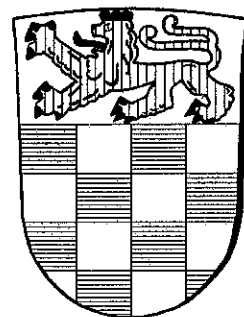


STADT SANKT AUGUSTIN



Sehr geehrte Damen und Herren,

ich lade Sie zu der unten näher bezeichneten Sitzung ein. Die Tagesordnung ist beigelegt.

Zu Beginn der öffentlichen Sitzung findet um 18:00 Uhr eine Einwohnerfragestunde statt. Gemäß § 14 a der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Sankt Augustin müssen die Anfragen zur Einwohnerfragestunde mindestens drei Tage vor der Ausschusssitzung schriftlich eingereicht werden. Sie müssen kurz gefasst sein und eine kurze Beantwortung ermöglichen. Dem Fragesteller / Der Fragestellerin wird das Recht eingeräumt, die schriftlich eingereichte Frage auch mündlich verlesen zu können. Außerdem besteht das Recht jeweils eine auch in Teilen aufgegliederte Zusatzfrage zu stellen, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Hauptfrage stehen muss.

Sankt Augustin, den 28.10.2021

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Pätzold
Vorsitzender

ges. Bürgermeister

Dr. Max Lejterstorf

Hinweis zur Corona-Situation:

Bei kommunalen Gremiensitzungen als Veranstaltungen i.S.d. CoronaSchVO unterliegen alle Teilnehmenden unabhängig vom 7-Tage-Inzidenzwert der in § 4 Abs. 2 S. 1 CoronaSchVO formulierten Teilnahmevoraussetzung einer nachgewiesenen Immunisierung oder Testung. Falls die betreffenden Personen nicht immunisiert, also geimpft oder genesen sind, führt dies zu der Verpflichtung vor der Teilnahme an Sitzungen, einen Nachweis über ein negatives Testergebnis zu erbringen. Gem. der am 08.10.2021 in Kraft getretenen Fassung der CoronaSchVO kann das Testerfordernis für die Nichtimmunisierten bei Sitzungen kommunaler Gremien durch einen gemeinsamen beaufsichtigten Selbsttest erfüllt werden.

5. Sitzung des Ausschusses für Mobilität

Sitzungsort Technisches Rathaus, Sitzungssaal 4.15, An der Post 19, 53757 Sankt Augustin				
Datum 11.11.2021	☒ öffentliche Sitzung	Uhrzeit 18:00 Uhr	☐ nicht-öffentliche Sitzung	Uhrzeit

EINLADUNG

Tagesordnung **Öffentlicher Teil**

- 1 **Feststellung der Beschlussfähigkeit, der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder sowie Anträge zur Tagesordnung**
Seite: / Berichterstatter: Vorsitzender
- 2 **Verpflichtung sachkundiger Bürger**
Seite: / Berichterstatter: Vorsitzender
- 3 **Beschlussfassung über Einwendungen gegen die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 14.09.2021**
Seite: / Berichterstatter: Vorsitzender
- 4 **Bericht über den Stand der Ausführung der in der öffentlichen Sitzung am 14.09.2021 gefassten Beschlüsse**
Seite: 4 Berichterstatter: Dez. IV
- 5 21/0344 **B56-Brücke für den Radverkehr nutzbar machen - Bürgerantrag gem § 24 (1) GemO NRW**
Seite: 5 Berichterstatter: Dez. IV
- 6 21/0428 **Konzept gegen Geschwindigkeitsüberschreitungen in verkehrsberuhigten Bereichen**
Seite: 8 Berichterstatter: Dez. I
- 7 21/0448 **Sachstandsbericht Fahrradstraßen**
Seite: 12 Berichterstatter: Dez. IV
- 8 21/0452 **Abstimmung der Inhalte des Ergänzungsauftrags zur "Korridorstudie Linie 66"**
Seite: 14 Berichterstatter: Dez. IV
- 9 21/0449 **Synoptische Darstellung zur Machbarkeitsstudie Fußgängerunterführung Narzissenweg**
Seite: 17 Berichterstatter: Dez. IV
- 10 21/0471 **Sachstand S13, Baufortschritt und Zeitplan**
Seite: 45 Berichterstatter/in: Dez. IV

- 11** 21/0475 **Bericht: Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle in Hangelar an der B 56**

Seite: 47 Berichterstatter: Dez. IV

12 **Anträge der Fraktionen**

Seite: Berichterstatter:

- 12.1.1 21/0391 Antrag auf Anbringung von Warnschildern und Straßenmarkierungen auf der Siegstraße in Menden auf Höhe des Feuerwehrgerätehauses

CDU-Fraktion

Seite: 49 Berichterstatter/in: Dez. I

- 12.1.2 21/0450 Ampel-Schaltung L 121 / Im Mittelfeld / A 560-Abfahrt aus Fahrtrichtung Hennef

Fraktion Aufbruch

Seite: 51 Berichterstatter/in: Dez. IV

- 12.1.3 21/0469 Richthofenstraße in Hangelar; hier: Übertragung der Straßenbaulast vom Bund auf die Stadt Sankt Augustin

SPD-Fraktion, Fraktion Bündnis90/Die Grünen, FDP-Fraktion

Seite: 53 Berichterstatter/in: Dez. IV

- 12.1.4 21/0476 Verkehrswidriges Parken von LKW auf der Straße "Im Mittelfeld", Sankt Augustin-Buisdorf

CDU-Fraktion

Seite: 55 Berichterstatter/in: Dez. I

13 **Anfragen und Mitteilungen**

Seite: Berichterstatter/in:

- 13.1 Anfragen

Berichterstatter/in:

- 13.2 Mitteilungen

Berichterstatter/in:

**Bericht über die Beschlussausführung
des**

Sitzung vom 14.09.2021

Öffentlicher Teil

- 21/0333 Korridorstudie Stadtbahnlinie 66 - Fragen und Diskussion**
Der TOP wurde in die Sitzung am 11.11.2021 vertagt und wird unter der neuen DS-Nr. 21/0452 beraten
- 21/0335 Finanzielle Förderung für Baumaßnahmen Fußgängerunterführung Narzissenweg**
Der TOP wurde in die Sitzung am 11.11.2021 vertagt und wird unter der neuen DS-Nr. 21/0449 beraten

ADFC Bonn/Rhein-Sieg

An den
Rat der Stadt Sankt Augustin
z. H. Herrn Bürgermeister
Markt 1
53757 Sankt Augustin

B56-Brücke für den Radverkehr nutzbar machen
Bürgerantrag gem § 24 (1) GemO NRW

Sehr geehrter Herr Leittersdorf,

Im Namen des ADFC-Kreisverbands Bonn Rhein-Sieg bitte ich um hiermit die Behandlung des nachfolgenden Antrags nach § 24 (1) GemO NRW; einen sinngemäßen Antrag stellen wir auch an den Rat der Stadt Siegburg:

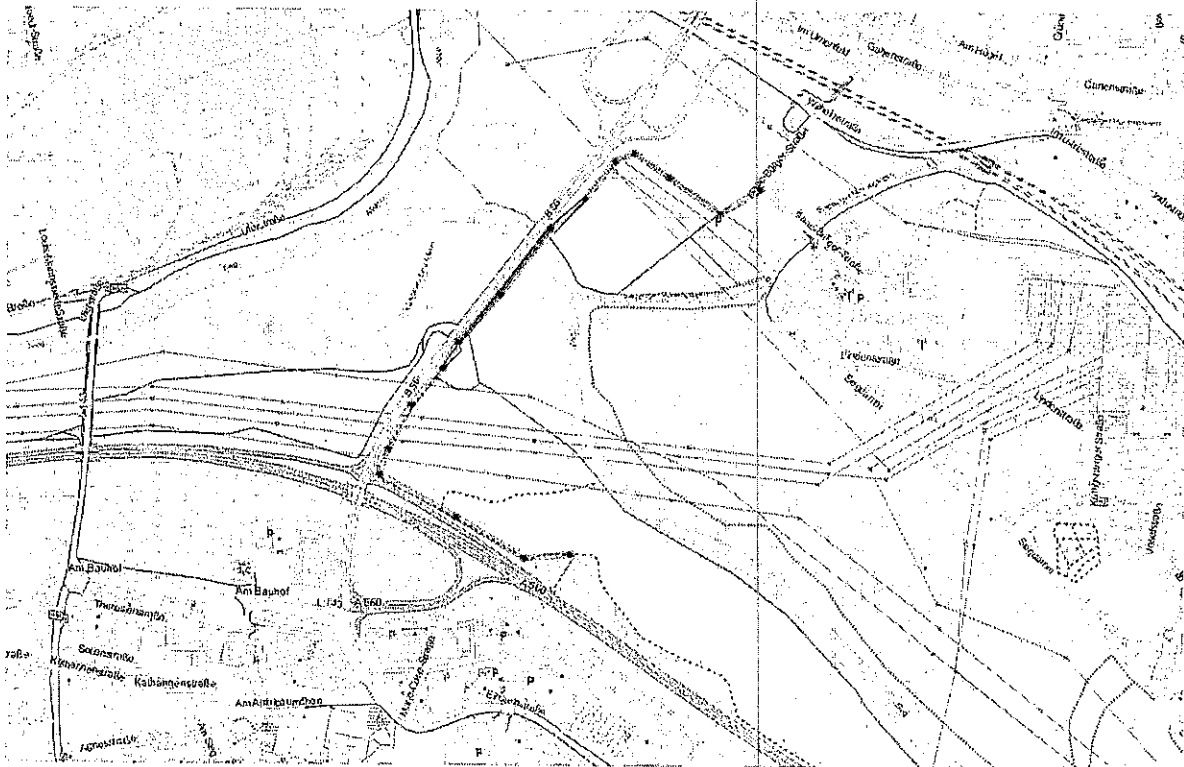
Es wird festgestellt, dass die im Zuge der B56 über die Sieg führende Brücke soll für den Radverkehr praktisch nicht nutzbar ist, obwohl dies für den Radverkehr dringend erforderlich wäre. Um diesen Zustand zu ändern, wird die Stadtverwaltung beauftragt,

- *sich hierzu mit der Stadt Siegburg sowie mit Straßen.NRW über die Zuständigkeiten abzustimmen und*
- *auf der Basis dieser Abstimmung mit diesen Beteiligten ein Projekt auf den Weg zu bringen, welches das Ziel hat, die Nutzbarkeit dieser Brücke für den Radverkehr herzustellen.*

Begründung:

Der Radverkehr zwischen den Städten Siegburg und Sankt Augustin ist derzeit gezwungen, die Bonner Straße zu nutzen, um die zwischen beiden Städten liegende Sieg zu überqueren. Diese Führung des Radverkehrs ist allerdings nicht unproblematisch, da

- die Radverkehrsanlagen auf der Brücke Bonner Straße unterdimensioniert sind,
- je nach Fahrziel die Bonner Straße in Siegburg-Zange überquert werden muss und
- diese Route durch die Autobahn-Anschlussstelle Sankt Augustin führt, wo insbesondere freilaufende Abbiegespuren die Sicherheit des Radverkehrs gefährden.



