STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: FD 6/10 / Fachdienst 6/10 - Planung und Liegenschaften

Sitzungsvorlage

Datum: 21.03.2016
Drucksache Nr.: **16/0047/1**

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**	**Behandlung**
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	13.04.2016	öffentlich / Entscheidung

---

Betreff

Planfeststellungsverfahren für den 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 59 zwischen dem Autobahndreieck Sankt Augustin-West und dem Autobahndreieck Bonn-Nordost; Stellungnahme der Verwaltung

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Sankt Augustin beschließt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Ausbau der A 59 die folgende Stellungnahme.

Sachverhalt / Begründung:

Stellungnahme der Stadt Sankt Augustin im Planfeststellungsverfahren für den 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 59 zwischen dem Autobahndreieck Sankt Augustin-West und dem Autobahndreieck Bonn-Nordost

Grundsatzposition

Grundsätzlich wird die verkehrliche Notwendigkeit des geplanten Ausbaus der A 59 im Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck von der Stadt Sankt Augustin anerkannt, da mit dem Ausbau sowohl die Leistungsfähigkeit des Streckenabschnittes als auch die Verkehrssicherheit gesteigert werden können.

Allerdings sind die Unterlagen in verschiedenen Punkten durch den Vorhabenträger nachzuarbeiten.

Bedauerlich bei der Maßnahme ist allerdings der wohl nicht vermeidbare Rückbau von 6 Wohnhäusern auf der Westseite der Trasse in Meindorf.

Zu den Einzelaspekten nimmt die Stadt wie folgt Stellung:

S 13

Für den Bau der S-Bahn 13 besteht Baurecht und es wurde bereits mit den ersten Maßnahmen begonnen. Da von einer längeren Bauzeit auszugehen ist und die Inbetriebnahme der Strecke für 2026 vorgesehen ist, muss zwingend eine enge Abstimmung der Bauabläufe vorgenommen werden. Das betrifft insbesondere die Aufrechterhaltung der Verkehre zwischen Meindorf und Menden.

L 16

In den Planunterlagen wird erkennbar, dass bestimmte Baudetails(z.B. Kastenbauwerk der Brücke, Leitungsverlegungen etc.) noch darauf hindeuten, dass an der im Landesstraßenausbauplan festgeschriebenen Tieferlegung und Verschwenkung der L 16 westlich der A 59 festgehalten wird.

Die Stadt hatte im Zusammenhang mit der Umsetzung des in der geplanten Trasse der L 16 liegenden Bebauungsplans 306 auf den Ausbau der L 16 verzichtet.

Nach Rechtskraft des Bebauungsplans 306 wurden dort ein Nahversorger und eine Kindertagesstätte errichtet, die die Planung des Landes zur Tieferlegung und Verschwenkung der L 16 unmöglich machen.

Seit Jahren bemüht sich die Stadt in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW in dieser Angelegenheit um eine Lösung.

Mit einer Herausnahme der Planung der L 16 aus dem Bauprogramm des Landes könnte beim Neubau des Brückenbauwerks der A 59 über die L 16 durch eine Neuausrichtung der Brücke eine kleinräumige Optimierung der Trassierung der L 16 vorgenommen werden. Zur Durchfahrtshöhe findet sich in den Planfeststellungsunterlagen ein Hinweis auf S.36 des Erläuterungsberichts, dass diese beibehalten werden soll.

Ausbau der Landwirtschaftsbrücke

Die bestehende Landwirtschaftsbrücke in Höhe ca. Station 26+050.000 kann aufgrund des begrenzten Straßenquerschnitts keinen allgemeinen Verkehr aufnehmen.
Die Stadt spricht sich dennoch für eine Erweiterung des Bauwerks aus, nicht zuletzt um die Möglichkeit zu eröffnen, ggf. an dieser Stelle eine Landschaftsbrücke über die breiter werdende Infrastrukturtrasse zu installieren.

