

Nr.	Streckena bschnitt	Variante	Thema	Quelle	Inhalt/Anmerkung	Zuständigkeit	Beurteilung durch Sweco	Beurteilung Verwaltung	Notizen des politischen Arbeitskreises vom 28.10.2024
1-001	1	1	Kfz_Verkehr	Öffentlichkeit	Parkmöglichkeiten für AnwohnerInnen schaffen. Möglichkeit von Anwohnerparkausweisen/Quartiersgaragen prüfen.	Stadt Siegburg	Eine Schaffung zusätzlicher Parkflächen im Straßenraum ist aufgrund von Platzverhältnissen nicht umsetzbar. Diese stehen auch im Bestand nicht zur Verfügung. Der Vorschlag einer Quartiersgarage wird zur Kenntnis genommen und an den AG weitergegeben, kann aber im Laufe dieses Projekts nicht berücksichtigt werden.	Ein Bewohnerparkkonzept ist auf der Zeithstraße nicht vorgesehen. Ein solches Konzept bezieht sich eher auf konkrete "Stadtteile" oder auf "Wohngebiete" und nicht auf Durchfahrtsstraßen mit übergeordneter Funktion. Thema Quartiersgarage ist bei Möglichkeit immer ein Thema bei der Verwaltung.	
1-002	1	1	Kfz_Verkehr	Öffentlichkeit	Behindertenparkplätze müssen erhalten bleiben. Ein Verzicht wäre Diskriminierung. Betroffen ist hier der Abschnitt gegenüber der Brandstraße	Stadt Siegburg	Ein Erhalt der Behindertenstellplätze in der heutigen Form ist mit den vorgeschriebenen Mindestbreiten für den Stellplatz (Breite 3m) und den Fuß- und Radverkehr allerdings nicht umsetzbar. Das Ein- und Aussteigen ist im Sinne der Barrierefreiheit nicht sicher gewährleistet.	Überall dort, wo Parkplätze im öffentlichen Raum vorhanden sind, können Behindertenparkplätze beim Ordnungsamt beantragt werden.	Eine Wegnahme eines personalisierten Stellplatzes sollte an anderer Stelle wenn möglich kompensiert werden.
1-003	1	1	Kfz_Verkehr	Öffentlichkeit	Durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h gewünscht.	Stadt Siegburg, Rhein-Sieg-Kreis	Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist empfehlenswert. Die Geschwindigkeitsbeschränkung ermöglicht eine schmalere Dimensionierung der Fahrbahn von 6,0 m. Insgesamt könnten so 50 cm mehr dem Seitenraum zugesprochen werden.	Auch aus Sicht der Stadtverwaltung bringt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h viele Vorteile.	Die Schule begrüßt Tempo 30 und wünscht sich "feste" Geschwindigkeitskontrollen in der Straße. Es muss mit Feuerwehr und Rettungsdienst geredet werden. Auch der Brandschutzbedarfsplan muss Berücksichtigung finden. Es wird sich danach erkundigt, ob sich für den ÖPNV Geschwindigkeitseinbußen ergeben. Tempo 30 wird stark diskutiert. Es gibt auch einen Teil der Bevölkerung, die gegen Tempo 30 ist, es soll weiterhin auf die Erforderlichkeit geachtet werden. Die Schule wünscht sich schon vor der Umgestaltung eine Einrichtung von 30km/h durch die Stadt. Es solle Tempo 30, Roteinfärbung und Anpassung der LSA schnell umgesetzt werden.
1-005	1	1	Kfz_Verkehr	Öffentlichkeit	Straßenbreite 6m, durchgängig 30 km/h, beidseitiger Radfahrstreifen, baulich getrennter Gehweg.	Stadt Siegburg, Rhein-Sieg-Kreis	Der Vorschlag entspricht den vorgeschlagenen Varianten.	Auch aus Sicht der Stadtverwaltung bringt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h viele Vorteile. Die Reduzierung der Fahrzeiten (u.a. für den ÖPNV) sollte an anderer Stelle (z.B. Abbau durch LSA oder Buskaps) kompensiert werden.	