Brücke der B56 über die Sieg. Die für den Radverkehr nutzbar zu machende Strecke ist blau dargestellt zwischen Isaac-Bürger-Straße im Norden und Marie-Curie-Straße im Süden.

Daneben gibt es derzeit zwei weitere Brücken, nämlich im Osten die Brücke der Frankfurter Straße sowie im Westen die Brücke im Zuge der B56. Die Brücke über die B56 ist allerdings derzeit für den Radverkehr praktisch nicht nutzbar, obwohl sie eine direkte Verbindung der westlichen Stadtteile beider Städte darstellen würde (insbesondere der Gewerbegebiete Zange und Menden) und auch für Radfahrende mit dem Fahrtzielen im Osten von Troisdorf interessant wäre (auch zur Umgehung der für den Radverkehr ebenfalls problematischen Melanbogenbrücke).

Auf der B56-Brücke selbst ist ein Geh-Radweg vorhanden, dessen Zustand in Ordnung ist. Problematisch sind aber

- durch Wurzelaufbrüche sehr stark beschädigte und für den Radverkehr eigentlich zu steile Rampen auf beiden Seiten der Brücke,
- auf Siegburger Seite besteht zwischen Brückenrampe und Isaac-Bürger-Straße lediglich ein Trampelpfad, der mit dem Fahrrad insbesondere bei Nässe nicht sicher nutzbar ist; ähnliches gilt auch für eine alternative Wegführung durch die Kleingartenkolonie.
- auf Sankt Augustiner Seite weist der entlang B56 und A560 weiterführende Weg bis zur Unterführung Marie-Curie-Straße erhebliche Schäden auf; gleiches gilt für die Anbindung an den Siegradweg.

Im Ergebnis ist die Route, obwohl auf der Brücke selbst ein Geh-Radweg besteht, derzeit praktisch nicht nutzbar, obwohl hier ein verkehrlicher Bedarf besteht, die Route insbesondere als Alternative zur Brücke Bonner Straße in Frage kommt und die Route den Vorteil einer weitgehend konfliktfreien Verkehrsführung aufweist.

Aus diesen Gründen sollte die Nutzbarkeit der Brücke für den Radverkehr so schnell wie möglich hergestellt werden. Dies bedeutet den Bau eines befestigten Weges auf Siegburger Seite, die

Beseitigung der Schäden auf Sankt Augustiner Seite sowie die Sanierung der Brückenrampen, wobei hier auch geprüft werden sollte, ob die Steigung der Rampen reduziert werden kann. Auch eine Durchführung des Wegs in Siegburg bis an die L332 sollte erwogen werden.

Dazu ist zunächst die Zuständigkeit der Baulastträger (Städte Siegburg und Sankt Augustin sowie der Bund als Baulastträger der B56 und A560) zu klären, um sodann dieses Projekt gemeinsam anzugehen. Soweit sich die Strecke in der Baulast der Kommunen befindet, sollten die zur Verfügung stehenden Töpfe des Bundes und des Landes zur Finanzierung genutzt werden.

Mit freundlichen Grüßen

ADFC Bonn/Rhein-Sieg

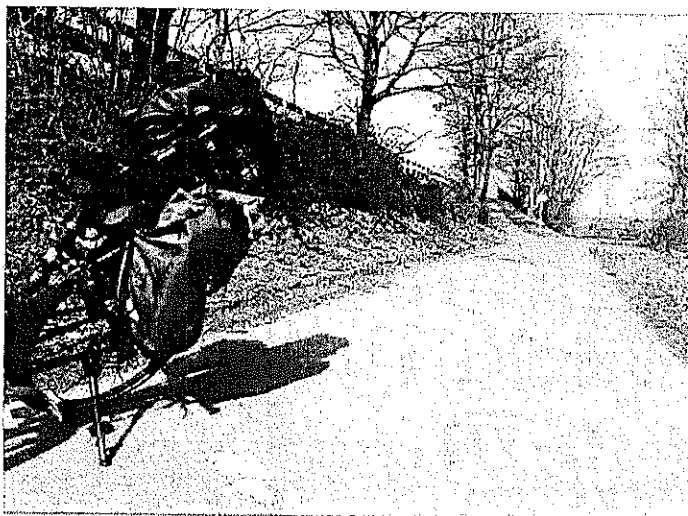
Verkehrspolitischer Sprecher für den rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis



Die Zufahrt auf Siegburger Seite ist nur ein Trampelpfad.



Die Rampe auf Siegburger Seite weist sehr starke Schäden auf und ist ziemlich steil.



Auch auf der Sankt Augustiner Seite gibt es erhebliche Schäden an den Wegen.

Sitzungsvorlage

Datum: 30.09.2021

Drucksache Nr.: **21/0428**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	11.11.2021	öffentlich / Kenntnisnahme

Betreff

Konzept gegen Geschwindigkeitsüberschreitungen in verkehrsberuhigten Bereichen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt / Begründung:

In der Sitzung des Ausschusses vom 17.06.21 wurde die Verwaltung beauftragt, ein Konzept gegen Geschwindigkeitsüberschreitungen in verkehrsberuhigten Bereichen zu erstellen (Drucksachen-Nr. 21/0187).

Die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in verkehrsberuhigten Bereichen (die gängige Rechtsprechung legt eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von bis zu 10 km/h fest) ist eine über die Stadtgrenzen hinaus bestehende Problematik. Zurückliegend durchgeführte verdeckte Geschwindigkeitsmessungen, die in solchen Bereichen auch laufend erfolgen, haben regelmäßig eine V85 (Geschwindigkeit, die von 85 % der Verkehrsteilnehmer nicht überschritten wird) von 20 - 30 km/h zum Ergebnis.

Dabei ist festzuhalten, dass es sich bei verkehrsberuhigten Bereichen nicht um Durchfahrtsstraßen handelt. Diese Bereiche werden regelmäßig nur von den dort wohnenden Anliegern, deren Besuchern und Lieferfahrzeugen befahren. Das Verkehrsaufkommen ist gering; auch in den Spitzenzeiten fahren dort nur wenige Fahrzeuge stündlich.

Beispielhaft die Ergebnisse einiger zurückliegend in 2020 und 2021 erfolgter Messungen:

- Am Scherenstück, Verkehrsbelastung durchschnittlich 5 Fahrzeuge/Stunde, festgestellte V85 = 26,4 km/h
- Am Apfelbäumchen, Verkehrsbelastung durchschnittlich 13 Fahrzeuge/Stunde, festgestellte V85 = 23,8 km/h

- Im Rebhuhnfeld, Verkehrsbelastung durchschnittlich 8 Fahrzeuge/Stunde, festgestellte V85 = 22,5 km/h
- Steinkaule, Verkehrsbelastung durchschnittlich 6 Fahrzeuge/Stunde, festgestellte V85 = 26,9 km/h
- Rostocker Straße, Verkehrsbelastung durchschnittlich 5 Fahrzeuge/Stunde, festgestellte V85 = 25,9 km/h
- Rethelstraße, Verkehrsbelastung durchschnittlich 8 Fahrzeuge/Stunde, festgestellte V85 = 25,9 km/h

Wie bereits im Rahmen der Anfragenbeantwortung (Drucksachen-Nr. 21/0151) dargestellt, führt die Polizei als insoweit zuständige Behörde in verkehrsberuhigten Bereichen regelmäßig keine Geschwindigkeitskontrollen durch, da

1. *die Örtlichkeiten in vielen Fällen nicht die Voraussetzungen einer „Lasermessung“ (z. B. Bebauung, Anhaltemöglichkeiten) erfüllen,*
2. *Messstellen der Polizei mit Radar an enge Voraussetzungen gebunden sind (z. B. ausgewiesene „geprüfte/ausgewiesene“ Messstrecken, Unfallentwicklung, Beschwerdeaufkommen, bauliche Voraussetzungen).*

Im Zuständigkeitsbereich der Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis wurden in den letzten fünf Jahren 32 Verkehrsunfälle in verkehrsberuhigten Bereichen aufgenommen. Bei 19 Verkehrsunfällen wurden Menschen verletzt. Die Ursache unangepasste Geschwindigkeit wurde in einem Fall verzeichnet.

Die einzuhaltenden Voraussetzungen an Geschwindigkeitskontrollen gelten gleichermaßen auch für das Straßenverkehrsamt des Rhein-Sieg-Kreises, das ebenfalls berechtigt ist, solche Kontrollen vorzunehmen.

Die sich aus der Straßenverkehrsordnung ergebenden Möglichkeiten zur Einwirkung auf die Verkehrsteilnehmer sind mit der bestehenden Beschilderung des Verkehrszeichens 325 regelmäßig erschöpft.

Vorgehen der Verwaltung/Konzeption:

Um Geschwindigkeitsüberschreitungen in verkehrsberuhigten Bereichen zu begegnen, besteht bereits seit geraumer Zeit das im Zuge der vorgenannten Anfragenbeantwortung dargestellte Verfahren.

