

ÖFFENTLICHE NIEDERSCHRIFT

über die 3. Sitzung des Bezirksausschusses VI - Siegen-Eiserfeld -

vom: **03.11.2021**
von: **17:00 Uhr**
bis: **19:00 Uhr**
Ort: **Kulturhalle Richerfeld, Talsbachstraße 33,
57080 Siegen, Aula**

Anwesend waren:

Vom Bezirksausschuss VI - Siegen-Eiserfeld:

Stv Weber, Frank	als Vorsitzender
AM Bohn, Achim	
AM Fischbach, Karlfried	
AM Gérard, Clara	
AM Grimm, Hartmut	
AM Hagen, Eva	vertritt Jagielski, Olaf
AM Hartmann, Dominik	
AM Krämer, Hartmut	
AM Kretzer, Martin	
AM Rothenpieler, Mark	
Stv Schiltz, Ingmar	
AM Schneider, Rainer	vertritt Peczinna, Randolph
AM Stoker, Daniela	
AM Utsch, Maik	vertritt Münker, Bernd

Beratende Mitglieder:

AM Klein, Hans Walter	vertritt Dil, Yilmaz
AM Schulz, Kenny	
Stv Stinner, Jürgen	

Aufgrund besonderer Einladung

Marco Gräb
Katharina Erbismann
Jochen Nockemann

Autobahn GmbH des Bundes zu TOP 4 öT
Autobahn GmbH des Bundes zu TOP 4 öT
Autobahn GmbH des Bundes zu TOP 4 öT

Als Zuhörer:

Stv Hof, Felix
AM Uhlendorf, Jens

Von der Verwaltung:

Städt. OVR Diehl
VA Hinkel
VA Schneider, Patrick
StOI Pfeifer

bis 18:18 Uhr, TOP 6 öT
bis 19:36 Uhr, TOP 3 nöt

als Schriftführerin

Nicht anwesend waren:

Stv Dil, Yilmaz
AM Gerhard, Nadine
AM Horak, Michael
AM Jagielski, Olaf
AM Münker, Bernd
AM Peczinna, Randolph
Stv Zöller, Klaus

vertreten durch AM Klein, Hans Walter

entschuldigt

vertreten durch AM Hagen, Eva

vertreten durch AM Utsch, Maik

vertreten durch AM Schneider, Rainer

A. ÖFFENTLICHE SITZUNGVor Eintritt in die Tagesordnung:

Herr Kretzer beantragt, den Punkt 2 „Ausbau der L 533 Siegener Straße“ des nichtöffentlichen Teils in den öffentlichen Teil zu verschieben.

Herr Hinkel erläutert, dass die Vorlage aufgrund von Eigentümersituationen und damit einhergehendem notwendigem Grunderwerb nichtöffentlich beraten werden muss. Auf Nachfrage von Herrn Schiltz sagt er nach Klärung der Situation eine kommende öffentliche Beratung und Vorstellung der Maßnahme zu.

1. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 25.05.2021

Es werden keine Hinweise vorgebracht.

2. Fragestunde

Es wurden keine Anfragen eingereicht.

3. BezA VI 03.11.2021

3. Anträge gem. § 9 der Geschäftsordnung

Es liegen keine Anträge vor.

3. BezA VI 03.11.2021

4. Siegtalbrücke - Vorstellung der Planung

Herr Gräb, der Leiter der Außenstelle Netphen, stellt zunächst die Struktur der Autobahn GmbH vor, welche seit 01.01.2021 die Aufgaben des Landesbetriebs Straßen.NRW für Autobahnen übernommen hat. Die Außenstelle Netphen der Niederlassung Westfalen ist zuständig für einen Streckenabschnitt der A45 von der Landesgrenze Hessen bis nach Lüdenscheid.

Herr Nockemann, der technische Planer für die Streckenplanung des 6-streifigen Ausbaus, erläutert, dass der 6-spurige Ausbau im Bereich der Siegtalbrücke in zwei Bauabschnitte aufgeteilt wird. Der erste Abschnitt geht von der Anschlussstelle Siegen-Süd bis zur Hangbrücke Eisern, welcher bereits nächstes Jahr konkret wird. Der zweite Bauabschnitt wird dann von der Hangbrücke Eisern bis zur Anschlussstelle Siegen gehen, dies beinhaltet auch den Neubau der Siegtalbrücke. Zwischen den Abfahrten Siegen-Süd und Siegen ergab sich bei einer Analyse im Jahr 2017 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 64.400 Kfz innerhalb von 24 Stunden und 11.920 Schwerlastfahrzeugen. Für das Jahr 2030 erhöht sich dies laut einer Prognose auf 77.700 Kfz und 12.940 Fahrzeuge des Schwerlastverkehrs. Neben der Siegtalbrücke müssen weitere vier Autobahnnunter- bzw. Überführungen sowie Regenwasserbehandlungsanlagen und Lärmschutzanlagen ge- bzw. umgebaut werden. Aktuell ist die Vorplanung so gut wie abgeschlossen, eine Festlegung auf eine der angedachten Varianten ist erfolgt und nun wird mit der Entwurfsplanung dieser begonnen. Die Streckenplanung für den 6-spurigen Ausbau umfasst verschiedene Maßnahmen, wie z. B. die Verbreiterung auf 6 Fahrstreifen, die Anpassung der Quer- und Längsneigungen, die Überprüfung der Linienführung, die Überprüfung der Sichtweiten, neue Schutzplanken, eine Verbesserung des Fahrbahnaufbaus sowie neue Lärmschutzwände.

Anhand von Detailplänen zeigt er die untersuchten Variantenplanungen aus der sich die Vorzugsvariante ergeben hat, welche um 20 Meter in Richtung Siegen verschoben wird. Im Detail geht er dabei auf die Bereiche „Siedlung Alte Dreisbach“ sowie „Gilbergskopf“ ein. Die Anschlussstelle Siegen wird dabei in ihrer Geometrie erhalten bleiben. Die Autobahnüberführung der L533 von Gosenbach nach Achenbach wird durch einen Brückenneubau, welcher neben der bestehenden Brücke erfolgt, neu hergestellt, sodass die Beeinträchtigungen für diese Verbindung nur sehr gering ausfallen werden.

Hinsichtlich des Lärmschutzes führt er aus, dass sich die Maßnahmen nach den Richtlinien für einen Neubau richten. Somit werden die Anlieger besser gestellt als bei einer Lärmsanierung. Die Maßnahmen werden anhand von Berechnungen ermittelt, auf der Grundlage von Verkehrsprognosen. In allen Bereichen, in denen sich gemäß der Berechnungen Lärmüberschreitungen ergeben, werden Lärmschutzmaßnahmen erfolgen wie z. B. durch aktiven Lärmschutz mit Lärmschutzwänden bzw. wenn dies nicht ausreicht über passive Maßnahmen wie Lärmschutzfenster.

