Der Bürgermeister

stadt sankt augustin

Postanschrift: Stadtverwaltung 53754 Sankt Augustin

An die
Fraktionen und Fraktionslosen
im Rat der Stadt Sankt Augustin

im Hause
(per Mail)

Dienststelle	
Bürgermeister- Ratsbüro Markt 1	
Auskunft erteilt: Herr v. Borzyskowski	Zimmer: 403
Telefon (0 22 41) 243-0	Durchwahl: 394
Telefax (0 22 41) 243-430	Durchwahl: 77394
E-Mail-Adresse: luca.vonborzyskowski@sankt-augustin.de	
Internet-Adresse: http://www.sankt-augustin.de	

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	Ihr Zeichen	Mein Zeichen	Datum
		BRB-vB	19.01.2022

Unterführung Narzissenweg, TOP 8, Rat, 08.12.2021

Anfrage CDU, Drucksachen Nr. 21/0551

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**	**Behandlung**
Rat	08.12.2021	öffentlich

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit beantworte ich die o.a. Anfrage wie folgt:

Frage 1:
Der Untersuchungsbericht des Projektes Unterführung Narzissenweg in Sankt Augustin Untersuchung des Bauwerkszustand datiert vom 19.03.2020. Wann wurde diese Untersuchung beauftragt?

Antwort:
Das Ingenieurbüro erhielt am 08.11.2019 den Auftrag, die Planung und Ausschreibung für die Sanierungsarbeiten der Unterführung durchzuführen. Damit die Sanierungsarbeiten geplant werden konnten, wurde das Büro gleichzeitig damit beauftragt, eine betontechnologische Voruntersuchung als externe Gutachterleistung einzureichen. Das Ingenieurbüro beauftragte hierzu die , die einen Untersuchungsbericht mit Datum vom 19.03.2020 vorlegte.

Frage 2:
Die Machbarkeitsstudie Brückensanierung Narzissenweg (Erläuterungsbericht) - datiert vom 08.06.2021 - die Sitzung des Ausschusses für Mobilität fand am 17.06.2021 statt. Warum dauerte die Erstellung der Machbarkeitsstudie über ein Jahr?

Antwort:
Die Machbarkeitsstudie wurde mit Auftrag vom 09.07.2020 an das Büro vergeben. Das Büro hat daraufhin alle Daten zum S-Bahnbetrieb bei der SWB Bonn angefragt. Die Angaben zum Bestand (Aufbau Gleis/ Lichtraumprofil/ Lastmodelle Stadtbahn/ Be-

standspläne Gleis (Absteckungsunterlagen)/Fotos / Lageplan Signale) wurden dort zusammengestellt und am 01.09.2020 an das Büro weitergereicht. Da die notwendige höhen- und lagemäßige Bestandsvermessung des Gleiskörpers seitens der SWB nicht mitgeteilt werden konnte, wurde diese durch die städtische Vermessung nachträglich durchgeführt und am 17.09.2020 zur Verfügung gestellt. Das Ingenieurbüro teilte am 08.10.2020 mit, dass nunmehr alle Unterlagen gesichtet worden sind, so dass mit der Erstellung der eigentlichen Machbarkeitsstudie begonnen werden kann. Aufgrund einer anderweitigen Dringlichkeit des planenden Büros konnte die Machbarkeitsstudie dann ca. für 4 Wochen nicht weiter bearbeitet werden. Ein Entwurf zur Machbarkeitsstudie wurde dann am 18.12.2020 eingereicht. Da sich etliche Fragen zu dem Entwurf ergaben, erfolgten im Januar/Februar 2021 hierzu weitere Abstimmungen zwischen Büro und Verwaltung. Eine entscheidende Frage zu diesem Zeitpunkt war, ob und wie lange der S-Bahnbetreib noch aufrecht erhalten bleiben kann. Dazu musste die Auflagertiefe der auf dem maroden Beton aufliegenden Stahlträger eingemessen werden. Hierzu wurde ein weiteres Ingenieurbüro am 08.02.2021 zur Erkundung der Auflagertiefe mittels Georadar beauftragt, das Ergebnis wurde am 25.02.2021 dann mitgeteilt. Am 08.03.2021 wurde daraufhin ein erster vollständiger Entwurf der Machbarkeitsstudie an die Verwaltung zugestellt. Aufgrund von weiterem Klärungsbedarf und Rückfragen der Verwaltung wurde in der Folgezeit eine Nachbearbeitung seitens des Büros erforderlich, gleichzeitig war zur Verdeutlichung der Machbarkeit der Variante a: Ersatzneubau, Variante b: Ertüchtigung und Variante c die Erstellung einer Bewertungsmatrix erforderlich. Die Machbarkeitsstudie wurde dann mit Datum vom 13.04.2021 einschl. Bewertungsmatrix erneut vorgelegt. Die Vorstellung der Machbarkeitsstudie sollte dann in der Sitzung am 04.05.2021 erfolgen. Da der Sitzungstermin dann auf den 17.06.2021 verschoben wurde, nahm die Verwaltung dies zum Anlass, die Machbarkeitsstudie nochmals einer Optimierung zu unterziehen, so dass die endgültige Studie am 08.06.2021 vorlag.