Nach Abstimmung der beteiligten Fachbereiche der Verwaltung (FB 1, FB 6, FB 7) wurde dieses mehrstufige Verfahren nochmals verfeinert und stellt nunmehr die konzeptionelle Handlungsgrundlage bei festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen dar:

1. Bei bekannt werdenden Erkenntnissen zu Geschwindigkeitsüberschreitungen erfolgt - - an geeigneter Stelle eine verdeckte Geschwindigkeitsmessung für die Dauer von einer Woche (außerhalb der Schulferien zu schnee- und eisfreier Zeit).
2. Bei festgestellter überhöhter Geschwindigkeit erfolgt zur Sensibilisierung der Fahrerinnen die Aufstellung eines Display-Gerätes, welches eine überhöhte Geschwindigkeit optisch anzeigt.
3. Im Anschluss erfolgt erneut eine verdeckte Geschwindigkeitsermittlung um festzustellen ob sich eine Verhaltensveränderung eingestellt hat.

4. Bei anhaltend überhöhter Geschwindigkeit erfolgt ein Ortstermin mit den Anwohnenden und der Verwaltung (FB 1, FB 6, FB 7), um über die Ergebnisse der Messungen zu berichten und über mögliche Ein- und Umbauten im Straßenraum zu informieren. Hierbei soll auch das Meinungsbild der Anwohnenden eingeholt werden.
5. Die Verwaltung prüft, unter Einbeziehung der Ergebnisse des Ortstermins, welche Maßnahme geeignet ist die Geschwindigkeiten zumindest punktuell zu reduzieren. Dabei sind die Maßnahmen zwingend auf die örtlichen Gegebenheiten abzustimmen und die Wirkung ggf. zu evaluieren. FB 7 plant die Maßnahme und setzt sie um.

Es können exemplarisch folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- Markierungsarbeiten z. B. alternierendes Parken zum gezielten Lenken des Verkehrs. Die Verwendung von Blumenkübeln im Straßenraum erfolgt aufgrund des erhöhten Unterhaltungsaufwandes nur in Ausnahmefällen.
- Anlegen von Pflanzscheiben zur Einengung der Fahrbahn oder gezieltes Lenken des Verkehrs.
- Einbauten im Straßenraum, wie Aufpflasterungen, Berliner Kissen oder Schwellen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und punktuellen Reduzierung der Geschwindigkeit.

Bei allen Maßnahmen müssen die Örtlichkeiten bei der Planung berücksichtigt werden. Neben Grundstückszufahrten sind je nach Maßnahme auch die Entwässerungssituation und die Versorgungsleitungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist die Befahrbarkeit durch Rettungsfahrzeuge sowie Entsorgungsfahrzeuge sicherzustellen, wodurch die Wirkung begrenzt sein kann. Auch dürfen die Maßnahmen nicht zur Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Fahrradfahrende) führen.

Bei Straßen mit Linienbusverkehr und regelmäßig zu erwartendem Rettungswagen (z. B. im Bereich von Krankenhäusern und Altenheimen) kommen Aufpflasterungen, Berliner Kissen oder Fahrbahnschwellen in der Regel nicht zur Anwendung.

Optional wird zusätzlich das Aufbringen einer Fahrbahnmarkierung mit Wiederholung des Verkehrszeichens 325 an geeigneten Stellen in einfacher Ausführung geprüft. Sollte sich eine solche Maßnahme nach entsprechender Evaluation als wirkungsvoll bestätigen, erfolgt eine Ertüchtigung in Form einer aufwändigen Markierung in Kaltplastik (sofern technisch möglich). Eine dauerhafte Aufbringung auf Pflaster ist in der Regel nicht möglich.

Sollten auch die Maßnahmen zu 5. nicht zu einer Geschwindigkeitsreduzierung beitragen, kommt - soweit straßenbautechnisch möglich - nur eine vollständige Umplanung des betreffenden Bereichs in Frage. Da die Umsetzung derartiger Maßnahmen einen verstärkten Ressourceneinsatz der Verwaltung (Personal, Finanzen) und regelmäßig eine Anliegerbeitragspflicht auslöst, erfolgt in diesen Fällen zunächst eine Information an den Ausschuss.

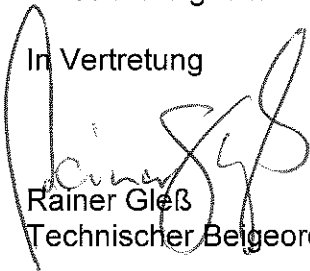
Informationsschreiben an die Anlieger zu den Verkehrsregeln in einem verkehrsberuhigten Bereich erfolgen seit geraumer Zeit nicht mehr und sind auch künftig nicht mehr beabsichtigt. Gleiches gilt für Anschreiben an die einschlägig bekannten Lieferdienste. Es

hat sich herausgestellt, dass Aufwand und Nutzen in keinem Verhältnis zueinander stehen.

Die Verwaltung weist darauf hin, dass es wegen der in verkehrsberuhigten Bereichen zu gewährleistenden Durchfahrt von Rettungs- und Entsorgungsfahrzeugen durch die Dimensionierung/Anordnung der hierfür erforderlichen Fahrbahnflächen, insbesondere Kurvenradien, baulich nie auszuschließen ist, dass gerade mit kleineren Kraftfahrzeugen, auch Fahrrädern, schneller als zulässig gefahren werden kann.

Die vorbeschriebene Handlungsgrundlage wird analog auch bei festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen in Tempo-30-Zonen angewendet.

In Vertretung


Rainer Gleß

Technischer 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 des Dez. IV zur Verfügung bzw. müssen evtl. über-/außerplanmäßig bereitgestellt werden.
- ☐ 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.

- ☒ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☐ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Sitzungsvorlage

Datum: 08.10.2021

Drucksache Nr.: **21/0448**

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität

Sitzungstermin

11.11.2021

Behandlung

öffentlich / Kenntnisnahme

Betreff

Sachstandsbericht Fahrradstraßen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt / Begründung:

In seiner Sitzung am 12.07.2017 hat der damals zuständige Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss das Radverkehrskonzept für Sankt Augustin beschlossen. Das Radverkehrskonzept beinhaltet die Schaffung von Fahrradstraßen auf wichtigen Hauptachsen des Radverkehrs. Zu nennen sind hier insbesondere im Zuge der stadtbahnparallelen Trasse Gottfried-Keller-Straße, Dornierstraße, Albert-Sonntag-Straße und Bachstraße (westlich der Richthofenstraße).

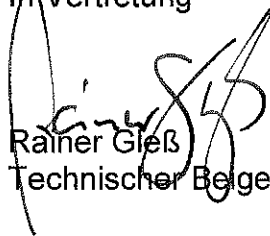
Erfahrungen aus dem In- und Ausland (nicht zuletzt auch aus der Nachbarstadt Bonn mit ihren zahlreichen Fahrradstraßen) haben gezeigt, dass einfache Umbeschilderungen ohne oder mit nur wenigen Begleitmaßnahmen (z. B. Fahrbahnpliktogramme) in aller Regel insbesondere durch den Autoverkehr nicht akzeptiert werden. Unangemessenes und rechtswidriges Verhalten von Autofahrern gegenüber dem Radverkehr kommt häufig vor, so dass diese Fahrradstraßen ihre gewünschte Wirkung als prioritäre und Schutz bietende Hauptachsen des Radverkehrs regelmäßig nicht erfüllen können.

Erfolgreiche Vorbilder insbesondere aus den Niederlanden, aber auch aus deutschen Städten zeigen hingegen, dass sorgfältig gestaltete Fahrradstraßen gut funktionierende Bestandteile hochwertiger Radverkehrshauptachsen sein können, ohne dass darunter die Erschließungsfunktion für die Anlieger leidet; vielfach führen sie sogar zur Wohnumfeldverbesserung.

Basierend auf diesen Erkenntnissen erfolgt die Planung der Fahrradstraßen in Sankt Augustin. Die Dornierstraße, die aufgrund ihres abgängigen Gesamtzustandes alsbald einer grundhaften Erneuerung unterzogen wird, erhält dabei als erste Straße eine Gestaltung für eine Fahrradstraße. Da die Dornierstraße als Vorbild für die einheitliche Gestaltung auch der übrigen anstehenden Fahrradstraßen dienen soll, erfolgt die Planung dieser ersten Fahrradstraße mit besonders großer Sorgfalt. Insbesondere gilt es, die Gestaltung und technische Umsetzung (einschließlich Berücksichtigung des ruhenden Kfz-Verkehr) so auszuwählen, dass die anderen Fahrradstraßen auch bei anderen Ausgangsvoraussetzungen (z. B. keine grundhafte Erneuerung nötig etc.) gleichartig ausgestattet werden können, ohne dass dadurch ein unverhältnismäßiger Aufwand entsteht. Weiterhin ist eine leichte Unterhaltbarkeit sicherzustellen.

Die Planung für die Dornierstraße ist weit fortgeschritten. Gleichwohl sind vor einer Präsentation noch einige, insbesondere technische Fragen zu klären. Dies ist auch vor dem dargelegten Erfordernis der allgemeinen Anwendbarkeit zu sehen. Die Planung Dornierstraße wird zu gegebener Zeit vorgestellt. Die weiteren Fahrradstraßen werden dann schrittweise mit den gewonnen Erfahrungen umgesetzt.

In Vertretung


Rainer Gleß
Technischer 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.

- ☒ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☐ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Sitzungsvorlage

Datum: 12.10.2021

Drucksache Nr.: **21/0452**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	11.11.2021	öffentlich / Entscheidung

Betreff

Abstimmung der Inhalte des Ergänzungsauftrags zur "Korridorstudie Linie 66"

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität beauftragt die Verwaltung, gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis eine Auftragserweiterung zur „Korridorstudie Linie 66 Sankt Augustin“ mit den nachfolgend dargestellten Inhalten zu beauftragen.

Sachverhalt / Begründung:

In der Sondersitzung des Ausschuss für Mobilität zur „Korridorstudie Linie 66 Sankt Augustin“ am 14.09.2021 haben die Ausschussmitglieder weitergehenden Untersuchungsbedarf zu verschiedenen Aspekten der Studie angemeldet. Die Verwaltung hat auf Grundlage der Protokollnotizen die Untersuchungswünsche zu einem Arbeitsprogramm zusammengefasst, das als Auftragserweiterung zur „Korridorstudie Linie 66 Sankt Augustin“ beauftragt werden soll.

Arbeitsprogramm (stichwortartig):

Layout:

Prognosejahr: 2030

Der Untersuchungsraum wird für die Auftragserweiterung auf den Korridor von der Mender Straße (K 2) bis zur Husarenstraße ausgeweitet. Der besondere Fokus wird auf die Optimierung der Bahnübergänge mit den korrespondierenden Knoten gelegt.