1-008	1	1	Radverkehr	Öffentlichkeit	Physische Barriere zum Schutz des Radfahrstreifens mit hoher Schutzwirkung vor Kfz.	Stadt Siegburg	Für physische Barrieren (Protected Bikelanes), die über den Markierungsstreifen von 20 cm hinausgehen, sind aus Platzgründen nicht umsetzbar. Die Zufahrten entlang des Straßenzuges würden zu einer häufigen Unterbrechung der Barriere führen. Wir empfehlen zum Schutz der Radfahrenden eine Rotmarkierung des Radfahrstreifens - nicht nur in den Kreuzungsbereichen.	Die Stadt teilt die Einschätzungen von Sweco.	Es könnte ein Probeabschnitt ausgesucht werden und ggfs. als Versuch bzw. Pilotprojekt laufen. Aber das wird die nicht machbare durchgängige physische Barriere nicht realistischer machen.
1-009	1	1	Radverkehr	Öffentlichkeit	Radfahrstreifen soll in allen Abschnitten durchgehend geplant werden. Klare Trennung von Fuß- und Radverkehr.	Stadt Siegburg	Eine entsprechende Planung liegt vor.		

1-010	1	1	Fußverkehr	Öffentlichkeit	LSA-Priorisierung des Fußverkehrs: Längere Rotphase für MIV zum Vorteil des Fußverkehrs.	Stadt Siegburg	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und an den Auftraggeber kommuniziert. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf die Planung der Vorzugsvariante.	Detailplanung	
1-012	1	2	Kfz_Verkehr	Öffentlichkeit	Elterntaxis regulieren und Hol- und Bringzonen einrichten.	Stadt Siegburg, Rhein-Sieg-Kreis	Elternhaltezonen für die Schulen sind in Begleitung mit Kommunikationsmaßnahmen zu befürworten. Die entsprechenden Flächenverfügbarkeiten sind mit Schule, Verwaltung und Eigentümern abzustimmen, z.B. Parkplatz am Oktopus.	Die Stadt teilt die Einschätzungen von Sweco.	Die Möglichkeit auf der Seidenbergstraße wird aufgeworfen. Die Seidenstraße ist seitens der Schule allerdings problematisch. Die Schule hat den Schulparkplatz zeitweise bereits gesperrt für Eltern, wegen chaotischer Zustände. Der Schwimmbadparkplatz ist eine Option.
1-014	1	2	Kfz_Verkehr	Öffentlichkeit	Fließenden Verkehr durch physische Barriere in Höhe Brandstraße zum Aufstoppen/zur Geschwindigkeitsreduktion zwingen. Einordnen aus Brandstraße in den fließenden Verkehr meist nur unter Gefährdung des Rad- und Fußverkehrs möglich.	Stadt Siegburg	In der Brandstraße können geeignete Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung zu einer Besserung der Verkehrssicherheit führen. Empfehlenswert wären Aufplasterungen oder Rotmarkierungen der Furten.	Wäre mit 30km/h weniger problematisch und es sollte geprüft werden, ob ein Linksabbiegen aus der Brandstraße überhaupt notwendig ist.	Es wird auch die Tönnisbergstraße und den Kreisel Neuenhof hingewiesen.
1-019	1	2	Radverkehr	Öffentlichkeit	Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs, keine Gleichberechtigung aller.	Stadt Siegburg	Unsere Planungsprämisse ist die Gleichberechtigung aller Verkehrsarten. Somit können wir auch dem Schnellbusverkehr entlang der Zeithstraße gerecht werden.	Die Stadt teilt die Einschätzungen von Sweco. In puncto Verkehrssicherheit werden schwächere Verkehrsteilnehmer natürlich bevorzugt behandelt.	
1-020	1	2	Radverkehr	Öffentlichkeit	Baulich getrennter Radweg wird präferiert, Schutzwirkung eines lediglich markierten Radfahrstreifens wird als zu gering angesehen. Radwege auf beiden Straßenseiten gewünscht.	Stadt Siegburg	Die Umsetzung eines baulich getrennten Radwegs in beide Fahrrichtungen wird durch die lokale Flächenverfügbarkeit begrenzt. In Variante 2 wird die bauliche Trennung weitgehend berücksichtigt.	Die Stadt teilt die Einschätzungen von Sweco.	