Lärm

Bedingt durch die wesentliche Änderung der A 59 mit zusätzlichen Fahrspuren besteht die Verpflichtung für den Baulastträger, den Lärmschutz nach den Grenzwerten der Lärmvorsorge herzustellen. Dadurch ergeben sich zukünftig in vielen Bereichen deutlich geringere Lärmbelastungen für die Bevölkerung.

Zur Senkung der Lärmbelastung sollen verschiedene Mittel zum Einsatz kommen:

1. Lärmmindernder Fahrbahnbelag,
2. Lärmschutzwall/wand,
3. passiver Lärmschutz.

Bebauungsplan 416 „Fasanenweg“

In den Planfeststellungsunterlagen wird der bereits baulich umgesetzte Bebauungsplan 416 augenscheinlich im Zustand der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nicht ausreichend berücksichtigt. Hier fordert die Stadt, dass vom Vorhabenträger noch eine entsprechende lärmtechnische Beurteilung mit Beschreibung der zu ergreifenden Maßnahmen vorgelegt wird.

Verlängerung des westlichen aktiven Lärmschutzes bis zur Landwirtschaftsbrücke im Bereich der Bonner Stadtgrenze

Der aktive Lärmschutz auf der Westseite der A 59 endet im Süden bei Station 24+450. Von dort sind in Richtung Bonn keine Schutzmaßnahmen in der Planung vorgesehen. Es bestehen Zweifel, ob die berechneten Lärmwerte den vorherrschenden Windlagen und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Lärmausbreitung auf den Ortsteil Meindorf Rechnung tragen.

Die Stadt fordert deshalb eine Verlängerung der aktiven Lärmschutzanlagen bis zur Landwirtschaftsbrücke im Bereich der Stadtgrenze zu Bonn.

Aspekte des Landschaftsschutzes und der Landschaftsästhetik sind bei der Gestaltung der 8,5 m hohen Schallschutzmaßnahme ausreichend zu berücksichtigen.

Stellungnahme zur Landschaftspflegeplanung und Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung

Die landschafts- und naturschutzfachlichen Prüfungen, die als Grundlage für den Feststellungsentwurf für das Planfeststellungsverfahren erfolgt sind, weisen zahlreiche fachliche und formale Mängel auf

1. Das Vorhaben ist entsprechend der Bestimmungen des UVPG § 3 UVP-pflichtig. Es liegen keine Unterlagen einer solchen UVP vor.

2. Gemäß Vorgaben des Landesumweltministeriums zur FFH-Vorprüfung ist eine Prüfung der FFH-Verträglichkeit des Vorhabens gem. § 34 Abs. 1 BNatschG erforderlich. Diese bezieht sich auf die Schutzziele und den Schutzzweck der nationalen Schutzgebietsverordnung. Sowohl die diesbezügliche Betrachtung als auch der Nachweis einer rechtskonformen Prüfung der FFH-Verträglichkeit fehlen.

3. Artenschutzprüfung: Die Beurteilung der Artenschutzsituation verzichtet vollständig auf eigene Erhebungen. Es wird auf Erfassungen und Kartierungen Dritter zurückgegriffen, die bereits zwischen 8 und 12 Jahre alt sind. Erkenntnisse, die so alt sind, müssen bekanntlich durch aktuelle Kartierungen überprüft und aktualisiert werden. Dabei sind die Erfassungen und Untersuchungen einschließlich des bei Vorkommen und Betroffenheit erforderlichen Artenschutzkonzepts für alle planungsrelevanten Arten separat und einzeln durchzuführen. Bei fehlender vertiefter Betrachtung dieser Arten, ihrer Aufenthalts- und Mobilitätsgewohnheiten und diesbezüglichen Einschränkungen ist auch eine artgerechte Planung der Artenschutzmaßnahmen, insbesondere der CEF-Maßnahmen kaum möglich. Beispiele dafür sind die fehlerhaften Betrachtungen für die Fledermäuse, die

für die Region so bedeutsamen Rebhuhnbestände, die Zauneidechse und verschiedene Amphibienarten. Dies gilt es, in fachlich korrekter Form nachzufordern.