Vergleichsszenarien:

1. Unveränderter Stadtbahnfahrplan und unveränderte Infrastruktur (= Nullfall/Ohnefall)
2. Taktverdichtung bei unveränderter Infrastruktur
3. Taktverdichtung mit empfohlenem Umbau Kreuzung B 56/Arnold-Janssen-Straße (Relation Menden→Siegburg ausschließlich über Ost-West-Spange; zweistreifiges Linksabbiegen Hangelar→Menden)
4. Taktverdichtung mit vollständiger Schließung des Bahnübergangs Arnold-Janssen-Straße für den motorisierten Individualverkehr (als Vergleich zur Beurteilung eines Szenarios mit maximaler Nutzung der Ost-West-Spange)

Prüfaufgaben:

- Aufzeigen von Optimierungsmöglichkeiten durch geänderte Signalsteuerungen an den vor Bahnübergängen liegenden Knotenpunkten (insbes. B 56/Arnold-Janssen-Straße; hier u. a.: Weiterführung des Programmablaufs nach Schrankenschließung ab Programmabbruch statt Neustart).
- Vertiefte Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten an allen Bahnübergängen von der Husarenstraße bis zur K 2.

Untersuchungstiefe:

Auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse müssen Handlungsempfehlungen abgeleitet und begründet werden. Diese bilden die Basis für die Entscheidungen über das weitere Vorgehen.

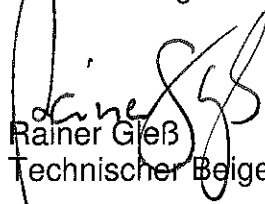
Sonstiges:

Um die Belange der von den Planungen betroffenen Organisationen direkt zu berücksichtigen, sollen der Landesbetrieb Straßen NRW und die SWBV bzw. die SSB einbezogen werden.

Kosten:

Die Kosten für die ergänzenden Untersuchungen sind derzeit nicht bezifferbar und werden nach Beschluss (mit eventuellen Änderungen am Arbeitsprogramm) genauer ermittelt. Insofern stellt der angegebene Kostenanteil der Stadt Sankt Augustin in Höhe von 25.000 Euro nur eine sehr grobe Schätzung dar, die vom tatsächlichen Wert u. U. erheblich abweichen kann. In jedem Fall werden die Kosten die noch verfügbaren Mittel im Verkehrsplanungsetat übersteigen. Es wird geprüft, ob ggf. in deckungsfähigen Budgets noch ausreichende Haushaltsmittel verfügbar sind, wodurch möglicherweise die unten angegebene Notwendigkeit der überplanmäßigen Mittelbereitstellung entfallen kann.

In Vertretung


Rainer Gleß
Technischer Beigeordneter

Die Maßnahme

- ☐ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☒ hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf 25.000 €.

☐ 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.

- ☒ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☐ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Sitzungsvorlage

Datum: 08.10.2021
Drucksache Nr.: 21/0449

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	11.11.2021	öffentlich / Entscheidung

Betreff

Synoptische Darstellung zur Machbarkeitsstudie Fußgängerunterführung Narzissenweg

Beschlussvorschlag:

Gemäß dem Ergebnis der synoptischen Darstellung zur Machbarkeitsstudie Fußgängerunterführung Narzissenweg wird der Variante c - Schließung und Rückbau (Verfüllung) der Unterführung zugestimmt.

Sachverhalt / Begründung:

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Fußgängerunterführung Narzissenweg wurde am 17.06.2021 unter Drucksache Nr.: 21/0251 in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität vorgestellt. Die Verwaltung hatte vorgeschlagen, der Variante c - Schließung und Rückbau (Verfüllung) der Unterführung zuzustimmen. Seitens des Ausschusses wurde eine Entscheidung allerdings nicht getroffen. Dabei wurde festgelegt, dass bis zur Sitzung am 11.11.2021 eine weitere Ausarbeitung zur Machbarkeitsstudie erfolgen soll. Es wurde vereinbart, dass die Verwaltung eine synoptische Darstellung der unterschiedlichen Handlungsmöglichkeiten bzw. der Kosten und Konsequenzen erarbeitet und das Ergebnis in der Sitzung am 11.11.2021 vorstellt, so dass eine Beschlussfassung erfolgen kann.

Diese Ausarbeitung liegt zwischenzeitlich vor und ist der Sitzungsvorlage als Anlage beigelegt.

Die Baukosten für einen Ersatzneubau gemäß Variante a der Machbarkeitsstudie in Höhe von rund 3,1 Mio. € brutto sind im Vergleich zu den Baukosten gem. Variante c mit einer Schließung und Rückbau (Verfüllung) in Höhe von 0,6 Mio. € brutto hier nochmal ausführlich dargestellt worden.

Die Höhe der Baukosten nach der Machbarkeitsstudie wird in den aktualisierten Kostendarstellungen jeweils um die Einsätze des Schienenersatzverkehrs in der Bauzeit ergänzt. Diese werden mit einer Höhe von 120.000 €/Woche angesetzt.

Weiterhin ist erläutert worden, dass sich gegenüber der in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Bauweise für einen Ersatzneubau keine kostengünstigere alternative Bauweise ergibt. Bei einem Ersatzneubau bestehen allerdings deutliche Baurisiken in Bezug auf die knappen Sperrzeiten für den Bahnbetrieb sowie der sehr beengten örtlichen Verhältnisse. Es stehen nur in geringem Umfang Baustelleneinrichtungsflächen im Umfeld der Baustelle zur Verfügung und die notwendige bauzeitliche Inanspruchnahme von Gartenland aus den Wohngrundstücken der Anlieger steht in Frage. Somit sind weitere Kosten bei einem Ersatzneubau nicht auszuschließen. Längere Sperrpausen (bis zu 2 Wochen) sind nach Aussage von SWB ausschließlich in den jeweiligen Schulferien möglich. Daher wird erforderlich, dass die Maßnahme dementsprechend zeitlich gestreckt wird. Der Sperrpausenbedarf ist mindestens 1 Jahr vorher anzumelden.

Es wird eine Bauzeit bei einem Ersatzneubau von mindestens 10 Monaten benötigt.

Bei einer Schließung mit Rückbau (Verfüllung) der Unterführung liegen die Baukosten und Bauzeiten sowie Baurisiken dagegen deutlich niedriger.

In der Sitzung vom 14.09.2021 hat die Verwaltung schon erläutert, dass sämtliche Baukosten aufgrund einer Vertragsvereinbarung aus dem Jahre 1972 mit den Elektrischen Bahnen der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis bei der Stadt liegen.

Die finanziellen Fördermöglichkeiten wurden dem Ausschuss für Mobilität mit der Sitzungsvorlage Drucksache Nr.: 21/0335 TOP „Finanzielle Förderung für Baumaßnahmen Fußgängerunterführung Narzissenweg“ schon mitgeteilt.

In dieser Sitzungsvorlage wurde auch dargelegt, dass für einen ebenerdigen Übergang eine Genehmigung nicht absehbar ist. Da die EÜ-Narzissenweg gemäß § 15 - 6 Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) als unabhängiger Bahnkörper ausgebildet ist, gilt das Eisenbahnkreuzungsgesetz, das wiederum unter § 3 Kreuzungen besagt:

Kreuzungen sind

1. *zu beseitigen oder*
2. *durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder*
3. *durch den Bau von Überführungen, durch die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen, durch die Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind, oder in sonstiger Weise zu ändern.*

Eine sehr wesentliche Aussage ist hier zudem durch die SWB getroffen worden:

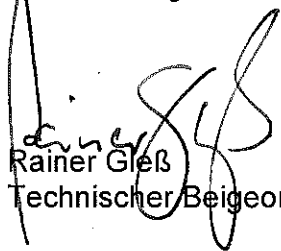
„Da sich die Gestaltung und Ausbildung der Bahntrassen nun wiederum am höchstmöglichen Sicherheitsniveau orientiert und eine Streckenausbildung möglichst ohne hindernde/störende Elemente erfolgen soll, ergibt sich aus diesem Umstand die oberste Maßgabe der Beseitigung von Kreuzungen.

Sofern eine Über-/oder Unterführung bereits existiert kann diese nicht durch einen ebenerdigen Überweg ersetzt werden, da zum einen das Sicherheitsniveau geringer ist und zum anderen der Betrieb und die Geschwindigkeit dessen negativ beeinflusst werden.“

- R -

Die Verwaltung schlägt daher vor, dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Fußgängerunterführung Narzissenweg und der weiteren synoptischen Darstellung zu folgen und der Variante c - Schließung und Rückbau (Auffüllung) der Unterführung sowie Herstellung eines neuen Bahndamms – zuzustimmen.

In Vertretung


Rainer Gleß
Technischer Beigeordneter

Die Maßnahme

- ☐ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☒ hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand zum Rückbau der Unterführung beziffert sich auf 600.000 € zzgl. Ingenieurleistungen, Vermessung etc. von 100.000 €.

- ☒ Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan unter SAN07-0081 in Höhe von 201.000 € (Sanierung Bauwerk EÜ Narzissenweg) teilweise zur Verfügung.
☒ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus.

Die benötigten Mittel werden im Rahmen des Haushaltes 2022 angemeldet.

