass die städtebauliche Bewertung vom Maßnahmenträger und nicht wie in den Bereichen Umwelt und Verkehr von einem Fachgutachter vorgenommen wurde.
- Die Maßnahme wurde aufgrund der negativen Auswirkungen auf das Wohnumfeld und den Erholungsraum durch Lärm- und Schadstoffbelastung, Zerschneidungseffekte, ungeklärte Entwässerung etc. abgelehnt.
- Der Verlust von Ackerflächen und der Landschaftsverbrauch wurden kritisiert.
- Falls es zum Bau käme, wird der Wunsch nach einer Abdeckung geäußert.

Planoffenlage

Im Rahmen der Planoffenlage vom 04.11.2002 bis zum 04.12.2002 wurden nur negative Stellungnahmen bei der Stadt Sankt Augustin eingereicht. Insgesamt liegen der Stadt in über 56 schriftlichen Äußerungen ca. 600 Unterschriften gegen die Weiterführung des Projektes vor.

Inhaltlich werden alle Bereiche angesprochen, die auch schon in der Bürgerinformationsveranstaltung genannt wurden, einige zusätzliche Aspekte kommen hinzu.

- Das Ziel der Entlastung der Orte Oberdollendorf und Ittenbach durch den Bau der B56 n werde nicht erreicht.
- Durch den Bau der B56 n würde zusätzlicher induzierter Verkehr die Region belasten.
- An Stelle des Baus der B56 n wird die Suche nach Alternativtrassen (z. B. nach Umweltgesichtspunkten modifizierte Tröndle Trasse) gefordert.
- Der Ausbau des bestehenden überörtlichen Verkehrsnetzes inklusive der Anschlussstellen wird vorgeschlagen.

- Eine Verbesserung des Verkehrsleitsystems soll durch gezielte Führung des Verkehrs Entlastungen schaffen.
- Der Bau einer BAB-Anschlussstelle ohne den Bau der Südtangente wird gefordert.
- Die Einführung des Job-Ticket in Betrieben und Verwaltungen wird angeregt.
- In Zukunft sollte keine Verabschiedung neuer Bebauungspläne ohne ÖPNV-Anschluss stattfinden.
- Kommunale Siedlungspolitik soll sich an der Vermeidung von motorisierten Individualverkehr orientieren.
- Steuerung der Verkehrsmenge im Individualverkehr an neuralgischen Punkten soll zu Umsteigeeffekten auf den ÖPNV führen.
- Im Falle der Realisierung der B56 n sollte die Lauterbachbrücke entfallen und statt dessen eine Unterführung des Lauterbachs vorgenommen werden.
- Der vom Rhein-Sieg-Kreis geplante „regionale Grünzug“ wird durch die Trasse zerschnitten und zerstört.
- Die Verfahrensunterlagen werden als nicht allgemeinverständlich angesehen, was als Verfahrensfehler gewertet wird.
- Es werden rechtliche Zweifel an der Einleitung der vorbereitenden Abwägung des Linienbestimmungsverfahrens geäußert, da das Verfahren nicht ausreichend vorbereitet sei. Insbesondere wird auf fehlerhafte Planungskriterien durch einen Wertewandel während der 40-jährigen Planungszeit, durch die Nichtberücksichtigung von Nachhaltigkeitsstrategien, durch unvollständiges und untaugliches Abwägungsmaterial verwiesen. Weiterhin seien Unstimmigkeiten bei der Höhe des prognostizierten Lkw-Anteils festzustellen und der Bedarf des Neubaus sei nicht gegeben, wenn die Fahrzeuge nur aus dem vorhandenen Netz abgezogen werden.
- Es wird bemängelt, dass die Bewertung der Vorteile des Vorhabens ausschließlich aufgrund von Aussagen und Einschätzungen der Straßenbaubehörde selbst erfolgte.
- Zur Objektivierung des Verfahrens wird ein neues Verkehrsgutachten von einem anderen Verkehrsgutachter gefordert.
- Der Bau der B56 n führe zu Wertverlusten von Immobilien in Trassennähe.

- Durch die in Verbindung mit dem Bau der B56 n entstehende Reduzierung von Wegeverbindungen werden Verkehrssicherheitsprobleme durch erhöhtes Verkehrsaufkommen auf den verbleibenden Verbindungen auftreten.
- Im Zusammenhang mit dem Bau der B56 n wird auf Probleme durch zusätzliche Gewerbegebiete im Bereich der Anschlussstelle an die A3 hingewiesen.
- Die Verkehrsprognosen für den Fall des Baus der B56 n auf beiden Rheinseiten werden angezweifelt und höhere Belastungen erwartet.

Es wird gefordert die Planung aufzugeben und den Planungsauftrag zurückzugeben.

**einstimmig,
2 Enthaltungen**