Frage 3:
In den Schreiben der SWB sowohl an die Bürgerin, als auch an die Stadtverwaltung wird sich auf ein Gutachten bezogen. Ist es richtig, dass hiermit die -Machbarkeitsstudie- gemeint ist?

Antwort:
Gemeint ist die Machbarkeitsstudie.

Frage 4:
Wann und vor welchem Hintergrund wurde diese Machbarkeitsstudie der SWB Bus und Bahn, wie von dieser am 03.12.2021 per Email mitgeteilt übermittelt?

Antwort:
Vor dem Hintergrund einer Kostenbeteiligung der SWB im Zuge der Bauwerkserneuerung und einer möglichen Förderbeteiligung am Förderprogramm „Erneuerungsmaßnahmen kommunaler Schienenwege“ erhielt die SWB am 28.06.2021 die Machbarkeitsstudie.

Frage 5:
In der letzten Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 11.11.2021 wurde die Verwaltung gebeten, alle Arten der Betonsanierung auf Anwendungsmöglichkeiten der Sanierung bezogen auf die Unterführung Narzissenweg zu eruieren und die Fraktionen entsprechend zu informieren. Welche Ergebnisse liegen hier vor?

Antwort:
Aufgrund des Ergebnisses der Machbarkeitsstudie und der vorgeschalteten betontechnologischen Untersuchung ist eine Sanierung des stampfbetonartigen Betons nicht möglich. Gemäß Ziffer 3.3 - Zustand der Bausubstanz – der Machbarkeitsstudie ist die ermittelte Druckfestigkeit des Betons weit unterhalb der zulässigen Werte für Brückenkonstruktionen. Da zudem durch den S-Bahnbetrieb eine erhebliche dynamische Beanspruchung des Bauwerkes vorliegt, sind Anwendungsmöglichkeiten der Sanierung nicht gegeben.

Frage 6:
Warum wird in der Beantwortung der CDU Anfrage Drucksachen Nr. 21/0474 vom 10.11.2021 unter der Antwort zur Frage 1 (Wann muss spätestens eine Entscheidung bezüglich der Unterführung Narzissenweg erfolgen?) seitens der Verwaltung ausgeführt:

Aufgrund des maroden Zustandes des Brückenbauwerkes der Unterführung Narzissenweg ist die Verkehrssicherheit zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes bis max. 2023 anzunehmen,

während in der Machbarkeitsstudie Seite 23 von 24 ausgeführt wird:

Zudem ist bis zum Baubeginn eine lange Vorlaufzeit notwendig, was sich in Bezug auf die geschätzte 2-3jährige Restnutzungsdauer der Unterführung (Mitte 2024?) ungünstig auswirkt?

Auf welche Aussagen bezieht sich die Verwaltung in der Beantwortung vom 10.11.2021 genau? Auf das gesamte Brückenbauwerk oder auf die Unterführung ?