- ☒ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☐ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Anlage

Ausarbeitung

EU-Nutzenvergleich - synoptische Darstellung					Schüler-Plan Sommer, Oktober 2023	
Vor- und Nachteile						
Zielfelder	Bewertungskriterium	Vorteile	Vorteile	Nachteile	Verfüllung	
Bürger	Barrierefreiheit		Die Bauzeit ist kürzer, weil bei dem Ersatzneubau, was den betrieblichen Eingriff minimiert. Hilfskräften sind nicht erforderlich. Der Rückbau samt Verfüllung kann innerhalb eines Sperrzeit (Schulferien) in offener Bauweise hergestellt.	Erstneubau Hilfskräften müssen seitens der Bahn gemietet und aufgrund von Abbindezeiten etc. und der vorgegebenen Sperrzeiten der SWB mehrfach ein- und ausgebaut werden. In den vorgegebenen Schulferien sind nur begrenzte Bauphasen möglich. Laut Aussage der SWB ist eine Sperrung der Gleise definitiv nur in Schulfreien möglich. Es ist von einer Sperrzeit von insgesamt ca. 6 Wochen ausgehen, die auf die Ferien verteilt sind, wo ein Schienenersatzverkehr benötigt wird.	Laut Aussage der SWB ist eine Sperrung der Gleise definitiv nur in Schulfreien möglich. Es ist von einer Sperrzeit von mindestens 6 Wochen ausgehen, wo ein Schienenersatzverkehr benötigt wird.	
	bauliche Zustand	Der Neubau erfolgt nach aktuellem Stand der Technik und Richtlinien, sodass langfristig eine gute Zustandslage zu erwarten ist und zeitnah keine weiteren baulichen Eingriffe erforderlich sind.	Die Verfüllung erfolgt fachgerecht und die aktuellen Holzschwellen werden durch standardisierten betonschwellen ersetzt, sodass langfristig eine gute Zustandslage zu erwarten ist und zeitnah keine weiteren baulichen Eingriffe erforderlich sind.	Die Logistik und Bauführung ist aufgrund der engen Platzverhältnisse sehr aufwendig. Die Möglichkeiten zur Herstellung des Bauwerks sind aufgrund der Randbedingungen sehr beschränkt. Die Herstellung mittels Fertigteilen oder dem Bau auf einer Einbaueinrichtung in der Nähe der Baustelle, mit anschließendem Einschub ist aufgrund der Zwangspunkte wie geringe Zufahrt zur Baustelle, direkt angrenzende Grundstücke Dritter, Topographie und betriebliche Vorgaben nicht ausführbar.		
	Flächeninanspruchnahme		Da kein größerer Verbau notwendig ist und die Zwangungen zum Bauwerk entfallen ist der Eingriff auf Grundstücke Dritter geringer.	Der Verbau muss aufgrund der engen Verhältnisse teils auf Grundstücken Dritter errichtet werden und zur Herstellung der Zwangungen zum Bauwerk sind Anpassungsarbeiten an Grundstücken Dritter erforderlich. Zudem werden größere Bauteileinrichtungen für mögliche Materiallagerung erforderlich.		
	Baukosten		Geringe Baukosten aufgrund weniger Aufwendungen. Bauteileinrichtungen sind nicht erforderlich, da keine Materiallagerung erforderlich ist.	Neben den Abrisskosten sind die Kosten für den Neubau des Bauwerks mit einzukalkulieren. Diese sind weit höher, wie die Kosten für das Verfüllungsmaterial. Zusätzliche Kosten für wieder errichteten Grundstücke Dritter sind höher, da der Flächenanriff beim Ersatzneubau größer ist. Bauteile aufgrund der engen Verhältnisse, der Topographie und der betrieblichen Vorgaben der SWB nicht zu verringern, da keine verschiedenen Bauausführungen möglich sind. Mit einem Aufschlag bei den Baukosten aufgrund besondere Erschwernisse beim Bau ist zu rechnen.		
Kunde	Bauzeit		Die Bauzeit ist kürzer, weil bei dem Ersatzneubau, weil der Leistungsumfang deutlich geringer ist.	Durch den kompletten Neubau samt Anpassungsarbeiten an Grundstücke Dritter ist eine längere Bauzeit als bei der Verfüllung erforderlich. Aufgrund der vorgegebenen Sperrzeiten seitens SWB wäre eine Beschleunigung der Bauzeit nur durch Nacharbeiten möglich, was bei der angrenzenden dichten Bebauung zu Beeinträchtigungen der Anwohner führen würde.	Die Wegabschließung ist nach der Verfüllung nicht mehr nutzbar.	
	Unterhaltungskosten		Raum Instandhaltungskosten, lediglich für den Bahnkörper, was jedoch im Eigentum und Verantwortung der SWB obliegt.	Regelmäßige Inspektionen und ggf. Instandhaltungsmaßnahmen sind zukünftig erforderlich und mit Kosten verbunden.	Die Wegabschließung ist nach der Verfüllung nicht mehr nutzbar.	
	Verfügbarkeit		Nach dem Ersatzneubau ist die Zuwegung auf lange Zeit verfügbar (betrachtet nicht barrierefrei).	In einer Entfernung von 200 m in südliche sowie nördliche Richtung sind Bahnübergänge vorhanden, sodass weitere Verbindungsmöglichkeiten der Ortschafte möglich ist. Diese sind zudem barrierefrei.	Die Wegabschließung ist nach der Verfüllung nicht mehr nutzbar.	
	Kundenservice		Durch die Aufrechterhaltung der Zuwegung ist ein kurzer Weg zwischen den Ortschafte möglich.		Die Wegabschließung ist nach der Verfüllung nicht mehr nutzbar.	
	Qualität für den Kunden		Durch dem Ersatzneubau wird ein hochwertiges Bauwerk nach Stand der Technik errichtet.		Die Wegabschließung ist nach der Verfüllung nicht mehr nutzbar.	

Kostenschätzung - EÜ Narzissenweg				
Variante b - Verfüllung				
				Summe
00003	01	Grundstück	Flächeninanspruchnahme/ dingliche Sicherung	10.000 €
00001	02	Herrichten und Erschließen inkl. Kabelsicherung		35.000 €
	03	Bauwerk		
00001	01	Rückbau/Abbruch		60.000 €
00001	02	Entsorgung		35.000 €
00001	03	Erdarbeiten und Hinterfüllungen		45.000 €
00001	04	Behelfe		15.000 €
00001	05	Ausstattung		45.000 €
00001	06	Oberbau		110.000 €
00001	07	Sonstige Maßnahmen - Baustelleneinrichtung (15%)		57.000 €
00001	08	Sicherungsposten (1,5%)		5.700 €
	05	Außenanlagen/Grundstücke Dritter		
00001	01	Landschaftsbau		70.000 €
			Baukosten Erneuerung EÜ	487.700 €
			Unvorhergesehenes (5%)	24.385 €
			Baukosten Erneuerung EÜ	512.085 €
99999	06	Planungskosten (20%)		97.540 €
99999	07	Schienenersatzverkehr- 4 Wochen (Angebot SWB)		437.780 €
			Gesamtsumme Erneuerung EÜ (netto)	1.047.405 €

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Grundstück						
1	Grundstück					
1000	Grundstück	Grundenwerb/ Flächeninanspruchnahme	1	psch	10.000,00	10.000
					10.000 €	
Gesamtsumme						
					10.000 €	

-22-

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Baufeldfreimachung						
2	Herrichten/ Erschließen					
2014	Herrichten der Geländeoberfläche	Baugelände abräumen Baumschutz	500 3	m ² St	5,00 500,00	2.500 1.500
2011	Sicherungsmaßnahmen	Kabelhilfsbrücke / Verschwenkung Kabelsicherung	40 40	m m	400,00 100,00	16.000 4.000
209119	Sonstiges	Beweissicherung Kampfmittel	1 1	psch psch	1.500,00 8.000,00	1.500 8.000
Gesamtsumme						33.500 €

-23-

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Rückbau/Abbruch						
330	Ingenieurbauwerke					
339	Sonstige Maßnahmen					
3394	Abbruchmaßnahmen	Abbruch Massiv-Überbau	40	m³	250,00	10.000
		Abbruch Flügel	40	m³	180,00	7.200
		Abbruch Kappe	48	m³	150,00	7.200
		Abbruch Winkelsteine	20	m	150,00	3.000
		Abbruch Ausstattungsgegenstände (Handlauf, Geländer etc.)	80	m	100,00	8.000
		Abbruch Treppenanlage	30	m³	250,00	7.500
	sonstiges	Zaun	70	m	50,00	3.500
		Pflasterfläche	160	m²	30,00	4.800
		Beleuchtung	1	psch	2.000,00	2.000
						53.200 €
Gesamtsumme						53.200 €

-24-

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Entsorgung						
330	Ingenieurbauwerke					
339	sonstige Maßnahmen					
	Recycling,					
	Zwischendeponierung und					
3396	Entsorgung	Analytik je Abfallart (je 500 m³ = 1 Analytik)	4	St	400,00	1600,00
		Abfallbeauftragten	1	psch	3.500,00	3500,00
		Entsorgung, Boden, nicht gefährlicher Abfall	360	t	20,00	7200,00
		Entsorgung, Mauerwerk/Beton, nicht gefährlicher Abfall	320	t	30,00	9600,00
		Entsorgung Gleisschotter, gefährlicher Abfall	126	t	20,00	2520,00
		Entsorgung Holzschnitten, gefährlicher Abfall	10	t	20,00	200,00
		Entsorgung Bauschutt	325	t	20,00	6.500
						31.120 €
Gesamtsumme						31.120 €

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Erarbeiten und Hinterfüllungen						
330	Ingenieurbauwerke					
331	Baugrube					
	Baugrubenherstellung,					
33111	Aushub	Oberboden lösen, fördern, lagern (0,25m)	200	m²	20,00	4.000
		Boden lösen	350	m³	36,00	12.250
33112	Baugrubenherstellung, Verfüllung	Verfüllen+Verdichten Baugrube (Gelieferter Boden)	550	m³	36,00	19.250
33113	Baugrubenherstellung, Abtrag, Lagern, An- und Abfahrt	Boden laden und transportieren	410	m³	20,00	8.200
Gesamtsumme						43.700 €

-26-

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Verbauten und Behelfe (Hilfsbrücken)						
330	Ingenieurbauwerke					
331	Baugrube					
3319	Sonstiges	bauzeitliche Behelfe	1	psch	15.000,00	15.000
					15.000 €	
Gesamtsumme						15.000 €

-27-

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Ausstattung						
330	Ingenieurbauwerke					
33629	Ausstattung	Kabelkanal auf der Strecke	40	m	55,00	2.200
		Zaun	120	m	250,00	30.000
		Beleuchtung Gehweg	1	psch	10.000,00	10.000
						42.200 €
Gesamtsumme						42.200 €

