

Der Bürgermeister

Postanschrift: Stadtverwaltung 53754 Sankt Augustin

Bezirksregierung Köln  
Zeughausstraße 2-10  
50667 Köln

Dienststelle	
Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung Planung, An der Post 19	
Auskunft erteilt: Frau Jasmin Bies	Zimmer: 1.25
Telefon (0 22 41) 243-0	Durchwahl: 270
Telefax (0 22 41) 243-430	Durchwahl: 77270
E-Mail-Adresse: <a href="mailto:jasmin.bies@sankt-augustin.de">jasmin.bies@sankt-augustin.de</a>	
Internet-Adresse: <a href="http://www.sankt-augustin.de">http://www.sankt-augustin.de</a>	
Besuchszeiten	
Rathaus	Bürgerservice
montags bis freitags: 8.30 Uhr - 12.00 Uhr, montags: 14.00 Uhr - 18.00 Uhr	montags bis freitags: 7.30 Uhr - 12.00 Uhr, montags und donnerstags: 14.00 Uhr - 18.00 Uhr

Ihr Schreiben vom  
08.05.2019

Ihr Zeichen  
25.3.3.2-4/15

Mein Zeichen  
6/10/1-BJ

Datum  
19.06.2019

**Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i. V. m. dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) für den 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahn 59 (A59) zwischen dem Autobahndreieck Sankt Augustin-West und dem Autobahndreieck Bonn Nordost, von Bau-km 23+440 bis Bau-km 26+650, einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter sowie der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen auf den Gebieten der Städte Bonn und Sankt Augustin**

Sehr geehrter Herr Gruse,

hiermit erhalten Sie die Stellungnahme der Verwaltung zum o.g. Planfeststellungsverfahren.

Im öffentlichen Straßenverkehr bedarf es bei vorübergehenden Verkehrsbeschränkungen einer Erlaubnis der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Diese Erlaubnis ist außerhalb des Streckennetzes der Bundesautobahn bei der örtlichen Straßenverkehrsbehörde (FD 1/10) rechtzeitig zu beantragen. Wegen des Umfangs der Maßnahme wird dringend darum gebeten, sehr frühzeitig die konkret geplanten baulichen Abläufe mit vorgesehenem Verkehrszeichenplan zu übersenden, da Abstimmungsgespräche mit den Straßenbulasträgern, Kreispolizeibehörde, Straßenverkehrsbehörde, Freiwillige Feuerwehr der Stadt Sankt Augustin und ÖPNV sowie evtl. weiteren Dienststellen der Stadtverwaltung erforderlich sein werden.

Beim Brand- und Bevölkerungsschutz bestehen zurzeit keine Bedenken, im Übrigen siehe oben.

Zudem möchte ich ergänzend auf die Stellungnahme vom 26.02.2016 hinweisen: Aus den vorliegenden Unterlagen sind die Auswirkungen während der Bauphase auf die angrenzenden Straßenbereiche nicht ersichtlich. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere die L16 (Hauptverbindungsachse zwischen den Ortsteilen Meindorf und Menden und im weiteren in/aus FR Beuel bzw. Bonn) sowie die angrenzenden Ge-

**Bankverbindungen**

Kreissparkasse Köln IBAN DE11 3705 0299 0033 0016 52 Swift BIC: COKSDE33XXX  
 VR-Bank Rhein-Sieg eG IBAN DE53 3706 9520 5000 4590 13 Swift BIC: GENODED1RST  
 Postbank Köln IBAN DE39 3701 0050 0023 1085 03 Swift BIC: PBNKDEFF370  
 Steyler Bank GmbH IBAN DE14 3862 1500 0000 0119 49 Swift BIC: GENODED1STB

**Öffentliche Verkehrsmittel**

Haltestelle: Sankt Augustin Zentrum/Hochschule  
 Bonn-Rhein-Sieg  
 Straßenbahn: 66  
 Busse: 508, 517, 529, 535

meindestraßen 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 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.