Antwort:
Die Unterführung kann aufgrund der ständigen Erschütterungen infolge des Bahnbetriebes und der sporadisch herabfallenden Betonteile nicht mehr geöffnet werden. Die Aussage zu der Restnutzungsdauer bezieht sich somit auf den Bahnbetrieb und somit auf das Brückenbauwerk. Da die vierteljährlich angesetzte Bauwerksüberwachung mit erstmaliger zusätzlicher Überwachung vom 14.10.2021 zum Ergebnis hat, dass der Betonausbruch sich vergrößert hat und faustgroße Betonbruchstücke vorgefunden worden sind, geht die Verwaltung davon aus, dass die Restnutzungsdauer für den Bahnbetrieb eher kürzer ausfallen wird und somit nur noch 2 Jahre bis max. 2023 besteht.
Die lange Vorlaufzeit heißt:

- Zeitraum bis zur Beauftragung der weiteren Ingenieurleistungen für die Planungsbearbeitung der Variante a oder c
- Zeitraum der Planungsphase durch das Ingenieurbüro
- Abstimmung der Planung mit der Stadtverwaltung/ der SWB und der zuständigen Genehmigungsbehörde
- Beantragung der Sperrzeiten mit einer einjährigen Vorlaufzeit bei der SWB
- Zeitraum für die Ingenieurleistungen zur Erstellung der Ausschreibung
- Öffentliche Ausschreibung mit Angebotsfrist von ca. 6 Wochen
- Submission und Erstellung einer Sitzungsvorlage mit ca. 6 Wochen Vorlaufzeit bis zur Sitzung
- Sitzungsbeschluss im GuB
- Beauftragung einer Baufirma
- Rüstzeit der Firma und Abstimmung mit der SWB
- Organisation des Schienenersatzverkehrs
- Baubeginn

Frage 7:
Auf Seite 11 Machbarkeitsstudie wird ausgeführt :

Gemäß Brücken Prüfbericht der Hauptuntersuchung 2018 (nach DIN 1076) weisen die maßgeblichen Tragwerkselemente keine größeren Schädigungen auf. Damals wurde die Standsicherheit der Brücke unter der Zustandnote 2,8 bescheinigt. ..... Während der Bearbeitung der Machbarkeitsstudie wurde vor Ort am 22.02.2021 eine Erkundung der Auflagertiefe der Stahlträger durch das Ingenieurbüro Raupach durchgeführt. Diese hat ergeben, dass eine Auflagertiefe von 40-50 cm gegeben ist. Bei den ersten Berechnungen wurden 30 cm angenommen, sodass die Verkehrssicherheit für den Bahnverkehr noch für weitere 2 bis 3 Jahr gegeben sein sollte.

Frage 8:
Welche Prüfpflichten obliegen der Verwaltung, im Hinblick auf das Brückenbauwerk nach DIN 1076 vor und welche Aussagen wurden in dem o.g. Prüfbericht aus 2018 in Bezug auf die nächste Hauptuntersuchung und die Standsicherheit genau getroffen?

Antwort:
Gemäß DIN 1076 sind Ingenieurbauwerke in regelmäßigen Abständen unter Berücksichtigung der bei früheren Prüfungen gemachten Feststellungen zu prüfen. Zudem hat eine Hauptprüfung jedes sechste Jahr zu erfolgen, eine einfache Prüfung ist alle 3 Jahre nach einer Hauptprüfung durchzuführen. Die Hauptprüfung aus dem Jahre 2018 hat ergeben, dass Schäden am Bauwerk die Dauerhaftigkeit beeinträchtigen und somit kurzfristig zu beseitigen sind. Es wurde weiterhin die Aussage getroffen, dass eine Schadensausbreitung oder Folgeschäden anderer Bauteile zu erwarten ist. Die letzte vierteljährliche Überwachung durch ein Ingenieurbüro für Brückenkontrollen hat am 07.12.2021 stattgefunden. Ergebnis der Prüfung ist, dass sich die Schäden sich gegenüber der Prüfung vom 14.10.2021 deutlich vergrößert haben. Eine Rückfrage der Verwaltung zu den Konsequenzen daraus will das Büro bis 08.12.2021 noch schriftlich nachreichen.

Frage 9:
Wie bereits im Ausschuss angemerkt nochmals die Frage, ob es in Bezug auf die komplexe Lage nicht sinnvoll erscheint, diesen Vorgang sowohl rechtlich als auch durch ein zweites Gutachten zu analysieren?