-28-

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Oberbau						
320	Oberbau					
321	Gleise					
32111	Schiene	Trennschritte	4	St	35,00	140
		Gleis zurückbauen	35	m	120,00	4.200
		Schienen einbauen	70	m	110,00	7.700
		Schienen schweißen	4	St	700,00	2.800
		Spannungsausgleich	70	m	10,00	700
32112	Schwelle	Neuschwellen liefern/einbauen	50	St	190,00	9.500
32114	Bettung	Schotter aufnehmen	90	m³	25,00	2.250
		Unterbau vorbereiten	150	m²	15,00	2.250
		Planumsschutzschicht	90	m³	115,00	10.350
		Neuschotter einbauen	90	m³	150,00	13.500
		Stopfen- und Richtarbeiten	1	St	25.000,00	25.000
		Belastungstopfen (6 Wochen)	1	St	25.000,00	25.000
						103.390 €
				Gesamtsumme		103.390 €

- 28 -

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Landschaftsbau						
501	Geländeflächen					
5011	Geländebearbeitung	Oberboden neu liefern und andecken	200	m²	35,00	7.000
5019	Böschung	Rasensaat	200	m²	10,00	2.000
		Böschung profilieren	200	m²	20,00	4.000
		Zusammenhangsmaßnahmen (Pflanzungen, Gartenhäuser, Gleisanlage)	1	psch	40.000,00	40.000
		Stützwände	10	m	450,00	4.500
5019	Oberfläche	Pflasterfläche Gehweg	55	m²	120,00	6.600
Gesamtsumme						64.100 €

-30-

Kostenschätzung - EÜ Narzissenweg				
Variante a - Ersatzneubau				
				Summe
00003	01	Grundstück	Flächeninanspruchnahme/ dingliche Sicherung	25.000 €
00001	02	Herrichten und Erschließen inkl. Kabelsicherung		35.000 €
	03	Bauwerk		
00001	01	Rückbau/Abbruch		120.000 €
00001	02	Entsorgung		55.000 €
00001	03	Erdarbeiten und Hinterfüllungen		65.000 €
00001	04	Verbauten und Behelfe (Hilfsbrücken)		750.000 €
00001	05	Wasserhaltungsmaßnahmen		10.000 €
00001	06	Gründung		220.000 €
00001	07	Rahmen		300.000 €
00001	08	Abdichtung, Einbauteile und Ausstattung		65.000 €
00001	09	Ausbau und Oberflächen		40.000 €
00001	10	Entwässerungsanlagen		20.000 €
00001	11	Oberbau		110.000 €
00001	12	Sonstige Maßnahmen - Baustelleneinrichtung (15%)		270.750 €
00001	13	Sicherungsposten (1,5%)		27.075 €
	05	Außenanlagen/Grundstücke Dritter		
00001	01	Landschaftsbau		50.000 €
			Baukosten Erneuerung EÜ	2.162.825 €
			Unvorhergesehenes (5%)	108.141 €
			Baukosten Erneuerung EÜ	2.270.966 €
99999	06	Planungskosten (20%)		432.565 €
99999	07	Schienenersatzverkehr - 6 Wochen (Angebot SWB)		660.430 €
			Gesamtsumme Erneuerung EÜ (netto)	3.363.961 €

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Grundstück						
1	Grundstück					
1000	Grundstück	Grunderwerb/ Flächeninanspruchnahme	1	psch	25.000,00	25.000
					25.000 €	
Gesamtsumme						
					25.000 €	

-32-

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Baufeldfreimachung						
2	Herrichten/ Erschließen					
	Herrichten der					
2014	Geländeoberfläche	Baugelände abräumen	500	m²	5,00	2.500
		Baumschutz	3	St	500,00	1.500
2011	Sicherungsmaßnahmen	Kabelhilfsbrücke / Verschwenkung	40	m	400,00	16.000
		Kabelsicherung	40	m	100,00	4.000
209119	Sonstiges	Beweissicherung	1	psch	1.500,00	1.500
		Kampfmittel	1	psch	8.000,00	8.000
						33.500 €
Gesamtsumme						33.500 €

-33-

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Rückbau/Abbruch						
330	Ingenieurbauwerke					
339	Sonstige Maßnahmen					
3394	Abbruchmaßnahmen					
		Abbruch Massiv-Überbau	75	m³	250,00	18.750
		Abbruch Flügel	170	m³	180,00	30.600
		Abbruch Flügel Fundament	140	m³	200,00	28.000
		Abbruch Kappe	50	m³	150,00	7.500
		Abbruch Winkelsteine	10	m	120,00	1.200
		Abbruch Ausstattungsgegenstände (Handlauf, Geländer etc.)	80	m	100,00	8.000
		Abbruch Entwässerungsanlagen, Beleuchtung	1	psch	6000,00	6.000
3394	sonstiges					
		Zaun	70	m	50,00	3.500
		Pflasterfläche	160	m²	30,00	4.800
		Anlagen Grundstücke Dritter	1	psch	3.000,00	3.000
Gesamtsumme						111.350 €

-34-

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Entsorgung						
330	Ingenieurbauwerke					
339	sonstige Maßnahmen					
	Recycling,					
	Zwischendeponierung und					
3396	Entsorgung	Analytik je Abfallart (je 500 m³ = 1 Analytik)	4	St	400,00	1600,00
		Abfallbeauftragter	1	psch	3.500,00	3500,00
		Entsorgung, Boden, nicht gefährlicher Abfall	750	t	18,00	13500,00
		Entsorgung, Boden, gefährlicher Abfall	300	t	30,00	9000,00
		Entsorgung, Mauerwerk/Beton, nicht gefährlicher Abfall	1050	t	20,00	21000,00
		Entsorgung Gleisschotter, gefährlicher Abfall	130	t	20,00	2600,00
		Entsorgung Holzschwellen, gefährlicher Abfall	10	t	20,00	200,00
		Entsorgung Bauschutt	100	t	20,00	2000,00
					53.400 €	
Gesamtsumme						
					53.400 €	

-35-

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Erarbeiten und Hinterfüllungen						
330	Ingenieurbauwerke					
331	Baugrube					
	Baugrubenherstellung,					
	Aushub					
33111		Oberboden lösen, fördern, lagern (0,25m)	200	m²	20,00	4.000
		Boden lösen	650	m³	35,00	22.750
		Baugrubensohle planieren u. verdichten	200	m²	10,00	2.000
33112	Baugrubenherstellung, Verfüllung	Verfüllen+Verdichten Baugrube (Gelieferter Boden)	400	m³	35,00	14.000
		zementverfestigte Hinterfüllung	150	m³	65,00	9.750
33113	Baugrubenherstellung, Abtrag, Lagern, An- und Abfahrt	Boden laden und transportieren	600	m³	20,00	12.000
Gesamtsumme						64.500 €

-36-

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Verbaufen und Behelfe (Hilfsbrücken)						
330	Ingenieurbauwerke					
331	Baugrube					
3319	Sonstiges	Spundwand inkl. Möglicher Rückverankerung	280	m²	750,00	210.000
		Hilfsbrücken mieten, vorhalten, rückbauen	2	St	250.000,00	500.000
		Hilfsbrücken mehrfach ein- und ausbauen	1	psch	20.000,00	20.000
						730.000 €
Gesamtsumme						730.000 €

-37-

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Wasserhaltungsmaßnahmen						
330	Ingenieurbauwerke					
331	Baugrube					
	Baugrubenherstellung,					
3313	Wasserhaltung	Wasserhalleanlage Baugrubenentwässerung	1	St	10.000,00	10.000
						10.000 €
Gesamtsumme						10.000 €

-38-

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Gründung						
330	Ingenieurbauwerke					
3362	Eisenbahnüberführung					
33621	Gründung	Sauberkeitsschicht	190	m²	25,00	4.750
		Flügelwände Ortbeton	140	m³	850,00	119.000
		Flügelwände Betonstahl	30	t	2.250,00	67.500
						191.250 €
Gesamtsumme						
						191.250 €

-38-

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Rahmen						
330	Ingenieurbauwerke					
3366	Rahmen					
33662	Bauwerk					
		PU	100	m³	850,00	85.000
		PU Betonstahl	20	t	2.500,00	50.000
		Winkelsteine	70	m	650,00	45.500
		Kappe Ortbeton	100	m³	600,00	60.000
		Kappe Betonstahl	20	t	2.500,00	50.000
		Oberflächenbearbeitung		m²		
						290.500 €
Gesamtsumme						
						290.500 €

-40-

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Einbauteile und Ausstattung						
330	Ingenieurbauwerke					
33626	Ausbau Überbauten	Messbolzen Jahreszahl	1	Stk	140,00	140
			1	St	330,00	330
33663	Ausbau Rahmen	Abdichtung Rahmendecke Abdichtungsfuge Rahmenecken Füllstabgeländer Erdung Schutzbeton	45 20 50 1 45	m² m m St m²	100,00 150,00 500,00 10.000,00 50,00	4.500 3.000 25.000 10.000 2.250
33629	Sonstiges	Kabelkanal auf der Strecke Zaun	40 70	m m	55,00 250,00	2.200 17.500
Gesamtsumme						64.920 €

-41-

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Entwässerungsanlagen						
330	Ingenieurbauwerke					
	Ausbau -					
33626	Entwässerungsanlagen	Grundrohr aus teilporösem Beton	25	m	90,00	2.250
		Sickerwände	80	m²	110,00	8.800
		Entwässerungsleitung inklusive Versickerungsschacht	1	psch	8.000,00	8.000
						19.050 €
Gesamtsumme						19.050 €

- 42 -

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Oberbau						
320	Oberbau					
321	Gleise					
32111	Schiene	Trennschnitte	4	St	35,00	140
		Gleis zurückbauen	35	m	120,00	4.200
		Schienen einbauen	70	m	110,00	7.700
		Schienen schweißen	4	St	700,00	2.800
		Spannungsausgleich	70	m	10,00	700
32112	Schwelle	Neuschwellen liefern/einbauen	50	St	190,00	9.500
32114	Bettung	Schotter aufnehmen	90	m³	25,00	2.250
		Unterbau vorbereiten	150	m²	15,00	2.250
		Planumsschutzschicht	90	m³	115,00	10.350
		Neuschotter einbauen	90	m³	150,00	13.500
		Stopfen- und Richtarbeiten	1	St	25.000,00	25.000
		Belastungsstopfen (6 Wochen)	1	St	25.000,00	25.000
Gesamtsumme						103.390 €

-43-

Vorhaben: EÜ Untergraben in Hagen
Strecke 2810, km 10,530

Kostenberechnung

Kostengruppe	Kurztext	Beschreibung	Menge	Einheit	EP [€]	GP [€]
Landschaftsbau						
501	Gelände­flächen					
5011	Gelände­bearbeitung	Oberboden neu liefern und andecken	120	m³	35,00	4.200
5019	Sonstiges	Rasensaat	120	m²	10,00	1.200
		Böschung profilieren	120	m²	20,00	2.400
		Zusammenhangsmaßnahmen (Pflanzungen, Gartenhäuser)	1	psch	35.000,00	35.000
		Stützwände	10	m	450,00	4.500
						47.300 €
Gesamtsumme						
						47.300 €

-44-

Sitzungsvorlage

Datum: 20.10.2021
Drucksache Nr.: 21/0471

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	11.11.2021	öffentlich / Kenntnisnahme

Betreff

Sachstand S13, Baufortschritt und Zeitplan

Beschlussvorschlag:

Der vorgestellte Sachstandsbericht zu dem Bauvorhaben der Deutschen Bahn zum Ausbau der S 13-Bahnstrecke wird zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt / Begründung:

Über die Errichtung einer neuen Bahnstrecke der Linie S 13 will die Deutsche Bahn den öffentlichen Personennahverkehr zwischen Bonn und Köln/Bonn Flughafen verbessern. In der 13 km langen Strecke befindet sich auch eine Ausbaustrecke in Sankt Augustin. Seitens der DB Netz AG werden im Rahmen der Erweiterung der S 13 Linie diverse bauliche Maßnahmen im Sankt Augustiner Stadtgebiet vorgesehen, die inzwischen bereits in Bau oder schon fertiggestellt sind.