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).

Nicht Bestandteil des 1. Deckblattverfahrens, aber dennoch aus Sicht der Stadt zu berücksichtigen, sind die beiden folgenden Punkte:

#### 1. Durchfahrtshöhe

In den Planfeststellungsunterlagen zur Erweiterung der A59 und auch zum Bau der S13 wird die bestehende Durchfahrtshöhe der L16 beibehalten. Im Bereich des straßengebundenen ÖPNV entsteht dadurch ein Problem.

Die Höhenentwicklung der neuen abgasarmen oder abgasfreien Busgeneration konnte zum Beginn der Planungen nicht erahnt werden. Dies wurde seinerzeit weder von der RSVG oder den SWB in die Verfahren zur A59 oder S13 eingebracht. Die Problematik wurde für die Stadt Sankt Augustin erst mit Baubeginn der S13 erkennbar, als die Busbetriebe eine größere Durchfahrtshöhe einforderten.

Um den straßengebundenen ÖPNV nicht einschränken zu müssen, unterstützt die Stadt Sankt Augustin die Verkehrsbetriebe SWB und RSVG im Wunsch nach einer geringfügigen Absenkung der Trasse der L16. Diesen Belange sollte im Rahmen des ohnehin erforderlichen 2. Decksblatts Rechnung getragen werden.

#### 2. Landesradschnellweg

Die Stadt Sankt Augustin weist auf Überlegungen der Stadt Bonn, des Rhein-Sieg-Kreises sowie der Gemeinden Alfter, Troisdorf und Sankt Augustin zur Einrichtung eines Landesradschnellwegs zwischen Alfter und Troisdorf in Verbindung mit dem Neubau des Tausendfüßlers und der Nordbrücke Bonn hin. Diese Überlegungen wurden bereits in Gesprächen und Schriftverkehr mit dem Landesbetrieb Straßen NRW und dem Landesministerium thematisiert. Die Verbindung würde im Planbereich zur Erweiterung der A59 in direkter Parallellage westlich der A59 verlaufen. In diesem Zusammenhang wäre die südlich von Meindorf vorgesehene Feldwegverbindung in Asphaltbauweise herzustellen.

Durch den Abbruch mehrerer Wohngebäude im Rahmen der Erweiterung der A59 entsteht für die Stadt Sankt Augustin keine Verpflichtung, Ersatzobjekte bereitzustellen (Erläuterungsbericht S. 27).

Östlich der Bahnlinie, insbesondere zwischen Bahnstrecke und Kirchstraße, ist kein Mischgebiet ausgewiesen. Diese textliche Argumentation widerspricht der graphischen Darstellung in den Lageplänen zu Lärmschutzmaßnahmen. Wie dem Übersichtsplan PmL Unterlage 7.1.1D Blatt Nr. 1D/1 der Planunterlagen zu entnehmen ist, befinden sich dort allgemeine und reine Wohngebiete. Eine Übersicht über die Bebauungsplanverfahren sowie einen Auszug aus dem gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Sankt Augustin finden Sie anbei. Auch im Planfeststellungsverfahren zur S 13 wurde das Gebiet östlich der Bahnstrecke als allgemeines/reines Wohngebiet behandelt (Erläuterungsbericht S. 33). Das Gebiet westlich der Bahnlinie ist, wie dem beigefügten Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan entnommen werden kann als gemischte Baufläche heranzuziehen.

Es wird gebeten, die geplanten Lärmschutzmaßnahmen (insbesondere Lärmschutzwand) zum Schutz der vorhandenen und der nach Flächennutzungsplan vorgesehenen Wohngebiete deutlich auszuweiten. Weiterhin bitte ich um Beachtung laufender und rechtskräftiger Bauleitplanverfahren. Eine Übersicht finden Sie anbei.

