



Landesbetrieb Straßenbau NRW
RNL Rhein-Berg – AS Köln

Protokoll

**Vorstellung der Ersatzneubauten (Brücken) und der Lärmschutz-
wände am 01.12.2016, 09.00 Uhr an betroffene Dritte (Kommunen, DB
AG, UNB, HNB, Wasserbehörde)**

Ort: Landesbetrieb Straßenbau NRW
RNL Rhein- Berg – AS Köln
Deutz- Kalker- Str. 18
50679 Köln

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

Frau Ost (Büro IGS)
Herr Grether (Büro IGS)
Herr Weihrauch (Büro IGS)

Frau Kohlberg (Büro IHB)
Herr Kretschmer (Büro IHB)
Herr Iantorno (Büro IHB)

Verteiler: gemäß Teilnehmer

Anhang: Präsentation

TOP	Sachverhalt	Hinweis
1	Projektvorstellung	
	<p>Frau Michels (Straßen.NRW)</p> <ul style="list-style-type: none"> - A3 von AD Heumar bis AS Bad Honnef - ca. 40 km auf ca. 10 Jahre - 5 Abschnitte (durch die Lage der Anschlussstellen definiert) - Beginn mit dem Abschnitt 3 resultierend aus der Nachrechnung der Brücken und der damit sich ergebenden geringen Tragfähigkeit - Abschnitt 3 mit einer Länge von ca. 6,25 km - 7 BW-NEU, da fehlendes Ziellastniveau <p>- Ende 2017 Baubeginn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufrechterhaltung der Fahrspuren (VF 4+2) - 2 Jahre Bauzeit für Neubau BW und LSW - 4 Hauptbauphasen zuzüglich vor- / nachbereitende Phasen 	
2	Vorstellung Brückenbauwerke	
	<p>Frau Ost (IGS)</p> <p>BW Rothenbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - Querung Gewässer - Konstruktion, Herstellungstechnologie und Bauzeit (siehe Präsentation) - Vergrößerung Durchflussquerschnitt ist vorgesehen - Hinweis auf sensible Rahmenbedingungen durch Naturschutzgebiete (Installation eines Wildschutzzaunes) - Besonderheiten des Abbruchkonzeptes <ul style="list-style-type: none"> - Abbruch im Schutz einer Verrohrung - Abbruch von der A3 her (keine Baustellenzufahrt im Bereich des Gewässers) - Abbruch nicht in den Bauphasen, sondern in günstigen eingriffsminimierenden Jahreszeiten <p>Herr Schuth (UNB) berichtet über den Vorteil eines „erweiterten“ Bauwerks und begrüßt diese Planung. Hinweis auf bereits erfolgte Abstimmungen mit Herrn Kretschmer wird seinerseits gegeben. Die UNB fordert die Prüfung der Realisierbarkeit eines weiteren Durchlasses in anderer Örtlichkeit an der Bundesstraße B 484 im Rahmen dieses Vorhabens oder als Ökokontomaßnahme. Mit dieser weiteren Maßnahme an der B 484 wäre nach Einschätzung der UNB eine Stärkung des Biotopverbundes möglich.</p> <p>Herr Kretschmer (IHB) Eingriffe sind ermittelt und bilanziert. Mit dem Bau des neuen Durchlasses Rothenbach wird der erste Schritt für mögliche Folgemaßnahmen gelegt. Für den Entwurf liegt eine ausgeglichene Bilanz vor. Mit den aus dem Bauvorhaben resultierenden Eingriffen kann das Bauwerk im Zuge der B 484 als mögliche Kompensationsmaßnahmen nicht begründet werden.</p> <p>Herr Schuth (UNB) Ausgleichsbilanzierung zwischen Planung und Bau ist oft nicht ausreichend. Die Eingriffe im Zuge der Realisierung sind oft umfangreicher als in der Bilanzierung berücksichtigt.</p> <p>Herr Cornelis (Straßen.NRW) sieht keine Möglichkeiten einer Realisierung des zusätzlichen Bauwerkes an der B 484 im Zuge dieser Maßnahme (Abschnitt III). Der Nutzen und die Bedeutung werden grundsätzlich aber auch gesehen und im weiteren Verlauf der Gesamtmaßnahme als künftige</p>	