4. Eingriffs-/Ausgleichsplanung und Bilanzierung: Bei der Beurteilung von Eingriff und Ausgleich ist die Betrachtung, Beurteilung und Bewertung aller Wirkungsfaktoren erforderlich. Dies betrifft sowohl die Eingriffe in Boden, Wasser und Natur und Landschaft als auch das Landschaftsbild und muss darüber hinaus in engem Kontext auch diesbezüglich zum Artenschutzgutachten stehen. Der Zerschneidungseffekt der Landschaft, aber auch der Lebensräume zahlreicher geschützter Tierarten, sowie der Lebens- und Erholungsräume des Menschen, der durch den 8spurigen Ausbau nunmehr ganz unüberwindbar wird, findet weder Bewertung in Zusammenhang mit dem Eingriff noch Berücksichtigung bei den Zielsetzungen und Verortungen der Ausgleichsmaßnahmen. Hier werden schlicht die vorrangigen Gebote der Eingriffsvermeidung und -minderung außen vor gelassen. Lässt sich ein Eingriff nicht vermeiden, so muss er in seiner Wirkung mit allen möglichen Mitteln und Maßnahmen gemindert werden (dabei hat die Kostenbetrachtung und der verständliche Wunsch nach einem möglichst günstigen Weg des Ausgleichs keine Rolle zu spielen). Darüber hinaus gilt es vorrangig die Ausgleichsmaßnahmen zu wählen und umzusetzen, die in unmittelbarem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Eingriff stehen. Insbesondere hinsichtlich der vorkommenden betroffenen planungsrelevanten Arten ist dies zwingend. Die Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der entsprechend der Gewässerentwicklungsplanungen vorgesehenen Maßnahmen an der Unteren Sieg erfüllen ganz und gar nicht die benannten Vorgaben des Verminderungsprinzips und des räumlichen und funktionalen Bezugs zum Eingriff. Das im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts vorgesehene Verbindungs- und Vernetzungsbauwerk einer Grün-/Landschaftsbrücke kann dagegen diese Eingriffsminderung, als auch den funktionalen und räumlichen Ausgleich für die Eingriffe leisten. Dies betrifft sowohl das gesamte Spektrum der betroffenen Arten und Artengruppen (Vögel, speziell auch Rebhühner, Fledermäuse, Kleinsäuger, Nieder- und Raubwild, Reptilien, Amphibien und Insekten) aber auch die Vernetzung der Erholungs- und Siedlungsräume der Sankt Augustiner aus Meindorf, Menden und Hangelar, sowie das Landschaftsbild und wirkt sich mindernd auch hinsichtlich des Immissionsschutzes, insbesondere dem Lärm, aus. Dieses Anliegen der Stadt Sankt Augustin ist dem Landesbetrieb bereits frühzeitig in den Vorverfahren zum jetzigen Planfeststellungsverfahren sowohl durch die betroffene Kommune als auch unterstützend durch die Fachbehörden (ULB RSK) und die Naturschutzverbände vorgetragen worden. Dabei stand unsererseits auch das Angebot im Raum, dass die Ausgleichspflicht für die BAB 59 auch monetär abgegolten werden könne, um in Kombination mit der Umsetzung anderer Ausgleichspflichten der angrenzenden Region (bspw. für das angrenzende Gewerbegebiet Menden Süd) durch die Stadt Sankt Augustin in den Bau der erforderlichen Grünbrücke zu fließen.