Für das Bebauungsplanverfahren Nr. 408/1 N „Gewerbegebiet Menden-Süd“ sind auf im städtischen Eigentum befindlichen Flächen in der Grube Deutag Ausgleichsmaßnahmen geplant. Der Stadt Sankt Augustin liegt diesbezüglich keine vertragliche oder dingliche Sicherung vor. Diesbezüglich verweise ich auf meine E-Mail vom 28.11.2018. Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Erweiterung der A59 können somit nicht auf städtischen Flächen und insbesondere nicht auf mit Ausgleichsmaßnahmen belegten Flächen in der Grube vorgesehen werden. Um den Ausbau nicht zu behindern, wird im Hause nach Alternativen gesucht. Diesbezüglich verweise ich auf die Stellungnahme des Büro für Natur- und Umweltschutz. Eine Kontaktaufnahme mit der Stadtverwaltung, Fachbereich 6/10/1 Planung bzw. Büro für Natur- und Umweltschutz (BNU) wird empfohlen. Ansprechpartner beim BNU: Herr Kasper Durchwahl 269, [gerhahr.kasper@sankt-augustin.de](mailto:gerhahr.kasper@sankt-augustin.de), Frau Rump Durchwahl 407, [carmen.rump@sankt-augustin.de](mailto:carmen.rump@sankt-augustin.de). Ansprechpartner beim FB 6/10/1: Herr Knipp Durchwahl 266, [jochen.knipp@sankt-augustin.de](mailto:jochen.knipp@sankt-augustin.de). Frau Bies Durchwahl 273, [jamin.bies@sankt-augustin.de](mailto:jamin.bies@sankt-augustin.de).

Gemäß Feststellungsentwurf, 1. Deckblatt soll die Straße - Auf dem Mirzengrehn - in 5,50 m Breite in Asphaltbauweise ausgebaut werden und beidseitige standfeste 0,75 m breite Bankette aus Schotterrasen erhalten, so dass der Begegnungsfall LKW/PKW (nach RASSt 06 -5,55 m zzgl. beidseitig 0,50 m Seitenraum) schadlos möglich ist.

Die Bestandssituation der L 16 ist nicht korrekt dargestellt worden. Im Einmündungsbereich L 16/ Auf dem Mirzengrehn befindet sich ein fahrbahnparalleler asphaltierter Gehweg auf nördlicher Seite entlang der L 16, der auch in der Unterführung weitergeführt wird. Für Radfahrer ist hier ein Schutzstreifen markiert worden. Am westlichen Bauwerksrand der Unterführung der L 16 befindet sich zudem eine Bushaltestelle, ein Altglascontainer-Standort und Fahrradstellplätze. Im weiteren Verlauf der L 16 befindet sich auf Höhe Haus Nr. 8 eine bauliche Querungsstelle für Fußgänger. Zudem ist

die Pumpstation von Straßen.NRW nicht angegeben worden. Die Einmündung ist daher daraufhin anzupassen.

Laut Erläuterungsbericht ist vom westlichen Bauwerksrand aus gesehen, die L 16 auf einer Länge von ca. 70 m anzupassen. Laut Darstellung im Lageplan 2D/4 ist eine Muldenentwässerung dargestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Auflagen der Wasserschutzgebietsverordnung zu beachten sind. Die Entwässerung der L 16 innerhalb der Ortslage ist daher mit Anschluss an die städtische Kanalisation vorzusehen.

Das Brückenbauwerk soll so konstruiert werden, dass für einen späteren Zeitpunkt die Option bestehen bleibt, die L 16 tiefer zu legen.

Da im Verlauf der Straße - Auf dem Mirzengrehn - vor der Einmündung der L 16 einen S-förmiger Kurvenverlauf trassiert worden ist, sollte eine Kurvenaufweitung bemessen werden, so dass der vorgegebene Begegnungsfall auch in diesem Bereich gewährleistet ist. Der Einmündungsbereich zur L 16 sollte so bemessen werden, dass mögliche Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern vermieden werden und ein Abbiegen problemlos möglich ist. Die Planung sollte daraufhin noch geprüft werden.