TOP	Sachverhalt	Hinweis
	Ausgleichsmaßnahme ggf. erwogen.	
	<p>Rohr-Durchlass Herr Wicherek (Aggerverband) verweist auf einen Rohr-Durchlass bei km ca. 18+250.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Herr Wicherek erfragt, ob Maßnahmen an diesem Durchlass geplant sind und ob der Durchmesser auf ausreichende Leistungsfähigkeit hin überprüft wurde. - Seitens des Aggerverbandes ist nicht bekannt, wo das durchfließende Wasser herkommt und hingeführt wird. <p>Straßen NRW erläutert, dass an diesem Durchlass bisher keine Maßnahmen vorgesehen, aber auch keine Probleme bekannt sind. Der Durchlass wird dahingehend nochmals überprüft.</p>	Im Nachgang: Es ist seitens Straßen. NRW keine Überprüfung des Durchlasses vorgesehen.
	<p>BW Alte Lohmarer Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Querung Wanderweg - Konstruktion, Herstellungstechnologie und Bauzeit (siehe Präsentation) - Vergrößerung Stützweite vorgesehen - Lärmintensive Arbeiten werden während eine Dauer von ca. 4-5 Wochen je Phase (jeweils Ende und Mitte des Jahres) ausgeführt. - Die Passierbarkeit des BW für Fußgänger und Radfahrer am Wochenende ist gegeben. 	
	<p>BW Zeithstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Querung Gemeindestraße - Konstruktion, Herstellungstechnologie und Bauzeit (siehe Präsentation) - Vergrößerung Stützweite vorgesehen, beidseitige LSW auf dem Bauwerk geplant - Einsatz von Spannbetonfertigteilen ermöglichen eine Reduzierung des Traggerüsts - Durchfahrtshöhe $\geq 4,7\text{m}$ im Endzustand - Vollsperrung für den Abbruch des Überbaus und das Verlegen der Fertigteile ist unumgänglich - Verschieben/Verziehen der Straße zur vollständigen Aufrechterhaltung der Fahrspuren auch während der Realisierung möglich - Abstimmung zu lokal bedingten terminlichen Zwängen (Busverkehr, Festivitäten, tangierende Baumaßnahmen) wird erfolgen 	
	<p>BW Im alten Keller</p> <ul style="list-style-type: none"> - Querung Feldweg - Konstruktion, Herstellungstechnologie und Bauzeit (siehe Präsentation) - Vergrößerung Stützweite vorgesehen, bestehende LSW separat neben Bauwerk (Ri Frankfurt) - Vorgesaltetes Bauwerk zur Realisierung von Hochwasserschutzmaßnahmen getrennt vom Bauwerk „Im alten Keller“ ist seitens der Stadt Sankt Augustin geplant. - Eine weitere Abstimmung diesbezüglich ist zwischen Straßen.NRW, Stadt St. Augustin und planenden Büros (Ing. Büro Hartmann und IGS) erforderlich und läuft zur Zeit (Anbindung Hochwassertor an Bauwerk mittels Wandscheiben). 	