Tiefbau, Straßenbau

1. Lfd.1.8 -Regelungsverzeichnis: Verlegung Wirtschaftsweg bei Stat. 23+666 bis 24+650
   Die Bezeichnung "Wirtschaftsweg" ist nicht korrekt, es handelt sich von der Verkehrsbedeutung her im Wesentlichen um die städtische Hauptzufahrt zur Kläranlage, Straßenname - Auf dem Mirzengrehn -. Die gesamte Kläranlagenzufahrt ist aufgrund des Anlieferungsverkehres zur Kläranlage für den Begegnungsverkehr LKW/PKW auf 5,50 m dimensioniert worden, so dass unter Ausnutzung der Bankettstreifen auch der Begegnungsfall LKW/LKW möglich wird. Zusätzlich wird die Trasse von Fußgängern und Radfahrern als Anbindung zum Naherholungsbereich der Siegaue genutzt.

Die Trasse ist in Asphaltbauweise ausgeführt und nach Bk 3,2 bemessen worden. Zusätzlich sind beidseitige Bankette errichtet worden. Die im Regelungsverzeichnis Seite 6 Lfd. Nr. 1.8 beschriebene Wiederherstellung der vorhandenen Breite und Bauweise entspricht allerdings nicht der Darstellung im Lageplan Unterlage 5, Blatt Nr.2/4. Hier ist eine deutlich schmalere Straßenbreite mit 4,25 m angegeben, die für die Abwicklung des Schwerlastverkehrs der Kläranlage nicht ausreicht. Gemäß Erläuterungsbericht Ziffer 4.3.3 Seite 38, 1. Absatz wird der häufig auftretende Begegnungsfall LKW/Radfahrer ermöglicht, allerdings ist die ermittelte Breite von 4,25 m nicht korrekt. Der Begegnungsfall LKW/Radfahrer beträgt nach RAST 06 4,80 m (4,70 m).
Weiterhin ist die Trasse des Wirtschaftsweges auf westlicher Seite der A 59 im Kurvenverlauf zum Bauwerk 5208 630 (Bauwerk der A 59 über einen Wirtschaftsweg) aufzuweiten, so dass Radfahrer und Fußgänger nicht durch den in die Unterführung einbiegenden Schwerlastverkehr bedrängt werden können.
Die schmale Trasse von 4,25 m kann auch bei Stat. zwischen km 24+400 und km 24+500 im Bereich der schlechten Sichtverhältnisse neben dem Stillgewässer zu verkehrlichen Problemen führen.
Der Einmündungsbereich zur L 16 sollte in Bezug auf die schmale Breite des Wirtschaftsweges und die Belange der Verkehrsabwicklung der ein- und ausbiegenden Fahrzeuge überprüft werden, so dass Verkehrsbehinderungen im Einmündungsbereich zur L 16 vermieden werden.
Die Bestandsbreiten von 5,50 m zzgl. Bankettbreite sind daher nach der Verlegung des Wirtschaftsweges wie unter Lfd. Nr. 1.8 beschrieben " in der vorhandenen Breite und Bauweise" wieder herzustellen. Ersatzweise sind in Abstimmung mit der Stadt Sankt Augustin in ausreichenden Abständen Ausweichstellen für den Schwerlastverkehr einzurichten, wobei dann durchgehend für die gesamte Strecke für den Begegnungsfall LKW/Radfahrer eine Breite von 4,80 m statt 4,25 m zu berücksichtigen ist und die zuvor beschriebene Aufweitung der Kurve zum Brückenbauwerk 5208 630 und die weiteren verkehrlichen Belange (Einmündungsbereichs L 16 und Sichtverhältnisse bei Km 24+400 und km 24+500) auf jeden Fall einfließen sollten.
Des Weiteren reicht der geplante Deckenaufbau Bk 0,3 mit 10 cm Asphalttragdeckschicht und 50 cm Frostschutzschicht nicht für Verkehrsbelastung der Hauptzufahrt zur Kläranlage mit Schwerlastverkehr aus. Hier ist Bk 3,2 mit 4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DS, 6 cm Binder AC 16 BS und 12 cm Asphalttragschicht sowie eine Frostschutzschicht mit Ev2= 150 MN/m² zu wählen.
Die erforderliche Erschließung der Kläranlage ist ansonsten nicht mehr gewährleistet.
Die Anhebung der Gradiente zwischen km 24+400 und km 24+500 zur Verbesserung der Sichtverhältnisse der Kuppen-/Wannensituation wird allerdings ausdrücklich begrüßt.