Bei ca. km 24+600 ist im neuen Straßenverlauf - Auf dem Mirzengrehn - ein Schutzstreifen von 2 x 4 m eingetragen worden. Welche Einschränkungen / Grunddienstbarkeiten ergeben sich daraus?

Da im Abschnitt von km 24+350 bis km 24+470 eine L-Steinkonstruktion entlang des Straßenrandes zu dem Stillgewässer erforderlich wird und das angrenzende 75 cm breite standfeste Bankett als Ausweichmöglichkeit dienen wird, sollten die notwendigen Absturzsicherungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Weiterhin wird um Begründung gebeten, aus welchem Grund diese aufwendigere L-Stein-Konstruktion einer Abböschung vorgezogen wird.

Da die Trasse der Kläranlagenzufahrt teilweise im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Sieg liegt, sind die baulichen Anlagen der Verkehrsinfrastruktur gem. § 78 Abs. 7 WHG hochwasserangepasst zu errichten. Dies ist zu beachten, da im Erläuterungsbericht steht, dass die Unterführung sowohl bei hohen Grundwasserständen (MHGW: 49,07 m ü NN), als auch bei größeren Hochwasserlagen (HQ 100: ca. 53,17 m ü NN der Sieg bzw. des Rheins) geflutet wird.

Im Bereich des Unterführungsbauwerkes/Zufahrt ZABA bei km 23+980 wird ein geplanter Querschnitt mit einer lichten Weite von 7 m angegeben. Eine weitere Angabe zur Querschnittsaufteilung der Verkehrsflächen ist nicht vorhanden. Die Querschnittsaufteilung einschl. Ausleuchtung ist daher noch abzustimmen. Sind ein Gehweg und ein Schrammbord eingeplant? Da vermutlich innerhalb der Unterführung keine KFZ-Begegnung möglich ist bzw. eingeschränkt möglich ist, wird um Klärung gebeten, ob sich in dem unmittelbar außerhalb der Unterführung beginnenden Kurvenverlauf ein wartendes Fahrzeug angemessen aufstellen kann.

Auf westlicher Seite des Unterführungsbauwerkes bei km 24+000 wird der Richtung Norden abzweigende Wirtschaftsweg abgebunden und über eine geänderte Wegeführung neu trassiert. Gründe für diese Änderung sind nicht ausgeführt. Die weiteren Wirtschaftswege erhalten laut Planung eine neue Anbindung an die Straße - Auf dem Mirzengrehn -. Die Befahrbarkeit des Einmündungsbereichs mit landwirtschaftlichen

Fahrzeugen ist zu gewährleisten, augenscheinlich sind die dargestellten Kurvenradien zu eng ausgelegt. Es wird um Prüfung gebeten.

Zum Höhenverlauf der Trasse ist lediglich die Aussage getroffen worden, dass im Bereich des Stillgewässers die Gradienten etwas angehoben wurde, um die derzeit sehr schlechten Sichtverhältnisse mit einer Kuppen-/Wannenausrundung abzumildern. Eine Abstimmung mit der Stadt im weiteren Verfahren wird daher für erforderlich gehalten. Eine Verbesserung der Sichtverhältnisse wird befürwortet, eine Verschlechterung der Hochwassersituation sollte jedoch nicht eintreten.

Der Deckenaufbau mit 10 cm Asphalttragdeckschicht und 50 cm Frostschutzschicht wird für den anstehenden Verkehr der Kläranlagenzufahrt als nicht ausreichend angesehen. Es sollte mindestens folgender Aufbau erfolgen: 4 cm AC 11 DS, 14 cm Asphalttragschicht AC 32 TS, 50 cm Frostschutzschicht gemäß RStO 12 Bk1, 0 mit  $E_{v2} > 120 \text{ MN/m}^2$  für die Frostschutzschicht.