Frau Erbismann, die Teamleiterin des konstruktiven Ingenieurbaus, stellt nochmals das Bestandsbauwerk im Detail vor und macht deutlich, dass die Situation aufgrund der darunterliegenden Straßen, Leitungen (Gas, Strom, Wasser, Hochspannungsfreileitung, Telekommunikation), der Gleisanlage der Deutschen Bahn, der Bebauung sowie der Sieg und ein unterliegendes Bergbaugebiet sehr schwierig ist. Auch macht die Tatsache, dass es zwar getrennte Überbauten je Fahrtrichtung, jedoch nur einen einteiligen Pfeiler gibt, die Situation nicht einfach. Es wurden daher verschiedene Varianten untersucht wie z. B. halbseitige oder ganzseitig versetzte Trassen. Nach Untersuchungen hinsichtlich betroffener Grundstücke hat man festgestellt, dass eine halbseitige Trassenverschiebung in Richtung Siegen die günstigste Variante ist. Auch wurde die technische Umsetzung geprüft und dem Verkehrsministerium zur Entscheidung vorgelegt. Von dort wurde die Bauweise als Schrägseilbrücke im Stahlverbund Hohlkasten als Vorzugsvariante ausgewählt, da hier die Stützweiten am größten sind und sich somit die Anzahl der Stützpfeiler stark reduzieren würde, womit auch die Bauzeit um rund 18 Monaten reduziert wird.

Der Neubau der Brücke kann nicht in der Bestandstrasse stattfinden, da man dafür die Brücke zunächst komplett abreißen müsste. Daher wird der Verkehr in der Bauphase auf einen Überbau reduziert, während der andere schon abgebrochen wird. Wie der Rückbau erfolgt wird derzeit noch geprüft, da man den Überbau nicht komplett über dem Tal zerkleinern möchte. Der Wunsch ist, den Überbau in einer geeigneten Form aus dem Tal zu transportieren und an anderer Stelle zu zerkleinern. Dafür gibt es zwei Varianten, zum einen den Überbau über die Pfeiler wegzuziehen und erst hinter dem Widerlager auseinander zu schneiden. Dies wäre die Vorzugsvariante, da damit am wenigsten Lärm entsteht. Da dies jedoch statische Probleme verursachen könnte untersucht man aktuell noch die Möglichkeit der Verstärkung des Überbaus. Sollte dies nicht möglich sein, wird man den Überbau an Ort und Stelle in größere Stücke zerschneiden und abtransportiert.

Der Neubau erfolgt in einem Taktschiebeverfahren, wofür gegebenenfalls Hilfspfeiler aufgestellt werden müssen, die nach der Fertigstellung jedoch wieder rückgebaut werden.

Hinsichtlich des Zeitplans führt sie aus, dass man in 2021 die Vorplanung der Verkehrsanlagen fertigstellen wird. In 2022 soll der Vorentwurf fertiggestellt sein, sodass man in 2024 das Planfeststellungsverfahren einleiten kann. Dieses wird vermutlich ca. 2 Jahre dauern, sodass in 2026 die Ausschreibung erfolgen könnte. Bei einem optimalen Verlauf könnte im Jahr 2027 die rund 7-jährige Bauzeit beginnen.

Frau Stoker dankt für den Vortrag und findet den Lösungsansatz gut, unter anderem aufgrund der Vorteile für die Kommune. Hinsichtlich der Verkehrsprognosen erkundigt sie sich nach der Grundlage der Annahmen. Auch möchte sie wissen, ob die Einleitungsanlagen Auswirkungen auf den Hochwasserschutz haben.

Herr Nockemann erläutert, dass die Verkehrsprognose durch einen Gutachter für die komplette A45 erstellt wurde. Zu den Einleitungsstellen führt er aus, dass es aktuell sieben auf dem Abschnitt gibt, welche auf 4 reduziert werden. Aktuell sind dies Direkteinleitungen in die Sieg bzw. Nebenflüsse. Diese defizitäre Situation wird durch vier neue Regenwasserbehandlungsanlagen verbessert, in denen eine Rückhaltefunktion zur gedrosselten Einleitung vorhanden ist sowie eine Klärung des Wassers erfolgen wird.

Auch Herr Rothenpieler dankt für den Vortrag und die bisher geleistete Arbeit. Die Aufklärung und Information der Anlieger und Bürger erachtet er als sehr wichtig. Er möchte wissen, ob tatsächlich Gebäude für den Neubau abgerissen werden müssen und wie die Schutzmaßnahmen unter dem Bau aussehen werden, vor allem im Vergleich zu den damaligen Maßnahmen. Zuletzt erkundigt er sich nach dem Umfang der Baustraßen bzw. des Eingriffs ins Umland der für die Baumaßnahme notwendig wird.

Die Größe der Schutzstreifen ist aktuell noch nicht festgelegt, so Herr Gräb. Derzeit erfolgen noch juristische Prüfungen und Gespräche mit Anliegern. Grundsätzlich wird die Gefahr, dass Gegenstände runterfallen deutlich verringert aufgrund der geschlossenen und hohen Lärmschutzwände. Auch werden die Schutzeinrichtungen verbessert um zu verhindern, dass Fahrzeuge von der Fahrbahn abstürzen könnten. Beim Bau der Brücke werden Schutzgerüste benötigt um Verkehrswege usw. zu schützen. Sollten im Baubereich Gebäude erhalten bleiben, dann wird gegebenenfalls eine Ausquartierung für die Bauzeit erfolgen. Dies wird jedoch dann noch konkret geprüft. Die Baustraßen versucht man so auszubauen und zu befestigen, dass es nicht zu Staubentwicklung kommt und keine Gefahrensituationen beim Begegnungsverkehr erfolgen. Für die logistische Abwicklung der Maßnahme gibt es eine eigenständige Baustraßenplanung. Diese muss im Rahmen der Vorentwurfsplanung noch detailliert erstellt werden.

Es ist wichtig, dass man zu den Themen Grundstückserwerb und Sicherheit während der Bauphase im Austausch bleibt, sodass man auf Sorgen der Bürgerinnen und Bürger reagieren kann, so Herr Schiltz. Er bittet weiterhin, regelmäßige Infoveranstaltungen für die Bevölkerung anzubieten. Er erkundigt sich, ob es schon Überlegungen zum Lärmschutz während der Bauphase gibt, ob z. B. der vorübergehende Umzug von Anwohnern vorgesehen ist. Er möchte außerdem wissen, warum man sich für die Schrägseilvariante entschieden hat, da hier erneut nur ein Pfeiler für die beiden Überbauten geplant ist, was dann den Rückbau erschweren würde.

Frau Stoker erkundigt sich, ob und wann ein voraussichtlich stattfindender Ausweichverkehr durch die Stadt insbesondere von LKWs einbezogen wird in die Planung.

Da man auch in der Bauphase vier Fahrspuren aufrechterhält, sieht man keine Probleme mit möglichem Ausweichverkehr, so Herr Gräb. Der Vorteil der Variante ist, dass man nach dem Bau die Brücke schon komplett in Betrieb nehmen kann und erst dann der Abbruch des zweiten Überbaus und der Pfeiler erfolgt. Dies war auch ein Argument für die Schrägseilbrücke, da diese nach dem Abbruch des ersten Überbaus komplett erstellt werden kann, wodurch sich die Bauzeit um rund 18 Monate verkürzt. Die Entscheidung für eine Variante ist ein langwieriger Abwägungsprozess z. B. auch hinsichtlich der Gestaltung. Die Realisation in ei-

nem einteiligen Überbau hat man aufwendig untersucht und man geht davon aus, dass das Bauwerk technisch und verkehrlich für die nächsten 100 Jahre ausreichend sein wird. Hinsichtlich des Baulärms wird ein Gutachten erstellt, welches sich an den einzelnen Phasen der Baumaßnahme orientiert. Wenn es Probleme in bestimmten Situationen geben sollte, z. B. durch Überprüfung der Werte im Hinblick auf die Prognosen, können aktive (Schutzschirme) und passive (Lärmschutzfenster) oder organisatorischen Maßnahmen (Begrenzung der Bauzeiten) erfolgen. Eine letzte Lösung wäre dann eine kurzzeitige Umsiedelung der Bewohner, dies wird jedoch im Gutachten festgestellt werden. Hinsichtlich der Kommunikation mit der Bevölkerung möchte man weiter offen bleiben und Veranstaltungen durchführen. Auch wenn der Ausschuss Bedarf sieht, kommt man gerne für erneute Informationen nochmals zu Sitzungen. Hinsichtlich der Schutzgerüste wird man die Verkehrswege unter der Brücke schützen und auch langfristige Gerüste aufbauen müssen. Die Verkehrswege können so weitestgehend offengehalten werden. Die Breite dieser können aktuell noch nicht festgelegt werden, hier muss jedoch die Sicherheit der entscheidende Faktor sein.