Der Sachstand der einzelnen Bauaktivitäten im Bereich von Menden und Meindorf bleibt für folgende Baumaßnahmen, seit der letzten Berichterstattung im Ausschuss für Mobilität am 17.06.2021, unverändert und die Zeitpläne sehen wie folgt aus:

1. Neubau einer Eisenbahnüberführung über die Sieg zwischen Troisdorf und Menden: Fertigstellung der Brücke ist für voraussichtlich 2022 vorgesehen.
2. Straßenüberführung (SÜ) BAB 560
Vorbereitende Arbeiten sind für Ende 2022 geplant, der Beginn der Bauausführung für voraussichtlich Mitte 2023.
3. Straßenüberführung Auf der Mirz (SÜ Mirz)
Für November 2021 sind Stopfarbeiten am Gleis vorgesehen, der Abschluss der Arbeiten für den Straßenbau sind für das 1. Quartal 2022 geplant.

4. Eisenbahnüberführung Auf der Mirz (EÜ Mirz)
Die Straßenendausbauarbeiten sind nach der Freigabe der SÜ Mirz vorgesehen
5. Streckenausbau
Bauzeitliche Verschwenkung auf zukünftige S-Bahntrasse und Bau der Schallschutzwände ist für 2024 ff. vorgesehen.
6. Straßenüberführung (SÜ) A 59:
Einschub des Brückenbauwerks ist für die Sommerferien 2023 geplant.

Aktualisierungen im Sachstand gibt es für folgende Baumaßnahmen:

7. Eisenbahnüberführung (EÜ) Meindorfer Straße
Die Bauaktivitäten dauern mit ihren Restarbeiten bis Ende 2021 an. Hierbei werden die Gehwege und der Fahrradschutzstreifen wiederhergestellt, ein Höhenbegrenzer wird aufgestellt und der Vorplatz wird angelegt.
8. Haltepunkt Sankt Augustin-Menden
Am Haltepunkt Sankt Augustin-Menden wird geprüft, ob für die DB-Kunden provisorische Wetterschutze mit Bänken aus Holz vorgesehen werden können. Zudem werden aus akustischen Gründen Schallschutzwände auf der Westseite zur A 59 geplant, der Bau der Schallschutzwände ist für 2024 geplant.

In Vertretung

Rainer Gleß

Technischer 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.

- ☒ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☐ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Sitzungsvorlage

Datum: 22.10.2021

Drucksache Nr.: 21/0475

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	11.11.2021	öffentlich / Kenntnisnahme

Betreff

Bericht: Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle in Hangelar an der B 56

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt / Begründung:

Der seinerzeit zuständige Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 29.01.2019 die Verwaltung beauftragt, die Einrichtung einer Bushaltestelle für die Linien 529 und 635 auf der B 56 im Bereich der Kreuzung Heckenweg zu prüfen (DS-Nr. 19/0037).

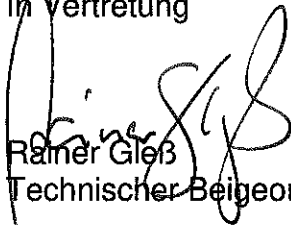
Das Prüfergebnis ist:

- Die Einrichtung einer Bushaltestelle an der B 56 im Bereich Heckenweg wird vom ÖPNV-Aufgabenträger (Rhein-Sieg-Kreis) negativ beurteilt: Die zu erwartende Nutzerzahl ist relativ gering, da es nur um die Verbindung eines kleinen Teils von Hangelar mit Pützchen geht. Richtung Bonn stellt die deutlich schnellere Stadtbahnlinie 66 mit ihrem 10-Minuten-Takt (demnächst plus Linie 67 = 5-Minuten-Takt) eine weitaus höherwertige Verbindung dar. Eine zusätzliche Haltestelle mit geringem Fahrgastpotenzial würde die sehr langlaufende Linie 529 hingegen negativ beeinflussen.
- Die Errichtung einer Bushaltestelle auf freier Strecke einer Bundesstraße wird seitens Straßen.NRW negativ bewertet. In jedem Falle käme nur eine Busbucht in Frage. Die Errichtung von Busbuchten ist an dieser Stelle sehr aufwändig: Durch die Außerorts-lage mit entsprechendem Geschwindigkeitsniveau benötigen die Busbuchten sehr lange Ein- und Ausfädelungsbereiche. Hierdurch ergeben sich große Umbauflächen mit entsprechendem Kostenaufwand. In grober Abschätzung ist mit Kosten in einer Größenordnung von mindestens 100.000 Euro je Richtungshaltestelle zu rechnen; insgesamt also mindestens 200.000 Euro. Gemessen an den eher kleinen zu erwartenden Nutzerzahlen erscheinen diese Kosten grob unverhältnismäßig.

- Die erforderlichen Flächen befinden sich nur zum kleineren Teil im Eigentum der Stadt Sankt Augustin; entsprechender Grunderwerb wäre erforderlich. In Fahrtrichtung Sankt Augustin wäre darüber hinaus eine erhebliche Verschiebung des Fuß- und Radweges erforderlich.
- Die Alternative einer Bushaltestelle im weiteren Verlauf der B 56 in Richtung Bonn bis zur Holzlarer Straße ist aufgrund der geringen zur Verfügung stehenden Länge und wegen des unmittelbaren Anstoßens an die Einmündung Heckenweg mindestens äußerst problematisch. Das hier ebenfalls umzubauende Bankett ist bereits Bonner Stadtgebiet. Die Gegenrichtungshaltestelle befände sich bereits vollständig auf Bonner Stadtgebiet und somit nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Sankt Augustin. Soweit erkennbar wäre hier die notwendige Verschwenkung des Fuß- und Radweges noch problematischer, da offenkundig ein Rückgriff auf private Gartenfläche nötig wäre.

Insgesamt stehen Aufwand und möglicher Nutzen einer zusätzlichen Bushaltestelle auf der B 56 im Bereich Heckenweg in keinem vertretbaren Verhältnis.

In Vertretung


Rainer Gleß
Technischer 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.

- ☐ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☒ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Ihr/e Gesprächspartner/in: Dr. Nico Schmied, Guido Bonerath, Karl-Heinz Baumanns sB,
Werner Müller sB

Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB, FB 1, FB 7, FB 8

Federführung: FB 1

Termin f. Stellungnahme: 22.10.2021

erledigt am: 30.09.2021 vB

Antrag

Datum: 30.09.2021

Drucksachen-Nr.: 21/0391

Beratungsfolge
Ausschuss für Mobilität

Sitzungstermin
11.11.2021

Behandlung
öffentlich / Entscheidung

Betreff

Antrag auf Anbringung von Warnschildern und Straßenmarkierungen auf der Siegstraße in Menden auf Höhe des Feuerwehrgerätehauses

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt in Absprache mit der Leitung der Feuerwehr und der Einheit Menden lichttechnische Signale / Warnschilder und Straßenmarkierungen auf der Siegstraße in Menden auf Höhe der Ausfahrt des Feuerwehrgerätehauses anzubringen.
2. Die Verwaltung wird gebeten mit der Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg Kontakt aufzunehmen, um darauf hinzuwirken, dass die Schulkinder des Schulzentrums Menden im Rahmen der verkehrstechnischen Erziehung besonders für die Situation der Feuerwehreinfahrt auf ihrem Schulweg sensibilisiert und geschult werden.

Sachverhalt / Begründung:

Um die Feuerwehrleute im Einsatz sowie die Siegstraße nutzenden Fußgänger, Rad- und Autofahrer besser vor einer etwaigen Kollision zu schützen, sollen lichttechnische Signale / Warnschilder und Straßenmarkierungen angebracht werden, die auf die Ausfahrt eines

Feuerwehrgerätehauses hinweisen. Dies soll auf eine noch bessere Unfallverhütung zielen und mithin der Hebung der Sicherheit sowohl der Einsatzkräfte bei der Nutzung von Sonderrechten als auch der Bürger dienen.

Insbesondere in dem direkten Umfeld von den Mendener Schulen halten wir dies für angezeigt, denn die Ausfahrt der Feuerwehr kreuzt den direkten Schulweg vieler Kinder.

Dr. Nico Schmied

Guido Bonerath

Karl-Heinz Baumanns, sB

Werner Müller, sB



AUFBRUCH!

SANKT AUGUSTIN Freie Wähler

Ihr/e Gesprächspartner/in: Wolfgang Köhler, Edmund Heikaus

Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB, FB 6, FB 1

Federführung: FB 6

Termin f. Stellungnahme: 29.10.2021

erledigt am: 11.10.2021 vB

Antrag

Datum: 11.10.2021

Drucksachen-Nr.: 21/0450

Beratungsfolge
Ausschuss für Mobilität

Sitzungstermin
11.11.2021

Behandlung
öffentlich / Entscheidung

Ampel-Schaltung L 121 / Im Mittelfeld / A 560-Abfahrt aus Fahrtrichtung Hennef

Beschlussvorschlag:

Die oben bezeichnete LSA soll dergestalt nachgerüstet und entsprechend umprogrammiert werden, dass für aus Hennef / Buisdorf kommende Fahrzeuge die Linksabbieger-Spur in die Straße Im Mittelfeld eine eigenen Grünphase eingerichtet wird.