1-025	1	2	Radverkehr	Öffentlichkeit	Beidseitiger Radweg wird benötigt, Schutzwirkung des Radfahrstreifens zu gering.	Stadt Siegburg	Objektive Sicherheit: Radwege, die physisch vom Fahrzeugverkehr getrennt sind, bieten in der Regel ein höheres Maß an Sicherheit für Radfahrende im Vergleich zu Radfahrstreifen. In Kreuzungsbereichen sind Radfahrende im Seitenraum dagegen häufig höheren Unfallrisiken ausgesetzt als an Kreuzungen mit Radfahrstreifen. Subjektive Sicherheit: Studien zur subjektiven Sicherheit zeigen, dass separate Radwege seitens der Nutzenden dem Radfahrstreifen bevorzugt werden. Ein durchgängiger und sicherer Radfahrstreifen in der Zeithstraße ist aus Platzgründen vorzuziehen. Aufgrund dessen, dass entlang der Zeithstraße viele Zufahrten sind ist von Verkehrsteilern o.ä. abzusehen, da diese nicht durchgängig verbaut werden könnten.	Die Stadt teilt die Einschätzungen von Sweco.	
1-028	1	2	Fußverkehr	Öffentlichkeit	Vor Penny: Querungshilfe für den Fußverkehr. Klare Trennung Rad- und Fußverkehr gerade hier sehr wichtig.	Stadt Siegburg	Eine Mittelinsel ist an dieser Stelle nicht umsetzbar (erforderliche Breite: 2 m). Zur Herstellung einer Querungsmöglichkeit wäre die Prüfung einer Fußgängerschutzanlage (FSA) empfehlenswert, in Abhängigkeit der Anzahl querender Fußgänger.	Es wird auf die benachbarten Querungen (Schwimmbad + BCN) hingewiesen.	Es wird von einer potenziellen neuen Bushaltestelle berichtet. Dies soll ggfs. im nächsten Schritt geprüft werden. Dann könnte man erneut die Querungsmöglichkeit prüfen.
2-030	2	1	Kfz_Verkehr	Öffentlichkeit	Abschnitt 2 Variante 1 soll Vorzugsvariante werden: mit durchgängig 30 km/h, Kreisverkehr, keinen Parkflächen und Begrünung.	Stadt Siegburg, Rhein-Sieg-Kreis	Einwand wird zur Kenntnis genommen.		

2-031	2	1	Kfz_Verkehr	Öffentlichkeit	Kreisverkehr mit Parkbuchten aus Variante 2 realisieren.	Stadt Siegburg	Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Eine entsprechende Planung liegt vor.	Variante 1 Kreisverkehr Variante 2 Parkbuchten	
2-032	2	1	Radverkehr	Öffentlichkeit	Führung wie Abschnitt 1 Variante 1 (beidseitiger Radfahrstreifen) mit einer gleichberechtigten Führung aller Verkehrsarten.	Stadt Siegburg	Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Eine entsprechende Planung liegt vor.		
2-033	2	1	Radverkehr	Öffentlichkeit	Wechsel von Führungsformen soll vermieden werden, da Wechsel immer Gefahren bergen.	Stadt Siegburg	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die einheitliche und durchgängige Führungsform ist einem ständigen Wechsel vorzuziehen.		
2-035	2	1	Radverkehr	Öffentlichkeit	Radfahrstreifen als Führungsform bevorzugt.	Stadt Siegburg	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.		
2-036	2	1	Fußverkehr	Öffentlichkeit	Am Kreisverkehr Wartebereiche zur Fußgängerquerung freihalten, Fußgängerüberwege hier nicht nah am Kreisen platzieren.	Stadt Siegburg	Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.		Die Querungen für Fußgänger müssen den Anforderungen der Barrierefreiheit gerecht werden. Die heutige Querung zum Schwimmbad wurde dementsprechend umgebaut.