Herr Schiltz bittet die Folien zu Protokoll zu geben.

=> *Der Bezirksausschuss VI – Siegen-Eiserfeld des Rates der Universitätsstadt Siegen nimmt den Sachstandsbericht zur Siegtalbrücke zur Kenntnis.*

3. BezA VI 03.11.2021

**5. Straßenreinigungssatzung der Stadt Siegen vom 05.01.1989 in der Fassung der 27. Änderungssatzung vom 15.12.2020;
hier: Anträge von Grundstückseigentümern**

Vorlage Nr. VL 594/2021

Herr Fischbach empfindet es als nicht sozial, den Antrag der älteren Anwohner abzulehnen hinsichtlich des Winterdienstes, dessen Umsetzung seiner Meinung nach keine großen Umstände verursachen würde.

Herr Weber kann die persönlichen Schicksale nachvollziehen, jedoch muss immer auch die Gesamtsituation betrachtet werden

Beschluss:

Der Bezirksausschuss stimmt dem Vorschlag der Verwaltung zu, den Antrag auf Winterwartung abzulehnen.

Beratungsergebnis: 12 Stimmen dafür, 2 dagegen, 0 Enthaltungen

3. BezA VI 03.11.2021

6. Aktuelle städtebauliche Entwicklungen im Bezirk Eiserfeld Informationen zu Projekten und Bebauungsplanverfahren

Vorlage Nr. VL 585/2021

Herr Schneider berichtet zu den Projekten „Wohnen am Hengsberg“ sowie dem Bebauungsplan „Sondergebiet Einzelhandel Eiserfelder Straße“. Zum Projekt „Wohnen am Hengsberg“ zeigt er anhand einer Karte die möglichen Baufelder auf.

Die SPD-Fraktion spricht sich für das Bauvorhaben aus, jedoch ist die Parkplatzproblematik nicht von der Hand zu weisen, so Herr Schiltz. Es befindet sich die Feuerwehr in unmittelbarer Nähe, zusätzlich ist die Straße ein Schulweg. Ein Parkraumkonzept ist daher wichtig. Er erkundigt sich, ob auf dem Grundstück mehr Parkplätze als gesetzlich vorgeschrieben gefordert werden können und ob dahingehend mit dem Investor gesprochen wurde.

Die Parkproblematik wurde schon sehr früh beim Investor angesprochen und die Idee eines Quartiersparkhauses in den Raum gestellt, so Herr Schneider. Es ist jedoch schwierig einem Eigentümer Fremdparkplätze zuzuweisen. Für das Projekt wird eine Unterbauung der Gebäude für die Parkplätze des eigenen Gebäudes erfolgen. Man kann dies gerne nochmals aus der Beratung mitnehmen und dem Vorhabenträger ans Herz legen.

Im Namen des Ausschusses bittet Herr Weber diesen Wunsch in die weiteren Beratungen mit dem Vorhabenträger mitzunehmen.

Frau Stoker findet es auch bereits in einer frühen Phase des Projektes wichtig, dass eine Verständigung mit den Anwohnerinnen und Anwohnern erfolgt und erkundigt sich, ob der Vorhabenträger diese einbezieht und Verständnis aufbringt. Wenn man eine Fläche für die Bebauung freigibt, so hat man als Kommune grundsätzlich Möglichkeiten Rahmenbedingungen vorzugeben, auch wenn diese über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen.

Herr Stinner, Herr Rothenpieler und Herr Kretzer äußern ihre Bedenken zur verkehrlichen Situation, der bereits bestehenden baulichen Problematiken sowie Anliegerinteressen. Wichtig sei es die Anwohner in den Prozess einzubinden.

Herr Schneider berichtet, dass ein Verkehrsgutachten erstellt wurde, welche eine Durchfahrbarkeit des Bereiches bestätigt. Da jedoch einige Knotenpunkte jetzt schon kritisch sind, betrachtet man den Bereich breiter als üblich z. B. im Hinblick auf die Ordnung des ruhenden Verkehrs. Man kann daher aktuell noch keinen abgestimmten Planentwurf vorlegen. Er wird die Intention des Ausschusses nochmals mit in die nächsten Abstimmungen nehmen. Auch der Gestaltungsbeirat wird sich mit der Gesamtsituation nochmals eindringlich beschäftigen. Auch ist geplant einen Vor-Ort-Termin durchzuführen, dies ist jedoch erst möglich wenn die Planung eine gewisse Reife hat und auch gezeigt werden kann.

Die Problematiken sind klar, so Herr Weber, gleichzeitig benötigt man jedoch bezahlbaren Wohnraum. Wenn ein Planentwurf vorliegt, so bittet Herr Weber diesen dem Ausschuss vorzustellen damit man mit den Sorgen und Ängsten der Bürger umgehen kann.

Zum „Sondergebiet Einzelhandel an der Eiserfelder-Straße“ berichtet Herr Schneider von der Überplanung des Standortes, um das Thema Einzelhandel in diesem Bereich anhand der neuen Parameter aus dem Einzelhandelsentwicklungskonzept klarzustellen und zu verhindern, dass schädliche Auswirkungen auf andere Bereiche entstehen könnten. Dazu wurde ein Aufstellungsbeschluss durch den Rat getroffen. Die aktuell dort stattfindende Entwicklung ist konform mit den Planungsvoraussetzungen.

=> *Der Bezirksausschuss VI – Siegen-Eiserfeld des Rates der Universitätsstadt Siegen nimmt die Sachstände zu den Projekten zur Kenntnis.*

3. BezA VI 03.11.2021

7. Anträge auf Gewährung von Zuschüssen aus Mitteln des Bezirksausschusses Eiserfeld

Frau Stoker wünscht sich eine konkretere Ausführung der Vereine im Hinblick auf die Beträge und Verwendungszwecke bei der Beantragung der Zuschüsse. Sie bittet dies den Vereinen nochmals nahe zu legen.

Herr Schiltz schlägt vor den Betrag von 4.600 € durch sieben zu Teilen analog der Anzahl der eingegangenen Anträge. Dies ergibt einen Betrag von 657,14 €. Heimatvereine die weniger beantragt haben, können nur den beantragten Betrag erhalten, Heimatvereine die mehr beantragt haben erhalten den Betrag von 657,14 €. Den Sportschützen Hengsbach & Almer 1951 e. V. sollte ebenfalls 650 € als Zuschuss gewährt werden zur Unterstützung des Eigenanteils, welcher für die Förderung durch das Land notwendig ist.

Herr Weber unterstützt den Vorschlag von Herrn Schiltz und betont, dass der Verein „Sportschützen Hengsbach & Almer“ gute Vereinsarbeit leistet insbesondere im Bereich der Jugend.