2. Lfd.1.14 -Regelungsverzeichnis: Wirtschaftsweg als Grünweg bei Stat. 23+885 bis 24+124
   Es ist nicht erkennbar, aus welchem Grund die Stadt einen Unterhaltungsweg für die Beckenanlage I in die städtische Unterhaltung übernehmen soll. Es wird um Erklärung gebeten, da aus Sicht der Stadt die Unterhaltung beim Nutzer der Beckenanlage liegen sollte, d.h. bei Straßen NRW. Die Unterhaltung wird daher bis auf Weiteres abgelehnt.

3. Lfd.1.16 -Regelungsverzeichnis: Bauwerk der A 59 über einen Wirtschaftsweg bei Stat. 23+980.0399
   Wegen der Nutzung als Kläranlagenzufahrt ist die Unterführung für den Schwerlastverkehr mit Begegnungsfall LKW/Radfahrer nach RAST 06 sowie separatem Gehweg auszulegen.

4. Lfd.2.21 -Regelungsverzeichnis: Neubau eines Wirtschaftsweges bei Stat. 24+668,5 bis 24+775
   Da die Wegefläche als Unterhaltungsweg zum Dükerschacht DÜ3 genutzt wird, ggfls. auch als Rettungsweg oder Notweg, ist der Wirtschaftsweg in der gleichen Breite wie der Unterhaltungsweg gem. Lfd. Nr. 2.23, d.h. 4,00 m breite asphaltierte Wegebefestigung zu befestigen. Somit wird auch der Begegnungsfall PKW/Radfahrer ermöglicht. Da die Verkehrsfläche auch weiterhin Radfahrern und Fußgängern dienen wird, ist eine Straßenbeleuchtung vorzusehen. Gemäß dem üblichen Ausbaustandard ist die Wegebefestigung innerhalb der Wasserschutzzone 3a an den städtischen Kanal anzuschließen.
   Der Deckenaufbau wird als nicht ausreichend und zudem nicht frostsicher angesehen. Innerörtliche Wegebefestigungen sind nach städtischem Standard mind. nach Bk 0,3 zu bemessen, d.h. 4 cm Asphaltdecke, 10 cm Asphalttragschicht und Frostschutzschicht mit Ev2= 100 MN/m².

5. Lfd.2.30 -Regelungsverzeichnis: Wendeplatz Bahnhofstraße bei Stat. 24+785 (West)
   Die Wendeanlagengröße mit einem Durchmesser von 16 m ist für das Befahren mit Müllfahrzeugen nicht ausreichend bemessen. Die Erfordernisse zur Bemessung sind mit der RSAG als Müllentsorger abzustimmen, so dass ein Wenden für Müllfahrzeuge möglich wird.

6. Lfd.3.1 -Regelungsverzeichnis: Verlegung eines Wirtschaftsweges bei Stat. 24+920 bis 26+070
   Der Wirtschaftsweg ist nicht wie beschrieben in der Bauweise hydraulisch gebundene Deckschicht (HGD) vorhanden, sondern in einfacher bituminöser Bauweise.

7. Lfd.3.5 -Regelungsverzeichnis: Einmündung Hangelarer Straße bei Stat. 25+535
   Eine höhenmäßige Anpassung über 6 % Längsneigung ist zu vermeiden.

8. Lfd.3.6 -Regelungsverzeichnis: Einmündung verlegter Wirtschaftsweg bei Stat. 26+066
   Eine höhenmäßige Anpassung über 6 % Längsneigung ist zu vermeiden.

Tiefbau, Stadtentwässerung

<u>Aus dem Feststellungsentwurf, Unterlage 11, Regelungsverzeichnis</u>

<u>Seite 6, Nr. 1.7</u>
KM 23+490 – 23+495
Zwei Kanäle DN 2400 der Stadt Sankt Augustin, die von der Kläranlage zur Sieg führen, kreuzen die A 59 bei km 23+493 bzw. km 23+499, sowie die Rampe zur A 560 bei Bau-km 23+486 und tangieren in ihrem weiteren Verlauf die vorhandene Beckenanlage im AD Sankt Augustin-West.