2-037	2	1	Fußverkehr	Öffentlichkeit	Kreisverkehr ist keine gute Lösung, da Zeithstraße ein Schulweg ist.	Stadt Siegburg	Für den Kreisverkehr gibt es Vor- und Nachteile. Zu den Vorteilen zählen reduzierte Geschwindigkeiten, die Verbesserung des fließenden Verkehrs. Zu den Nachteilen: Insbesondere für jüngere SuS kann es an Fußgängerüberwegen im Vergleich zur Lichtsignalanlage schwierig sein, die Straße sicher zu queren und die Fahrgeschwindigkeiten gut einzuschätzen. Die Verkehrssicherheit ist abhängig vom Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmenden.	Die Stadtverwaltung befürwortet an dieser Stelle einen Kreisverkehr. In Zusammenhang mit einer potenziellen 30km/h Regelung kann der Kreisverkehr Reisezeit für Schnellbusse kompensieren und stop and gos minimieren. Durch einen harmonisierten Verkehrsablauf kann die Verkehrssicherheit auch verbessert werden. Der Bau des Kreisverkehrs wird allerdings in der Detailplanung aufgrund der Höhenentwicklung problematisch.	
2-038	2	1	ÖPNV	Öffentlichkeit	Haltebuch für Bus ist einer Straßenbahnmarkierung vorzuziehen.	Stadt Siegburg, Rhein-Sieg-Kreis	Busbuchten haben gegenüber Kaps die Nachteile: Verzögerungen und beim Einfädeln des Busses in den fließenden Verkehr, hoher Platzbedarf im Seitenraum, Sicherheitsrisiken beim Wiedereinfädeln. Zur Unterstützung Schnellbuslinien sollen Buskaps in der Vorzugsvariante weiterverfolgt werden.	Wieder in Zusammenhang mit 30km/h hat der ÖPNV enorme Vorteile, wenn dieser auf der Fahrbahn verbleibt und Reisezeit gewinnt, da hier kein "Einfädeln" mehr notwendig ist.	
3-050	3	1	Radverkehr	Öffentlichkeit	Zeithstraße/Am Stadion: Im Kreuzungsbereich eine rote Fahrspur und einen Zebrastrreifen für die Fußgänger einrichten. „All green“ für Fußgänger und Radfahrer, um den Abfluss zu beschleunigen. Hier ergeben sich wahrscheinlich geringere Wartezeiten für alle Beziehungen.	Stadt Siegburg	Eine Lichtsignalisierung des gesamten Knotenpunktes wird empfohlen. Demzufolge erhält der Radverkehr sichere Querungsmöglichkeiten und eigene Furten. Zusätzlich sollte die Furt rot markiert werden.	Denkbar und machbar. Zu Lasten den KFZVerkehrs. Aufgrund der Schule steht aber der Fußverkehr im Vordergrund.	
3-051	3	1	Fußverkehr	Öffentlichkeit	Gemeinsame Fuß- und Radwege vermeiden.	Stadt Siegburg	In beiden vorgeschlagenen Varianten wird diese Führungsform vermieden. Eine Ausnahme bildet die Unterführung der BAB 3. Hier wird aufgrund des unverändlichen Raumangebots auf einen gemeinsamen Fuß- und Radweg zurückgegriffen.		
3-057	3	2	Kfz_Verkehr	Öffentlichkeit	Zeithstraße/Seidenbergstraße: Stadteinwärts mehr Platz für Linksabbieger einräumen, damit Geradeausfahrer nicht blockiert werden.	Stadt Siegburg	Zusätzliche Fahrspuren sind nicht vorgesehen.	Kein Platz. Allerdings neue Zusammenhänge mit einem Kreisverkehr möglich. Anzahl Linksabbieger sollte aus den Zählungen entnommen werden.	Es wird festgehalten, dass die Kreisverkehre die Möglichkeit zum "wenden" anbieten und dadurch ggfs. Linksabbiegemöglichkeiten unterbunden und Über den kreisverkehr geführt werden könnten.

3-058	3	2	Radverkehr	Öffentlichkeit	Gesamte Abschnittslänge: Zusätzliche Beschilderung zur Nutzung der richtigen Radspur. Insbesondere zwischen den beiden Haltestellen des Abschnitts.	Stadt Sieburg	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und an den Auftraggeber kommuniziert.		