Beschluss

Der Bezirksausschuss VI - Siegen-Eiserfeld - beschließt, aus den zur Verfügung stehenden Mitteln folgende Zuschüsse zu gewähren:

Heimat- und Verschönerungsgruppe Niederschelden u. a. Modernisierung Heimatmuseum, Denkmal am Kirchberg, LED-Außenleuchten für Bürgerhaus, Aufstellung neuer Ruhebänke	657,14 Euro
Heimatsförderkreis Hengsbach e. V. Ruhebänke und Kühl/Gefrierkombination	650,00 Euro
Heimatfreunde „Alte Dreisbach“ e. V. Befestigung Weg zum alten Wasserwerk	657,14 Euro

Heimat- und Verschönerungsverein Gosenbach e. V.
Sanitäranlagen für Heimatstube Gosenbach 657,14 Euro

Heimatverein Eisern e. V.
Beschaffung eines akkubetriebenen Freischneiders mit Zubehör 657,14 Euro

Heimat- und Verschönerungsverein Oberschelden e. V.
Kapellenschule Oberschelden 650,00 Euro

Sportschützen Hengsbach & Almer 1951 e. V.
Einbau einer umweltgerechten Gas-Hybrid Zentralheizung 650,00 Euro

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

3. BezA VI 03.11.2021

gez.
Vorsitzender

gez.
Schriftführerin



A 45

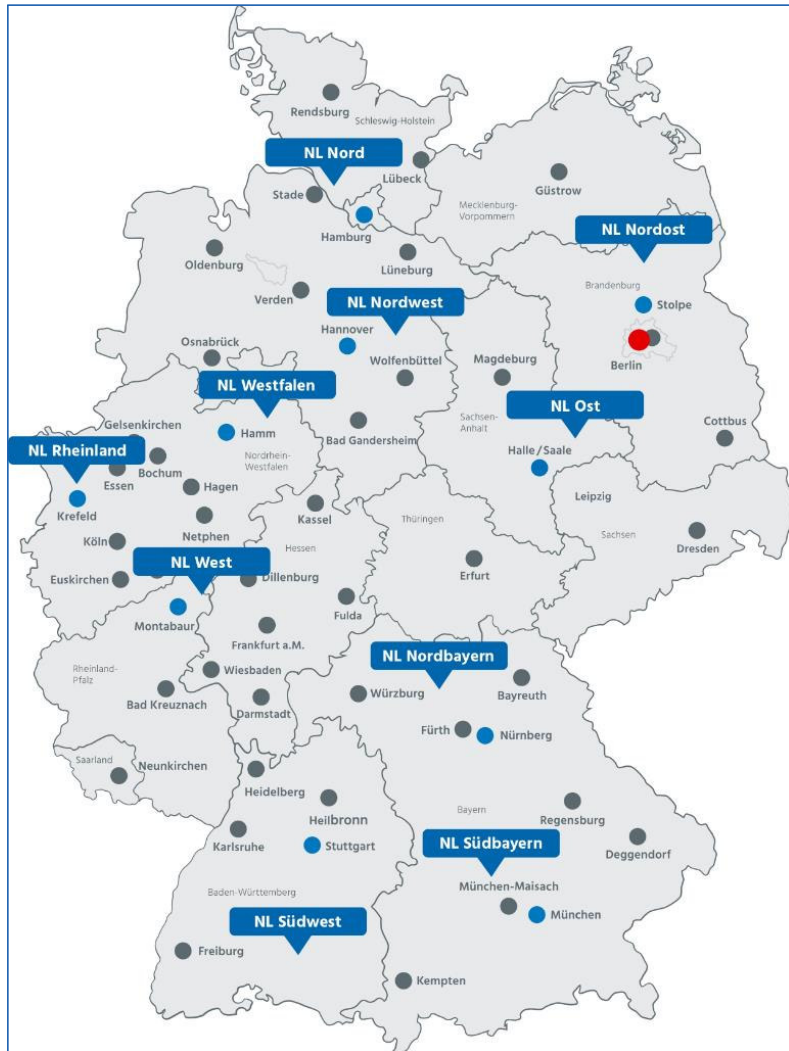
Anschlussstelle (AS) Siegen-Süd bis AS Siegen

Siegtalbrücke und 6-streifiger Ausbau



Die Autobahn GmbH des Bundes

- Gegründet 13. September 2018
 - Arbeitsaufnahme der Geschäftsführung 1. März 2019
 - Länge des Autobahnnetzes: 13.000 Kilometer
 - Zukünftig bis zu 15.000 Mitarbeiter
-
- Aufgabe: Planung, Bau, Betrieb & Erhaltung der Bundesautobahnen
 - Arbeit aufgenommen am **1. Januar 2021**
-
- 280 Standorte bundesweit
 - Zentrale in Berlin
 - Zehn Niederlassungen im Bundesgebiet
 - Zwei Niederlassungen in NRW (Westfalen und Rheinland)



Die Niederlassung Westfalen

- Betreut 1385 Kilometer Autobahn
- Zuständig für ca. 3600 Brücken und 22 Tunnel
- Drei Bundesländer (NRW, NS, HE)
- Auftragsvolumen: 720 Millionen Euro pro Jahr (Mittelwert 2021-2025)
- 1465 Mitarbeiterstellen





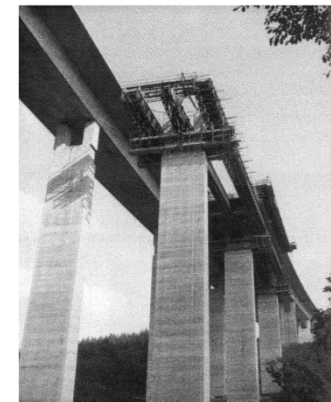
Standorte der Niederlassung Westfalen

- Zentrale in Hamm
- Fünf Außenstellen
- Zwei Projektbüros
- 18 Autobahnmeistereien
 - Fernmeldemeisterei (Kamen)
 - Tunnelleitzentrale (Hamm)

Die A 45

Zahlen und Fakten

- die A 45 „Sauerlandlinie“ verbindet seit den frühen 70er Jahren das Ruhrgebiet mit dem Raum Frankfurt
- Gesamtlänge 257 km
- davon 122 km in NRW
- 127 Brückenbauwerke
- davon 38 Talbrücken, mit bis zu 1050 m Länge und 100 m Höhe
- der höchste Punkt liegt bei 532 Metern über Normalnull



Perspektive

AS Haiger/Burbach bis AS Lüdenscheid (Zuständigkeitsbereich der Außenstelle Netphen)



- ca. Streckenlänge

➔ ca. 73 km

- Ende 2021

➔ 23 Talbrücken in der Zuständigkeit
4 davon im Bau, Bauvolumen ca. 209 Mio. €
15 Talbrücken in konkreter Planung