Die Verwaltung soll mit dem Landesbetrieb Straßen NRW entsprechend verhandeln.

Begründung:

Von Niederpleis her kommende Fahrzeuge werden mit einer eigenen Grünphase der LSA auf die A 560 geführt. Von Buisdorf kommende Fahrzeuge haben zwar eine gesonderte Linksabbieger-Spur zur Verfügung, aber keine das Linksabbiegen (ins Mittelfeld) erleichternde Grünphase. Stattdessen sind sie auf die Grünphase des Geradeaus-Verkehrs angewiesen, was oft mit langen Wartezeiten verbunden ist. Zudem ist das Linksabbiegen für diese Fahrzeuge durchaus als gefährvoll zu werten, weil die L 121 an diese Stelle einen leichten Bogen beschreibt und der Verkehr auf der aus Niederpleis kommenden Geradeausspur

durch die an der LSA auf der Abbiegespur zur A 560 auf ihre Grünphase wartenden Fahrzeuge verdeckt wird.

Eine hier beantragte gesonderte Grünphase könnte mit der Grünphase für den Abbieger auf die A 560 parallel geschaltet werden.

gez. Wolfgang Köhler

gez. Edmund Heikaus

FRAKTIONEN IM RAT DER STADT SANKT AUGUSTIN

Ihr/e Gesprächspartner/in: Marc Knülle, Martin Metz, Stefanie Jung, Sascha Bäsch, Karl-Heinz Schütze, Thomas Pätzold

Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB, FB 6, FB 7, RD

Federführung: FB 7

Termin f. Stellungnahme: 08.11.2021

erledigt am: 20.10.2021/BG

Antrag

Datum: 20.10.2021
Drucksachen-Nr.: 21/0469

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	11.11.2021	öffentlich

Betreff
Richthofenstraße in Hangelar;
hier: Übertragung der Straßenbaulast vom Bund auf die Stadt Sankt Augustin

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister der Stadt Sankt Augustin wird persönlich beauftragt, Kontakt mit dem Vorstand der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) aufzunehmen mit dem Ziel, unter angemessenen Terminsetzungen einen zügigen Abschluss der in Rede stehenden Verwaltungsvereinbarung zu erzielen und die Sanierung der Richthofenstraße schnellstmöglich anzugehen. Sofern sich bei der ersten Kontaktaufnahme mit der BImA die bereits bekannten Schwierigkeiten fortsetzen und eine proaktive und an angemessenen Fristsetzungen orientierte Mitwirkung der BImA nicht zweifelsfrei erkennbar ist, wird der Bürgermeister sodann beauftragt, mit der entsprechenden Rechts- und Fachaufsicht, dem Bundesministerium der Finanzen, entsprechende Gespräche zu führen.

Der Mobilitätsausschuss wird vom Bürgermeister über den Vorsitzenden fortlaufend über den Stand der Angelegenheit informiert, mindestens aber in jeder Sitzung des Ausschusses erfolgt ein Bericht des Bürgermeisters hierzu.

Sachverhalt / Begründung:

Die Verwaltung hat im Mobilitätsausschuss am 21.09.2021 die Anfrage der SPD zum Umsetzungsstand der Verhandlungen mit der BlmA in der Angelegenheit Richthofenstraße beantwortet.

Demnach hat die BlmA den Entwurf einer Verwaltungsvereinbarung gemäß einer Absprache vom 8. September 2020 zu erstellen. Die Verwaltung hat in unterschiedlichen Abständen per Email oder Telefonat nach dem Sachstand gefragt. Neben verschiedenen Telefonaten stammen die letzten schriftlichen Nachfragen per Email vom 14. September, 31. August, 23. August und 28. Juni dieses Jahres. Eine Fortführung dieses Vorgehens in Form einer regelmäßigen Sachstandsanfrage erscheint vor dem Hintergrund der bisherigen Erfahrungen nicht weiter zielführend. Die Umstände lassen eine ernsthafte und vor allem zeitlich angemessene Behandlung des Themas durch die BlmA nicht mehr erwarten.

Die laut Verwaltung bisher getätigten Einlassungen der BlmA, der Entwurf befände sich noch in Bearbeitung und nach einer hausinternen Abstimmung sollen anschließend Gespräche mit der Stadtverwaltung geführt werden, erscheint aus Sicht der Antragsteller nicht ausreichend und lässt keine zeitnahe Lösung erwarten. Die antragstellenden Fraktionen halten eine Eskalation auf der Ebene der Behördenleitungen für angemessen und auch geboten.

gez. Marc Knülle
gez. Martin Metz
gez. Stefanie Jung
gez. Sascha Bäsch
gez. Karl-Heinz Schütze
gez. Thomas Pätzold

Ihr/e Gesprächspartner/in: Bernhard Müller

Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB, FB 1, FB 7

Federführung: FB 1

Termin f. Stellungnahme: 08.11.2021

erledigt am: 26.10.2021/BG

Antrag

Datum: 25.10.2021

Drucksachen-Nr.: 21/0476

Beratungsfolge
Ausschuss für Mobilität

Sitzungstermin
11.11.2021

Behandlung
öffentlich / Entscheidung

Betreff

Verkehrswidriges Parken von LKW auf der Straße "Im Mittelfeld", Sankt Augustin-Buisdorf

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die bestehende Wirksamkeit der Verkehrszeichen; hier: -Zeichen Nr. 283 der StVO (Haltverbot)- unter dem Grundsatz der gesetzlich bestehenden Sichtbarkeit zu überprüfen und ggf. einen Austausch auch in möglicher vergrößerter Ausführung zu überprüfen und vorzunehmen.

Weiter wird angeregt, die Einhaltung der Vorschrift durch den ordnungswidrig abgestellten ruhenden LKW Verkehr durch den Ordnungsaußendienst häufiger zu überwachen und bei festgestellten Verstößen zu ahnden.

Sachverhalt / Begründung:

Nach Hinweis eines Bürgers auf das verbotswidrige Abstellen von Lkw -sogenannte Trailer mit Sattelzugmaschinen- im Bereich der Straße Im Mittelfeld in Höhe des Aldi Zentrallagers, dem teilweise beobachteten Verrichten von Notdurften der Lkw-Führer am Straßenrand und deren Lagerndem und

wohnnähnlichem Aufenthalt in den Lkw ergab eine Überprüfung der Straße vor Ort, dass die beiderseits der Fahrbahn bestehenden o.a. 12 Verkehrszeichen durch starke Verwitterung und durch teilweisen Bewuchs der Straßenbaumkronen in der Wahrnehmung verdeckt und die Erkennbarkeit durch die Verkehrsteilnehmer beeinträchtigt sind.

Ob es sich bei den Lkw um Lieferfahrzeuge im Wartezustand und im Zusammenhang mit den vor dem Aldi-Lager bestehenden Großparkflächen handelt oder ob es sich um Fahrzeuge handeln kann, die wegen der angespannten Situation von fehlenden Stellflächen entlang der Autobahnen Ausweichflächen suchen bzw. gesucht haben, wie es bereits in einem Antrag in den Straßen Langstraße und Am Kirchengberg in Niederpleis in ähnlicher Form festgestellt und durch geeignete Sperrmaßnahmen verhindert werden konnte, kann nicht eindeutig beurteilt werden.

Möglicherweise ist auch hier ein Grund für das Verrichten von Notdurften im freien Gelände zu vermuten, da am Zentrallager entsprechende Mobiltoiletten und ein Aufenthaltsraum für die LKW-Führer bestehen sollen.

Aktuell wurden am 22. und 23.10.2021 zwischen den beiden Einfahrten zum Aldi-Großlager -aus Richtung Ost- gesehen acht Lkw hintereinander parkend festgestellt. Dabei befand sich auch ein abgestellter Trailer (Auflieger) ohne Zugmaschine.

Obwohl hinter der zweiten Einfahrt zum Aldi-Lager -aus der Gegenrichtung gesehen- ein Verbot der Durchfahrt für Lkw besteht, lassen die Reifenabriebspuren und die Beschädigungen an den Bordsteinen in dem am Ende der Straße im Mittelfeld bestehenden Wendekreis erkennen, dass die Lkw dort gewendet und im Anschluss den festgestellten Abstellort aufgesucht haben.

Das hat zur Folge, dass die Fahrbahn in diesem Abschnitt auf einer Länge von ca. 100 Metern nur mit einem Fahrstreifen nutzbar ist und wegen einer langgezogenen Rechtskurve und den abgestellten Lkw eine Sichtbehinderung besteht, die eine Einsicht auf den Gegenverkehr erschweren bzw. nicht möglich erscheinen lassen.

Hier sei auf die Vorhaltung des Geländes der Straße im Mittelfeld und ggf. auch die Fläche des Aldi-Zentrallagers im Sinne des Rettungsgesetzes - § 7 Abs. 3 RettG - als Bereitstellungsraum für Rettungskräfte bei Großschadenslagen und/oder dem Einsatzkonzept MANV (Massenanfall von Verletzten) hingewiesen.

Bei einer wie beschriebenen Beeinträchtigung der Fahrbahn durch die verkehrswidrig abgestellten Lkw ist ein reibungsloser Gegenverkehr durch eintreffende und bei nicht auszuschließender und gleichzeitig dringlicher Erfordernis von Einsatzkräften mit deren Einsatzfahrzeugen zur Entsendung an die Großschadensstelle nicht möglich und schafft zu der erfahrungsgemäß bestehenden Stresssituation eine weitere Steigerung mit einer nicht kalkulierbaren Folge bei der Bewältigung des Einsatzes.

Diese Situation kann jederzeit eintreten und daher besteht ein erhöhtes Erfordernis zur Überprüfung auch unter der ggf. bestehenden Beziehung der Begründung zur Anordnung der bestehenden Haltverbote.

gez. Sascha Lienesch

gez. René Puffe

gez. Eldach-Christian Herfeldt

gez. Bernhard Müller

-56-