3-059	3	2	Radverkehr	Öffentlichkeit	Geisterfahrer sanktionieren	Stadt Sieburg			
3-060	3	2	Radverkehr	Öffentlichkeit	Zeithstraße/Seidenbergstraße sowie Zeithstraße/Am Stadion: gut sichtbare Radverkehrs-LSA aufstellen.	Stadt Sieburg	s. Planung. Die Anmerkung kann in der Detailplanung Berücksichtigung finden.		
3-061	3	2	Fußverkehr	Öffentlichkeit	Keine gemeinsamen Rad- und Fußwege gewünscht	Stadt Sieburg	In beiden vorgeschlagenen Varianten wird diese Führungsform vermieden. Eine Ausnahme bildet die Unterführung der BAB 3. Hier wird aufgrund des unverändlichen Raumangebots auf einen gemeinsamen Fuß- und Radweg zurückgegriffen.		
3-062	3	2	Fußverkehr	Öffentlichkeit	Fußgängerbrücke über Zeithstraße zum Anno-Gymnasium bauen	Stadt Sieburg	Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiterverfolgt		
3-063	3	2	Fußverkehr	Öffentlichkeit	Prüfauftrag: Gemeinsame Führung Geh- und Radweg bei Gefälle von 3 Prozent nicht zulässig.	Stadt Sieburg	Im Bereich der BAB beträgt die Steigung etwa 4 5 Prozent. Der Einwand ist laut ERA, Seite 92 zwar berechtigt, es ergibt sich allerdings keine Alternative zur Planung. Aufgrund von Sichtverhältnissen und Gefahrenpotenzialen empfehlen wir die gemeinsame Führung im Seitenraum. Die ERA ist eine Empfehlung, keine Richtlinie.		
4-066	4	1	Fußverkehr	Öffentlichkeit	Zeithstraße/An den Tongruben: Gehwegnasen einrichten, um Abbieger zu verlangsamen. Abbiegen durch vorgezogene bauliche Radwegführung.	Stadt Sieburg	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Anmerkung kann in der Detailplanung Berücksichtigung finden.		
4-070	4	2	Radverkehr	Öffentlichkeit	Radweg nicht hinter der Haltestelle führen. Hier sind Konflikte mit den Fahrgästen zu befürchten.	Stadt Sieburg	Eine Führung hinter der Haltestelle reduziert die Konflikte zwischen Fahrgästen und Fußgängern, die ein- oder aussteigen. Eine gegenseitige Rücksichtnahme wird vorausgesetzt.		
4-071	4	2	Radverkehr	Öffentlichkeit	Nördlichen Radweg durch Radfahrstreifen ersetzen.	Stadt Sieburg	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Vorgeschlagene Führungsweise wurde so in Variante 1 realisiert.		
Stadt 1			ÖPNV	Stadt	Eine neue Haltestelle für den ÖPNV zwischen den Kreiseln prüfen	Stadt Sieburg, Rhein-Sieg-Kreis	Denkbar wäre eine eine Haltestelle südlich des Autohauses Hakvoort. Der dort sich dort in öffentlicher Hand befindliche Parkplatz am rechten Fahrbahnrand könnte den nötigen Platz im Seitenraum zur Verfügung stellen. Diese Haltestelle würde in günstiger Entfernung zu den Haltestellen "Siegburg Schwimmbad" und "Siegburg Feuerwache" legen. Eine Haltestelle auf der Fahrbahn wäre hier denkbar, eine bauliche Lösung mit Buskap obliegt der Detailplanung einer weiteren Prüfung.		

Stadt 2			Fußverkehr	Stadt	Querung Zeithstr./BCN Gibt es außer der LSA andere Möglichkeiten? In Zusammenhang mit 30kmh?	Stadt Sieburg	Die Ausgestaltung der Querungssituation ist abhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der verkehrlichen Belastung sowie von den Fußgängern/h (EFA 2002, Seite 19). Eine Quantifizierung der fußverkehrlichen Belastung erfordert eine weitere Erhebung (EFA 2002, Seite 19). Auch ohne Erhebung ist bei der vorliegenden verkehrlichen Belastung unabhängig von der angeordneten Höchstgeschwindigkeit und der Stärke des Fußverkehrs eine Mitteltrennung oder eine LSA empfohlen. Eine Mitteltrennung aufgrund der dafür notwendigen Aufweitung der Fahrbahn und des geringen Angebots am notwendigen Seitenraum nicht möglich.	