- Definition Talbrücke

➔ Brücke mit einer Länge größer 100 m

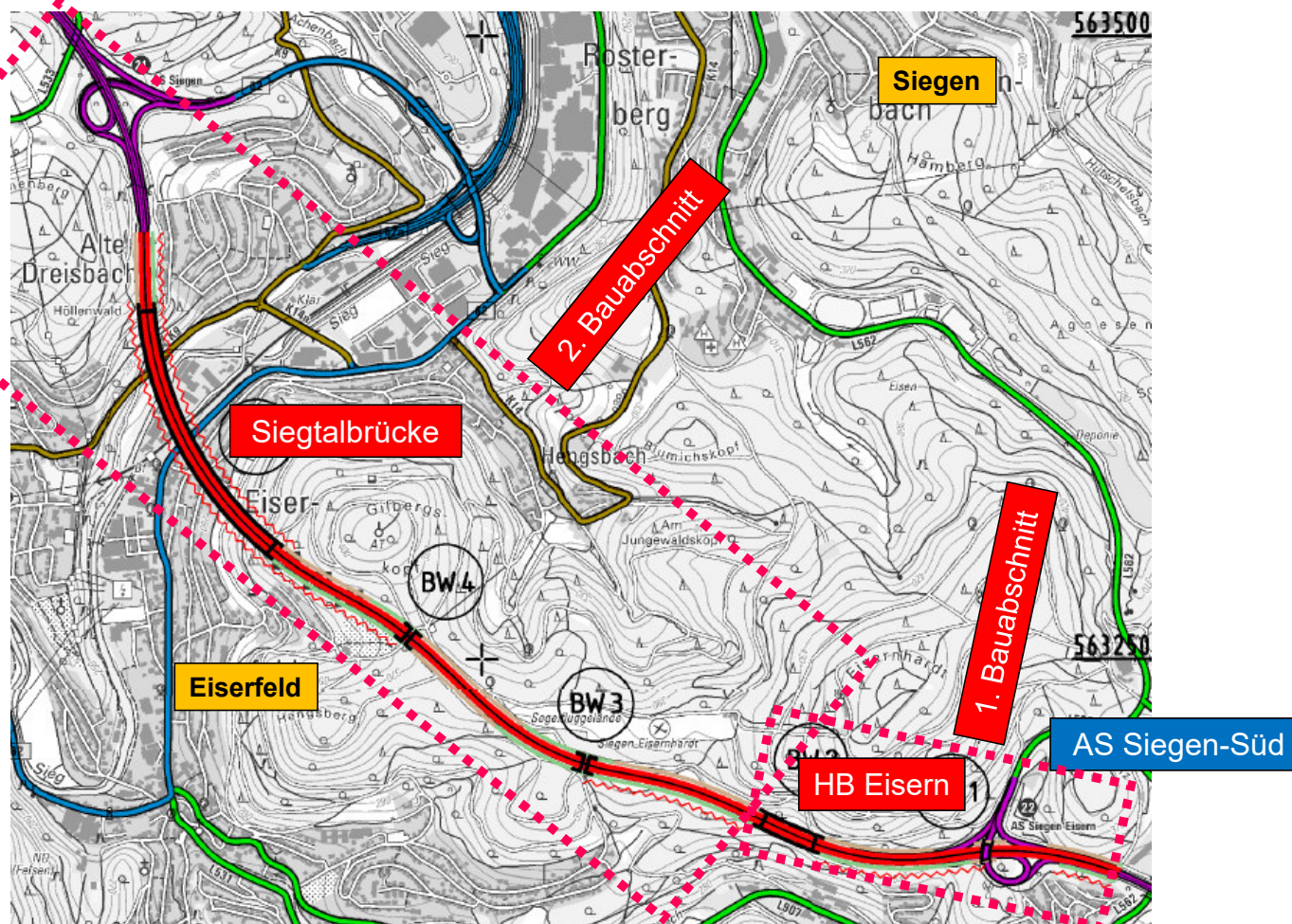
- Gesamtbaukosten

➔ ca. 1.772 Mio. €

Aktuelle Situation

Ort und Lage der Siegtalbrücke

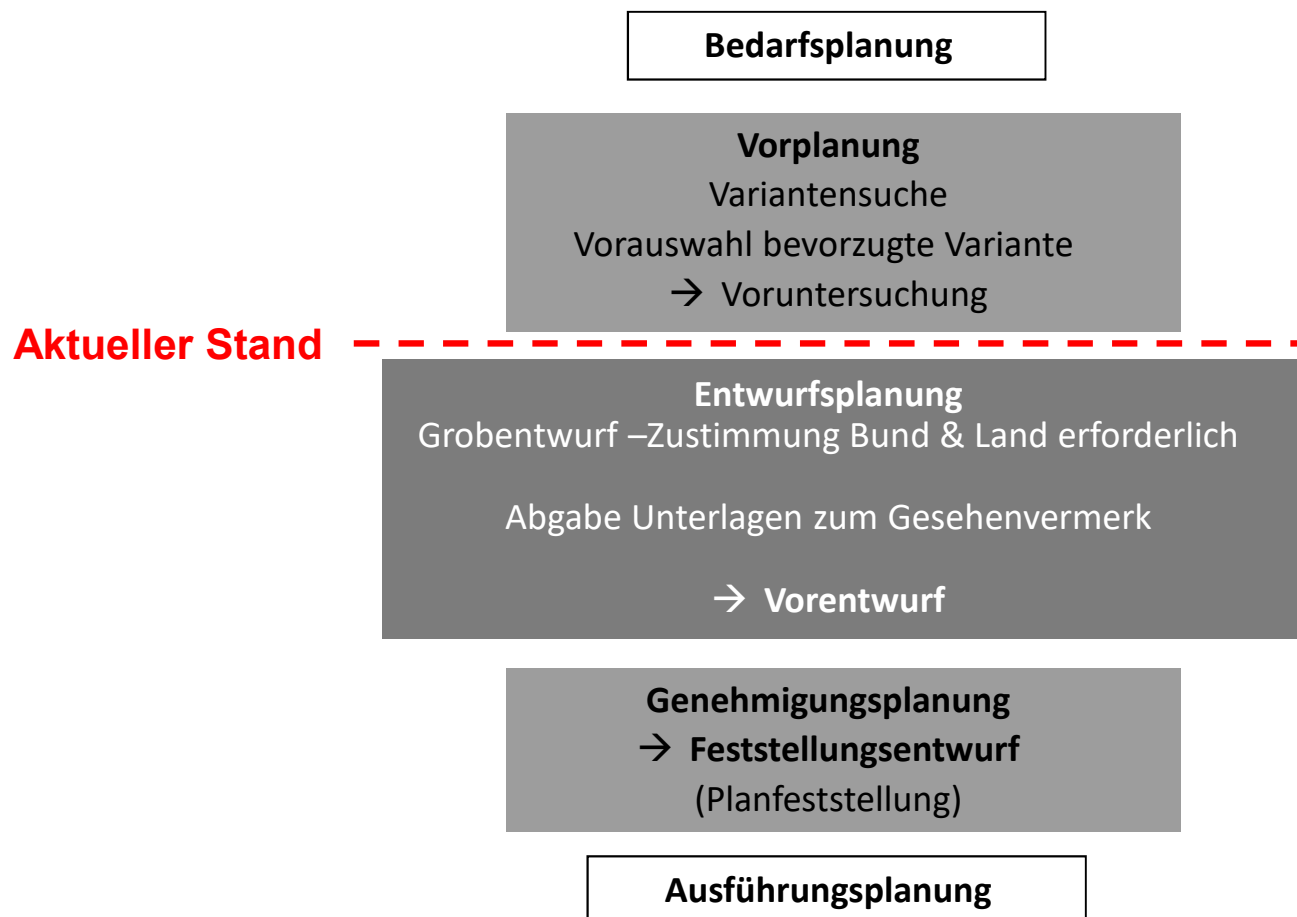
AS Siegen



Projektangaben

- **Straße / Bezeichnung**
 - A 45 AS Siegen-Süd – AS Siegen
- **Länge des hier betrachteten Ausbauabschnittes (2.BA):**
 - 5,05 km
- **Analyse 2017 - durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV):**
 - 64.400 Kfz/24h
 - 11.920 SV/24h
- **Prognose 2030 - durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV):**
 - 77.700 Kfz/24h
 - 12.940 SV/24h
- **Bauwerke:**
 - Ersatzneubau der Siegtalbrücke ("Eiserfelder Brücke")
 - Anpassung von vier Autobahnunter- und -überführungen an die 6-Streifigkeit
 - Regenwasserbehandlungsanlagen
 - Lärmschutzanlagen