Antwort:
Die fachliche Ausarbeitung ist aufgrund des Ergebnisses der Hauptprüfung gem. DIN 1076, der Machbarkeitsstudie, der betontechnologischen Untersuchung sowie der ersten vierteljährlichen Bauwerksüberwachung sehr eindeutig und lässt keinen Zweifel an einem dringenden Handlungsbedarf. Eine Sanierung im Bestand scheidet dabei aus. Die rechtliche Beurteilung im Hinblick auf den Gestattungsvertrag aus dem Jahre 1972 mit der SWB wird aufgrund der umfangreichen Fragestellung aus der Anfrage CDU an den Rat Ds-Nr 21/0551 nochmals durchleuchtet und so schnell wie möglich nachgereicht.

Frage 10:
Es wird sowohl in der Machbarkeitsstudie, als auch in der Sitzungsvorlage der Verwaltung mehrfach ausgeführt, dass der nächste Übergang lediglich 200m von der in Rede stehenden Unterführung entfernt sei. Dies ist, was die Luftlinie betrifft, vielleicht richtig. Allerdings bedarf es, was die Fußgänger betrifft, einen wesentlich längeren Umweg. Ferner ist davon auszugehen, dass mit der Taktverdichtung im Jahr 2023 gerade eine Unterführung sehr sinnvoll und wichtig ist. Wir bitten aber trotzdem die angesprochenen notwendigen Verbreiterungen, an den Gehwegen im Bereich der Straße Am Lindenhof sowie der Mendener Straße zu berücksichtigen und hierfür die entsprechenden Kosten in die Kostenschätzung der Maßnahme Verfüllung aufzunehmen, oder wurden diese Maßnahmen bereits berücksichtigt?

Antwort:
Es ist richtig, dass sich die Angaben zu den benachbarten Bahnübergängen auf die Luftlinienabstände beziehen, wobei dies auf der Westseite auch der Wegeabstand zum Bahnübergang Südstraße ist. Eine Angabe der von Fußgängern zu laufenden Umwege gegenüber der alten Verbindung durch die Unterführung Narzissenweg ist aber in keiner Weise möglich, da sich diese je nach Quelle und Ziel extrem unterscheiden. Beim beispielhaft angenommenen Ziel "Dietrich-Bonhoeffer-Haus" ist der Umweg (insbes. relativ) für Bewohner des östlichen Narzissenweg sehr groß, während er für Bewohner der nördlichen Blumenstraße eher gering ausfällt. Eine auch nur näherungsweise allgemeingültige Angabe zu den sich ergebenden Wegeverlängerungen ist also erkennbar nicht möglich, weswegen nur die Angabe der Luftlinienentfernung bleibt.

Eine möglichst barrierefreie Umgestaltung der Gehwege im Bereich der Bahnübergänge Mendener Straße und Am Lindenhof mit entsprechenden Breiten ist grundsätzlich geboten, da es sich hier um nicht umgehbare Zwangspunkte handelt. Konkrete Planungen gibt es hierzu noch nicht. Wegen der notwendigen Abstimmungen mit dem Rhein-Sieg-Kreis (Mendener Straße K 2) und der SWB/SSB (Änderungen an den Bahnübergängen) sowie teilweise ungenügender Breiten anschließender Gehwege (Am Lindenhof) gestalten sich entsprechende Planungen recht komplex, so dass die Kosten derzeit nicht beziffert werden können.

Da sich auch ein Ersatzneubau der Unterführung Narzissenweg nicht einmal ansatzweise barrierefrei gestalten lässt, ist die Notwendigkeit der barrierefreien Gestaltung der Bahnübergänge Mendener Straße und Am Lindenhof unabhängig zu sehen von der Frage, ob die Unterführung verfüllt wird oder ein Ersatzneubau geschaffen wird. Daher sind die Kosten für einen barrierefreien Ausbau der Bahnübergänge keinesfalls den Kosten für eine Verfüllung der Unterführung Narzissenweg zuzurechnen.

Mit freundlichen Grüßen

Max Leitterstorf

Dr. Max Leitterstorf
Bürgermeister