Stadt 3			Kfz_Verkehr	Stadt	Linksabbieger Zeithstr. -> Seidenbergstr. Umleitung über Kreisverkehr? Wie viele sagt die Zählung?	Stadt Sieburg	500 Kfz/Tag, 100 Fahrzeuge morgens in der Spitzenstunde, Hol- und Bringverkehr sowie LehrerInnen des Anno-Gymnasiums. Umleitung über Kreisverkehr denkbar aber umwegig und zwingend mit Verkehrsbehörde abzustimmen, um linkswidriges abbiegen final zu unterbinden.	Die Möglichkeit wird als Option aufgenommen.
Stadt 4			Kfz_Verkehr	Stadt	Linksabbieger Stadion -> Zeithstr. Umleitung über Kreisverkehr? Wie viele sagt die Zählung?	Stadt Sieburg	650 Kfz/Tag, Spitzenstunde nachmittags, 125 abbiegende Fahrzeuge hier, dominierende Abbiegebeziehung an diesem Knotenpunkt, drei mal stärker als Rechtsabbieger. Umleitung nur denkbar wenn "Am Stadion" Einbahnstraße wird und Linksabbieger über Bernhardstraße umgeleitet werden.	Die Möglichkeit wird als Option aufgenommen.
Stadt 5			Kfz_Verkehr	Stadt	Siehe Einwand 3 + 4: Ist ein Kreisverkehr dann noch leistungsfähig?	Stadt Sieburg	Leistungsfähigkeit hängt hier von der baulichen Ausgestaltung.	
Termin 28.10.			Kfz_Verkehr	Politischer Arbeitskreis	Würde überlegt, den LKW-Verkehr aus der Straße herauszunehmen?	Stadt Sieburg	Da eine der wichtigsten Planungsprämissen war, die Zeithstraße als leistungsfähige radiale Einfallstraße zu erhalten und den ÖPNV nicht zu behindern, wird von einer Regulierung des Schwerlastverkehrs (SV) abgesehen. Eine Regulierung des SV würde auch Konsequenzen für den ÖPNV nach sich ziehen.	
Termin 28.10.			Blau_Grüne_Infrast ruktur	Politischer Arbeitskreis	Werden die Maßnahmen aus dem Masterplan Grün berücksichtigt?	Stadt Sieburg	Der Masterplan Grün ist als Planungsgrundlage berücksichtigt worden. Die dort festgeschriebenen Ziele wurde wenn möglich berücksichtigt. Das eingeschränkte Platzangebot im Seitenraum macht die Begrünung an einigen Stellen schwierig, insbesondere in Planungsabschnitt 1. Eine Begrünung wurde im Planungsabschnitt 2 (Oktopus bis Seidenstraße) in beiden Varianten umfangreich vorgesehen.	
Termin 28.10.			Kfz_Verkehr	Politischer Arbeitskreis	Die Unterhaltung des Kreisverkehrs wird aufgrund der Höhenlage vergleichsweise teuer sein. Politik wünscht sich entsprechende Zahlen.	Stadt Sieburg	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Anmerkung sind Teil der Detailplanung und werden an den AG kommuniziert.	
Termin 28.10.			ÖPNV	Politischer Arbeitskreis	Im Kreiskonzept ist die Umsetzung von zwei Mobilstationen angedacht.	Stadt Sieburg	Das Mobilitätskonzept ist als Planungsgrundlage berücksichtigt worden. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Anmerkung sind Teil der Detailplanung und werden an den AG kommuniziert. Auch an dieser Stelle wird eine Umsetzung abhängig von der lokalen Flächenverfügbarkeit sein.	Es wird festgehalten, dass im Feinkonzept des Kreises die Mobilstation "Schwimmbad" hier platztechnisch berücksichtigt werden muss und dass dies in der Ermittlung der Vorzugsvariante zu beachten ist.