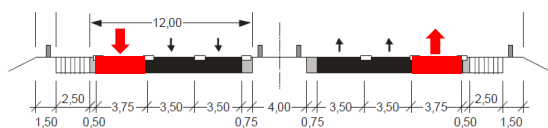
Darstellung der Maßnahme - Planungsablauf



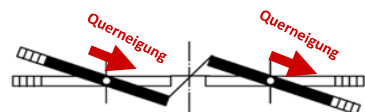
Die Streckenplanung

Die Streckenplanung umfasst unter anderem folgende Maßnahmen:

- **Verbreiterung der Fahrbahn auf 6 Fahrstreifen**



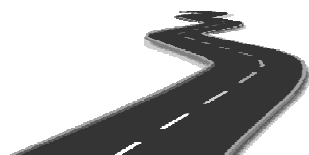
- **Anpassung der Querneigung**



- **Anpassung der Längsneigung**



- **Überprüfung der Linienführung**



- **Überprüfung der Sichtweiten**



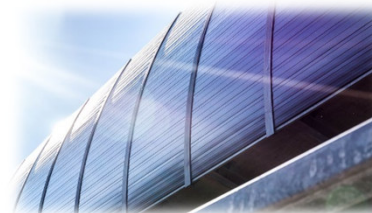
- **Neue Schutzplanken**



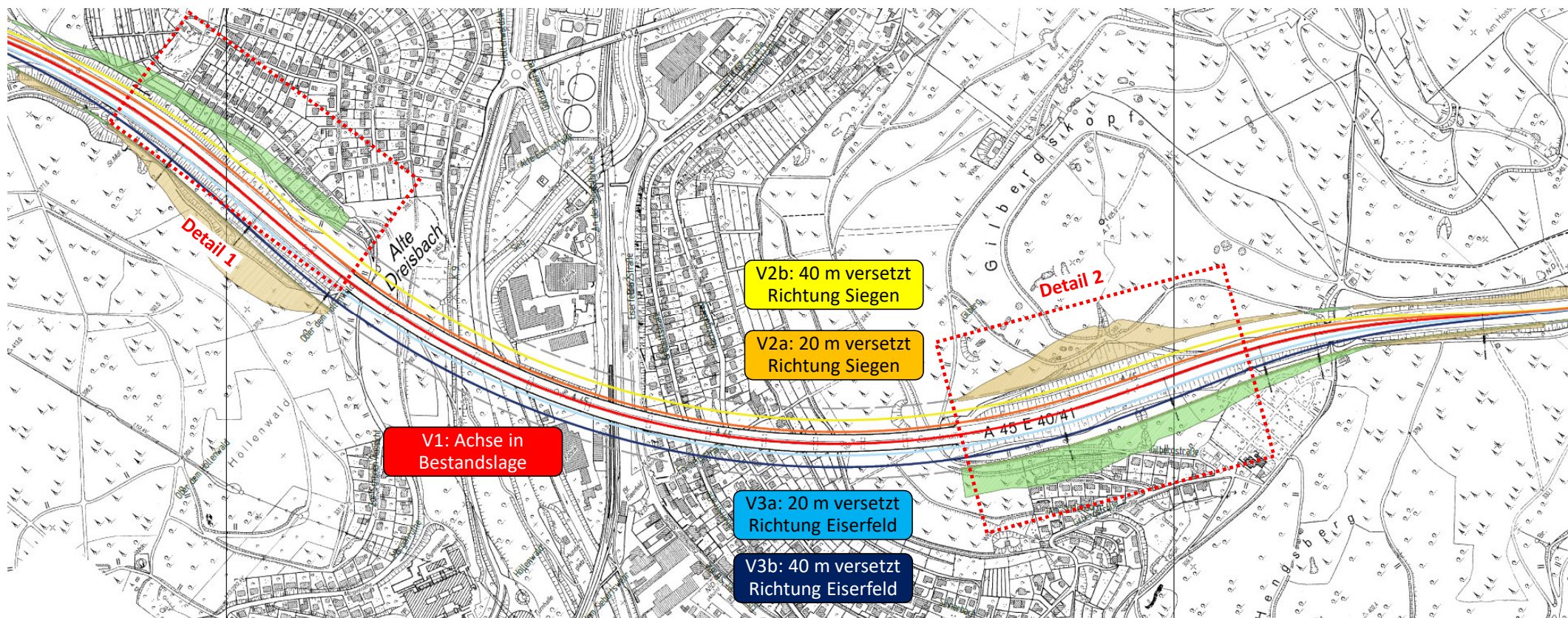
- **Verbesserung des Fahrbahnaufbaus**



- **Neue Lärmschutzwände**

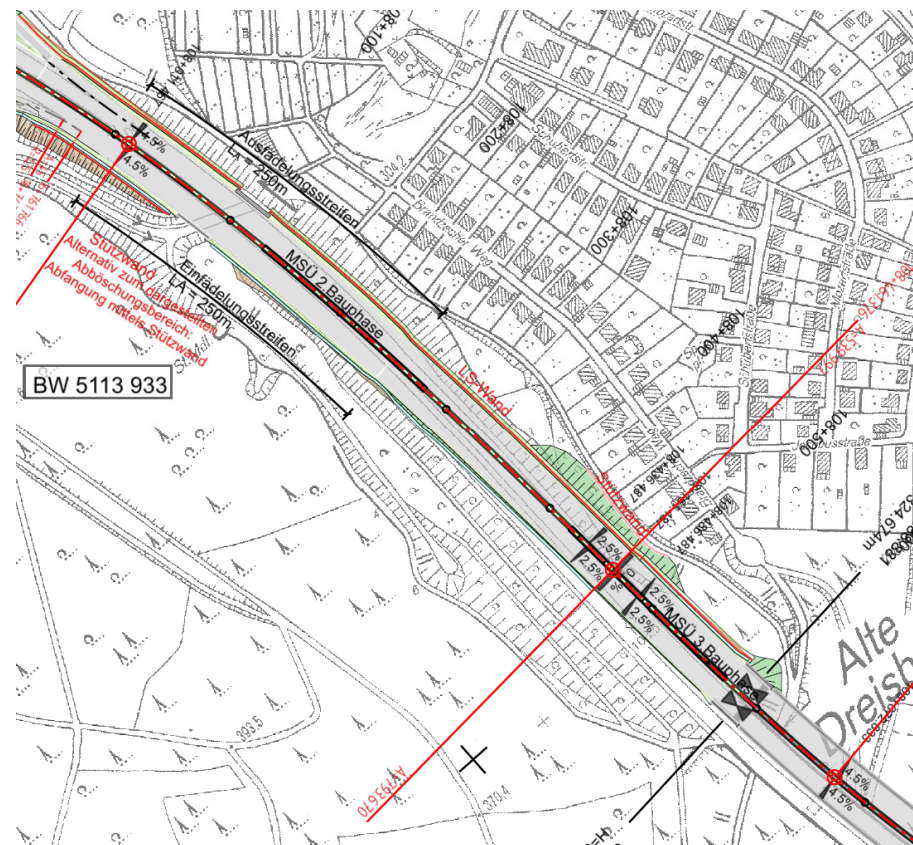
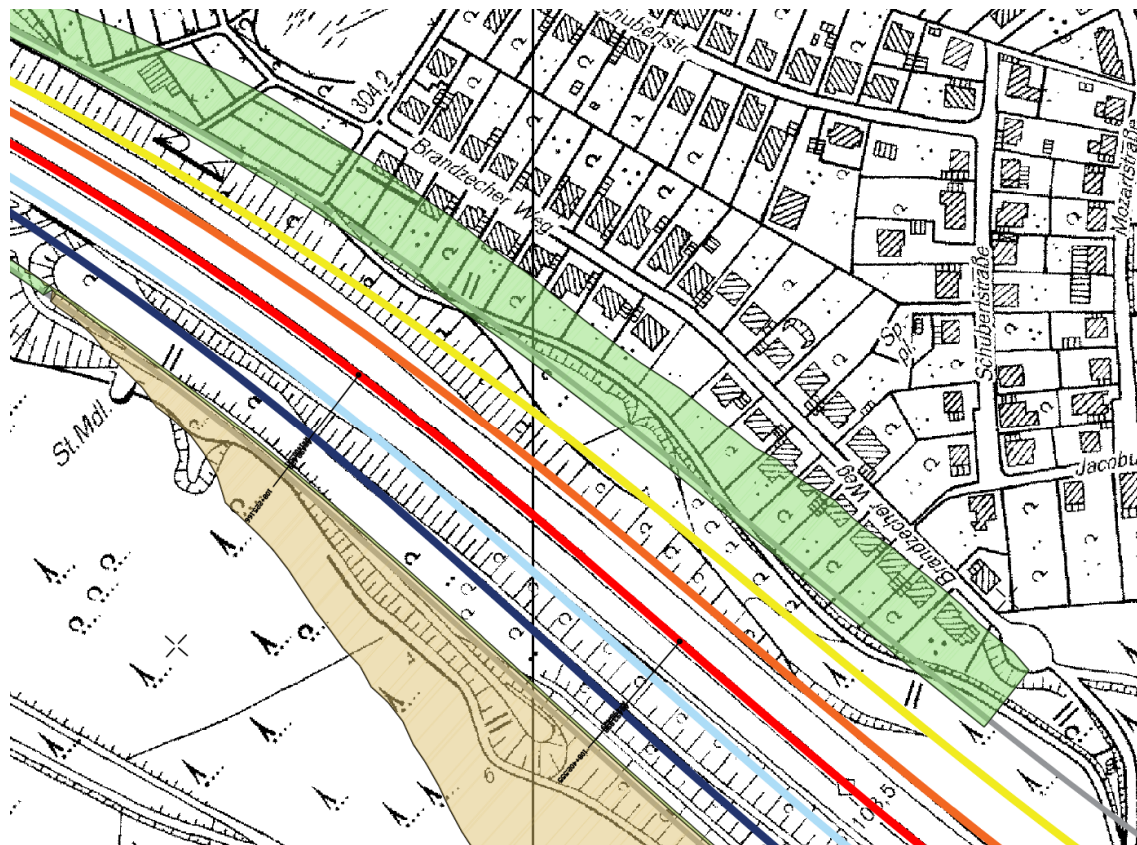