Der Zustand der Kanäle ist vor Baubeginn und nach Bauende durch eine optische Kanalzustandserfassung zu dokumentieren. Die Unterlagen sind der Fachverwaltung zur Prüfung vorzulegen.

<u>Seite 1, Nr. 1.8</u>
KM 23+666 – 24+650
Der Wirtschaftsweg wird von der A 59 verdrängt und in der vorhandenen Breite und Bauweise (asphaltierte Deckschicht), je nach Abschnitt, sowohl in östlicher, als auch in westlicher Richtung verlegt. Der verlegte Wirtschaftsweg beginnt östlich der

A 59 an der zentralen Abwasserbehandlungsanlage der Stadt Sankt Augustin (ZABA), dient zukünftig auch der Zufahrt zur Beckenanlage I, verläuft durch die Unterführung Bauwerk 5208 630 und weiter westlich bis zur Einmündung in die L 16 Johann-Quadt-Straße.

Der Wirtschaftsweg wird unter der Autobahnbrücke zur ZABA geführt. Hier befindet sich ein Pumpwerk, welches das Abwasser aus dem Tiefpunkt der Unterführung ableitet. Die Funktion des Pumpwerks, die Zu- und Ableitungen und die Einrichtungen der Wasserfassung müssen jederzeit erhalten bleiben.

In der Baustellenphase ist die Anfahrtsmöglichkeit zur ZABA jederzeit für den LKW-Lieferverkehr aufrecht zu erhalten.

Seite 15, Nr. 2.6
KM 24+625
Bei ca. km 24+625 kreuzen zwei Kanäle die A 59. Es handelt sich um einen Schmutzwasserkanal DN 400, der von Westen nach Osten zu einer Pumpstation führt und um einen Regenwasserkanal DN 600, der von Osten nach Westen zur Sieg führt. Beide Kanäle sind in der Unterhaltung der Stadt Sankt Augustin. Sie müssen im Bereich des Baufeldes baulich gesichert werden. Zwei neue Kontrollschächte sind auf die vorhandenen Leitungen östlich der A 59 aufzusetzen.

Die beiden östlichen Schächte 81278037 und 81276184 sollen Richtung Grundstück S 13 versetzt werden und könnten mit der Planung der S 13 kollidieren (evtl. falscher Standort). Die Ausführungsplanung zur Kanalbaumaßnahme muss mit der Stadt im Detail abgestimmt werden.

Die beiden westlichen Schächte 81278035 und 81276150 sollen nach Westen versetzt werden. Sie liegen dann genau unter einer geplanten Lärmschutzwand und können zu Revisionszwecken nicht angefahren werden (Umplanung erforderlich). Die Ausführungsplanung zur Kanalbaumaßnahme muss mit der Stadt im Detail abgestimmt werden.

Generell ist der Zustand der Kanalhaltungen vor Baubeginn und nach Bauende durch eine optische Kanalzustandserfassung zu dokumentieren. Die Unterlagen sind der Fachverwaltung zur Prüfung vorzulegen.

Seite 20, Nr. 2.22
KM 24+670
Der vorhandene MW-Kanal entfällt im Bereich der zurückzubauenden Bahnhofstraße und wird über eine neue Leitung an den Kanal „Johann-Quadt-Straße“ angeschlossen.

Die Maßnahme wird zur Kenntnisgenommen. Die Ausführungsplanung zur Kanalbaumaßnahme muss mit der Stadt im Detail abgestimmt werden.

Seite 23, Nr. 2.30
KM 24+785
Aufgrund des Entfalls eines Teilabschnittes der Bahnhofstraße erfolgt ein Umbau des vorhandenen Wendeplatzes in Höhe der Bahnhofstraße 96 als Wendeanlage gemäß RASt, mit einem reduzierten Wendekreis von 8,00 m. Die Entwässerung erfolgt über die vorhandene Kanalisation.