TOP	Sachverhalt	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> - Es ist eine Verwaltungsvereinbarung zwischen Straßen.NRW und der Stadt St. Augustin bezüglich der Hochwasserschutztores abzuschließen. 	
	<p>BW Frankfurter Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Querung Landesstraße - Konstruktion, Herstellungstechnologie und Bauzeit (siehe Präsentation) - Vergrößerung Stützweite vorgesehen, beidseitige LSW auf dem Bauwerk - Einsatz von VFT-Trägern ermöglicht eine Reduzierung des Traggerüsts - keine Reduzierung der Durchfahrts Höhe im Endzustand 	
	<ul style="list-style-type: none"> - Vollsperrung für den Abbruch des Überbaus und das Verlegen der Fertigteile ist unumgänglich - Verschieben/Verziehen der Straße zur vollständigen Aufrechterhaltung der Fahrspuren auch während der Realisierung möglich - Abstimmung zu lokal bedingten terminlichen Zwängen (Busverkehr, Festivitäten, tangierende Baumaßnahmen) wird erfolgen 	
	<p>BW DB AG</p> <ul style="list-style-type: none"> - Querung zweigleisige elektrifizierte Bahnstrecke - Konstruktion, Herstellungstechnologie und Bauzeit (siehe Präsentation) - Vergrößerung Stützweite ist vorgesehen. - Einsatz von Stahlverbundfertigteilen machen eine Minimierung der Sperrpausen möglich - Gewährleistung Lichtraumprofil ist gegeben (Aussage DB AG, Hr. Schwarz) - Vollsperrung für den Abbruch des Überbaus und das Verlegen der Fertigteile unumgänglich - Realisierung in der Bauzeit 2018/2019 infolge Sperrpausenmeldung nicht realistisch (mind. 19,5 Monate vor Sperrpause) <p>Herr Schwarz (DB AG)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konstruktion und Herstellung wird grundsätzlich befürwortet - Bei der Abstimmung der Sperrpausen sind die Bauaktivitäten im Zusammenhang mit der S13 zu berücksichtigen - Abstimmungen mit der DB Netz AG sind mit Schwerpunkt folgender Themen zu führen: <ul style="list-style-type: none"> - Konstruktion - Sperrpausen - OLA - Kreuzungsvereinbarung 	
	<p>BW Siegbrücke Stadt Sankt Augustin</p> <ul style="list-style-type: none"> - äußert den Wunsch auf Ergänzung eines Radweges auf beiden Seiten der A3 - Straßen NRW: Dem Wunsch kann nicht entsprochen werden. Das BW wird nicht neu errichtet. 	
	<p>BW Abfahrtsrampe (AS Lohmar)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Querung Fuß- und Radweg - Konstruktion, Herstellungstechnologie und Bauzeit (siehe Präsentation) - Vergrößerung der Stützweite aus naturschutzrechtlichen Aspekten vorgesehen <p>Zuwegung ist nur über Fuß- und Radweg möglich.</p>	

TOP	Sachverhalt	Hinweis
	<p>Lärmschutzwände</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorstellung der Lage und Abmessungen der Wandabschnitte, Konstruktion sowie Erscheinungsbild (siehe Präsentation) - Arbeiten werden von der A3 aus durchgeführt <p>Herr Schuth (UNB)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Darstellung der Einwirkungen auf das Landschaftsbild infolge der Wanderrhöhung und die Planung ggf. erforderlicher Kompensationsmaßnahmen soll im LBP erfolgen - UNB beteiligt ggfs. Naturschutzverbände - Glassegmente nicht 100% transparent ausbilden (Vogelschutz) 	
3	Planrecht	
	<p>Straßen.NRW</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine Planfeststellung vorgesehen - Verfahren auf der Grundlage unwesentlicher Bedeutung - für bestimmte Objekte mit Einzelfallgenehmigungen (z.B. Rothenbach) <p>Herr Schuth</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einreichung einer landespflegerischen Unterlage als vollständige Dokumentation für den Planungsabschnitt der A3 (3 Exemplare) mit LBP, FFH-Vorprüfung, Artenschutzrechtliche Prüfung auf dem bisherigen Untersuchungsstand - Im Ergebnis dessen erfolgt eine Aussage der Unteren Naturschutzbehörde, ob und wofür eine Einzelfallgenehmigung erforderlich ist und inwieweit Naturschutzverbände zu beteiligen sind <p>Die Besprechungsteilnehmer äußern keine anderweitigen Bedenken als aufgeführt. Sie sind somit grundsätzlich mit der Bauweise, Bauart und der vorgestellten Ersatzneubauten einverstanden.</p> <p>Es wird festgehalten, dass im Detail Absprachen erforderlich werden.</p> <p>Unter anderem sind dies: verkehrliche Belange (bauzeitliche Verkehrsführung, Beachtung der DB Maßnahme S13, Hochwasserproblematik BW „Im alten Keller“, Biotopverbund)</p>	

Aufgestellt: 14.12.2016

gez. O. Weihrauch
IGS INGENIEURE GmbH & Co. KG