Linienführung Variantenuntersuchung



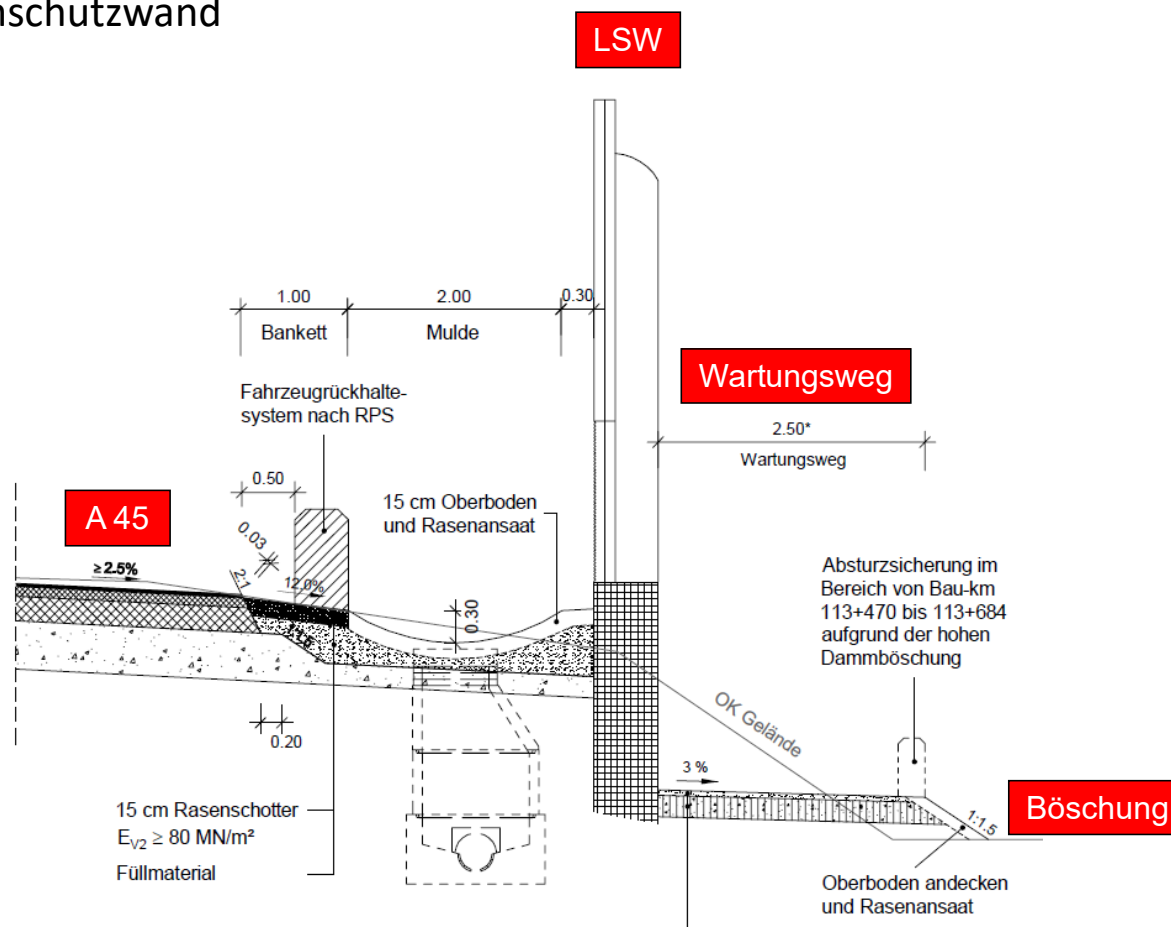
Linienführung Variantenuntersuchung

Detail 1 – Siedlung Alte Dreisbach



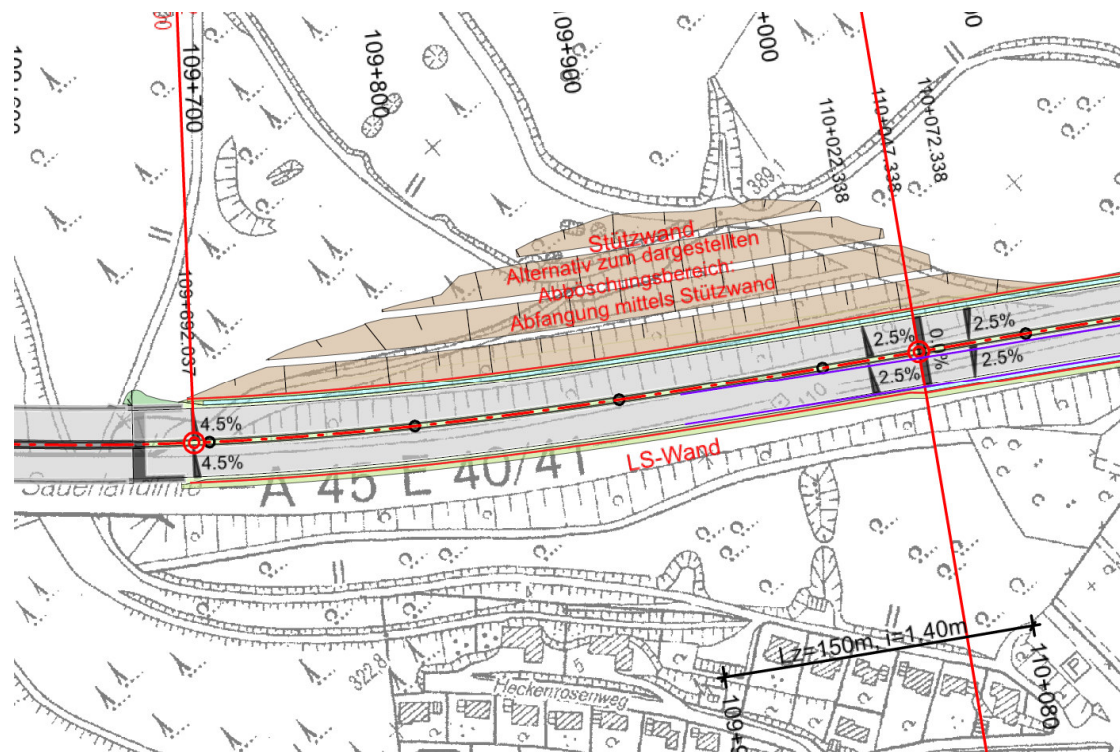
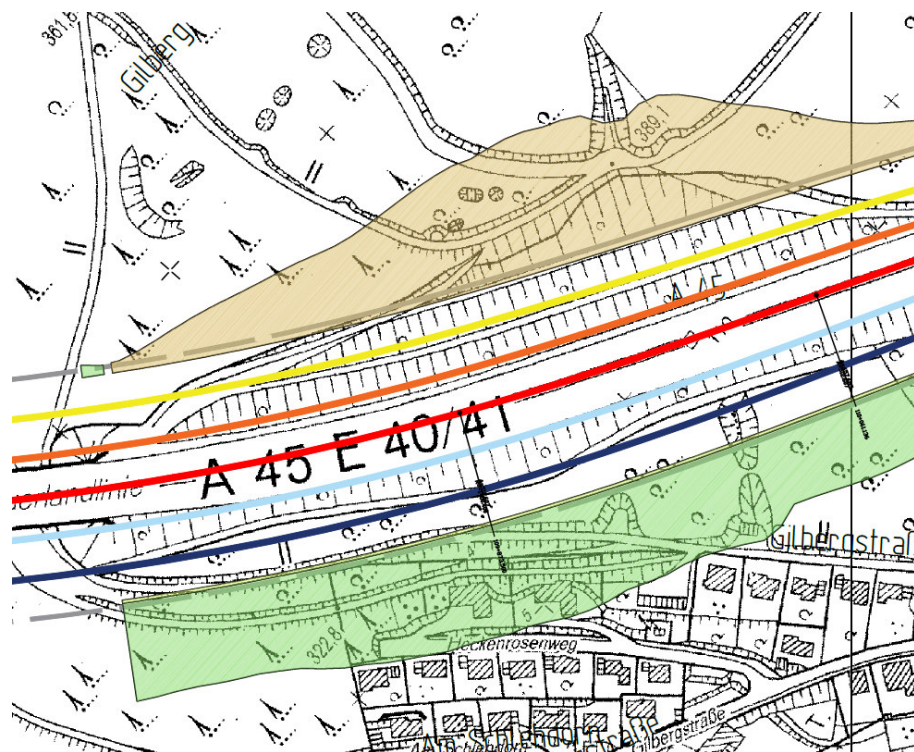