Die beiden Endschächte im Trennsystem der Bahnhofstraße-Süd 81278515 und 81276920 liegen laut Planung später in dem Bereich einer Mulde/Böschung und sind nicht von einem Saugwagen zwecks Inspektion erreichbar. Die Anfahrt mit einem Saugwagen über entsprechend befestigte Flächen ist sicherzustellen.
Es wird davon ausgegangen, dass der Kanalhausanschluss zu dem Haus 96 nicht verändert werden muss!
Eine Anpassung des Kanalhausanschlusses zum Haus 96 a sollte geprüft werden!

Seite 26, Nr. 2.41
KM 24+900 – 24.930
Das Straßenende der Gemeindestraße „Im Winkel“ muss wegen des Ausbaus der A 59 nach Norden verlegt werden. Die vorhandene Wendemöglichkeit wird durch einen Wendehammer mit einem 6,00 m Wendekreis ersetzt.

Die beiden Endschächte im Trennsystem der Straße Im Winkel 80276970 und 80278490 liegen laut Planung später in dem Bereich eines dort beginnenden Wirtschaftsweges. Diese beiden Schächte sind nicht von einem Saugwagen zwecks Inspektion erreichbar!

Die befestigte Wendeanlage ist zu erweitern oder der Wirtschaftsweg bis zu den Schächten in bituminöser Oberfläche auszubauen.

Verkehrsregelungen und Feuerwehr

Aus den vorliegenden Unterlagen sind die Auswirkungen während der Bauphase auf die angrenzenden Straßenbereiche nicht ersichtlich. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere die L 16 (Hauptverbindungsachse zwischen den Ortsteilen Meindorf und Menden und im weiteren in/aus FR Beuel bzw. Bonn) sowie die angrenzenden Gemeindestraßen und Wirtschaftswege durch länger andauernde Verkehrsbeschränkungen in erheblicher Form betroffen sein werden. Es ist ferner davon auszugehen, dass sich die Verkehrsbeschränkungen räumlich in einem weiten Umfeld über die eigentliche Maßnahme hinaus auf das Straßennetz im Stadtgebiet von Sankt Augustin und auch angrenzenden Kommunen auswirken. Nicht nur der vorgenannte kommunale Straßenbereich, sondern auch der Verkehr auf der BAB A 59 wird betroffen sein. Es werden sich "Schleichstrecken" im kommunalen Straßennetz während der im Zuge der Baumaßnahme zu erwartenden Stauphasen auf der BAB A 59 etablieren.

Werden bei der Durchführung der Baumaßnahme Umleitungen, Ersatzwege oder Ähnliches notwendig, so werden diese Maßnahmen vorab mit der Stadt abgestimmt und zu Lasten des Trägers der Baumaßnahme hergestellt.

Die im Brandschutzbedarfsplan festgesetzten Hilfsfristen der Freiwilligen Feuerwehr müssen - auch während der Bauphase - eingehalten werden.

Daher bedarf es im Zuge der Vorbereitung und Durchführung der Baumaßnahme zu den verkehrlichen Beeinträchtigungen mit großzügigem zeitlichen Vorlauf einer engen Abstimmung zwischen Maßnahmenträger, Straßenverkehrsbehörde und Freiwilliger Feuerwehr der Stadt Sankt Augustin sowie der Kreispolizeibehörde und den Straßenverkehrsbehörden der umliegenden Städte.

Durch den Ausbau darf keine Beeinträchtigung der geplanten Baumaßnahme "Feuerwehrhaus Meindorf" erfolgen (evtl. in Frage kommendes Grundstück im Bereich Johann-Quadt-Straße/Auf dem hohen Ufer).

In Vertretung

Rainer Gleß
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme
☒ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☐ hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

☐ Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

☐ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
☐ über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
☐ über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.