Da die Trasse der Kläranlagenzufahrt in der Wasserschutzzone IIIa liegt, sind die Auflagen der Wasserschutzgebietsverordnung Meindorf zu beachten. Bitte dabei beachten, dass bislang die Entwässerung seitlich über die belebte Bodenzone erfolgte. Es wird von 30 bis 50 Fahrzeugbewegungen für den Kläranlagenbetrieb am Tag ausgegangen. Aus städtischer Sicht ist das geplante Bankett aus Schotterrasen nicht als belebte Bodenzone zu werten. Zur Straßenentwässerung ist daher eine Klärung und schriftliche Zustimmung seitens des Amtes für Natur- und Umweltschutz - Gewässerschutz - beim Rhein-Sieg-Kreis einzuholen.

Die Baulastgrenzen sollten eindeutig geregelt werden. Dabei sollten sämtliche Wegeführungen, die ausschließlich dem Betrieb der Anlagen von Straßen.NRW dienen, z.B. Zufahrt Versickerungsbecken u.a., in der Baulast von Straßen.NRW übergehen. Wegeführungen, die in die Baulast der Stadt Sankt Augustin übergehen, sind nach städtischem Standard in Asphaltbauweise zu errichten.

Der Unterhaltungsweg in der Ortslage von Meindorf zwischen Johann-Quadt-Straße und Bahnhofstraße sollte aufgrund der Nutzung von Radfahrern und Fußgängern innerhalb der Ortslage wie bisher eine Straßenbeleuchtung erhalten. Zudem wird der Deckenaufbau von 10 cm Asphalttragdeckschicht und 25 cm Frostschutzschicht als nicht ausreichend angesehen. Es sollte mindestens folgender Aufbau erfolgen: 4 cm AC 8 DN, 10 cm Asphalttragschicht AC 32 TN, 50 cm Frostschutzschicht gemäß RStO 12 Bk0, 3 mit  $E_{v2} > 120 \text{ MN/m}^2$  für die Frostschutzschicht. Die Auflagen der Wasserschutzgebietsverordnung Meindorf sind zu beachten.

Die Bemessung der Wendeanlage in der Bahnhofstraße und - Im Winkel - ist mit der RSAG als Müllentsorger abzustimmen.

Der Wirtschaftsweg zwischen Station ca. 24+900 bis 26+100 ist aus Unterhaltungsgründen in Asphaltbauweise herzustellen. Nach Kenntnis der Stadt besteht zudem eine asphaltierte Wegetrasse.

Die Unterlagen wurden von Seiten der Stadtentwässerung geprüft (siehe Anlage). Es bestehen keine Anmerkungen und Bedenken zum 1. Deckblattverfahren A 59.

Die ZABA befindet sich nach aktuellem Stand in der Situation, dass sie in den kommenden Jahren mit den Projekten A59, der S13 und der OpenGrid komplett von Baustellen umschlossen sein wird. Alle Zufahrtswege sind durch mindestens eine Baumaßnahme betroffen. Die ZABA muss für den Anlieferverkehr durchgängig über die parallel zur Autobahn verlaufende Straße erreichbar sein. Dies ist der Hauptzufahrtsweg. Die durch die Bahn schon als Alternative angesehene Route durch die Unterführung ist nicht durch den gesamten ZABA-Verkehr nutzbar. Es muss sichergestellt sein, dass sich die unterschiedlichen Bauherren abstimmen, da auch diese auf die Wege angewiesen sind. Auch der Feuerwehr muss eine Durchfahrt möglich sein. Abgesehen von der Zufahrtsstraße sollte die ZABA nicht direkt von der Baumaßnahme betroffen sein.

In Vertretung

Rainer Gleiß  
Erster Beigeordneter

Anlagen

Übersicht Bebauungsplanverfahren

Auszug Flächennutzungsplan

Ergänzung der Stellungnahme vom 05.05.2017 mit Präsentation

Entwässerungstechnische Prüfung