Linienführung Variantenuntersuchung

Regelausbildung einer Lärmschutzwand



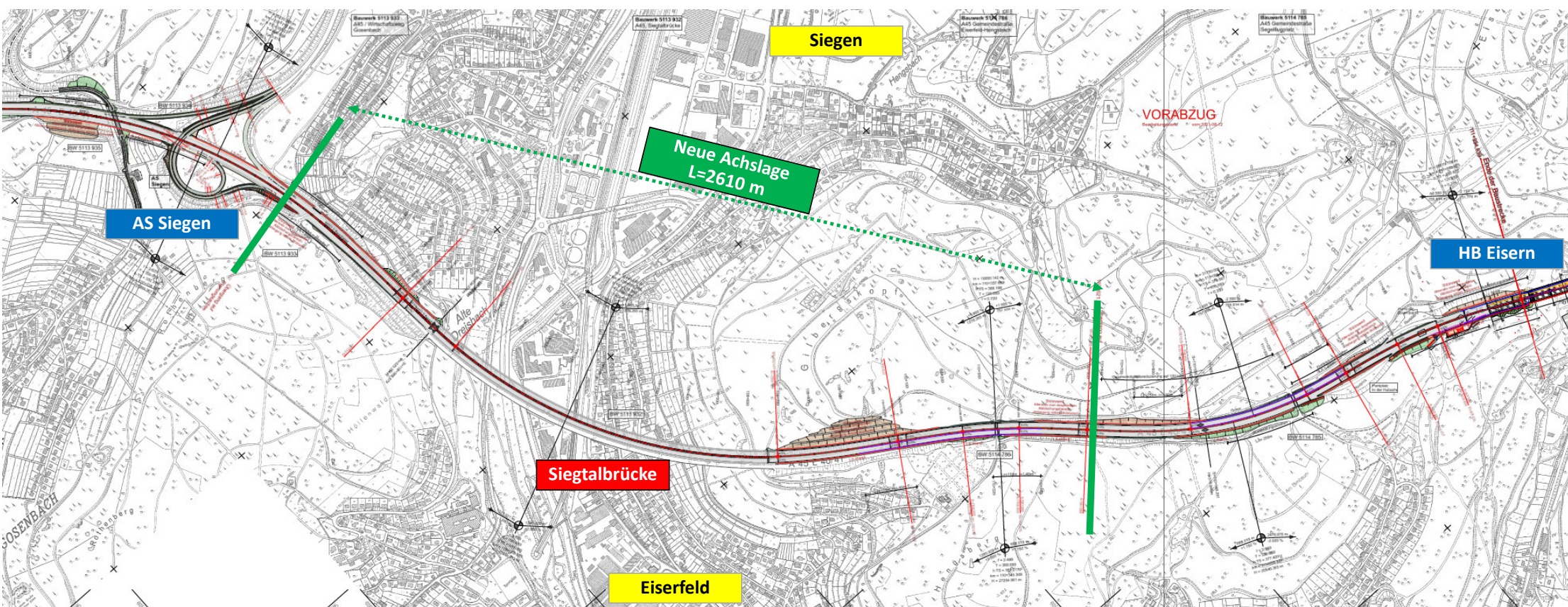
Linienführung Variantenuntersuchung

Detail 2 – Gilberg Friedhof und Gilbergkopf

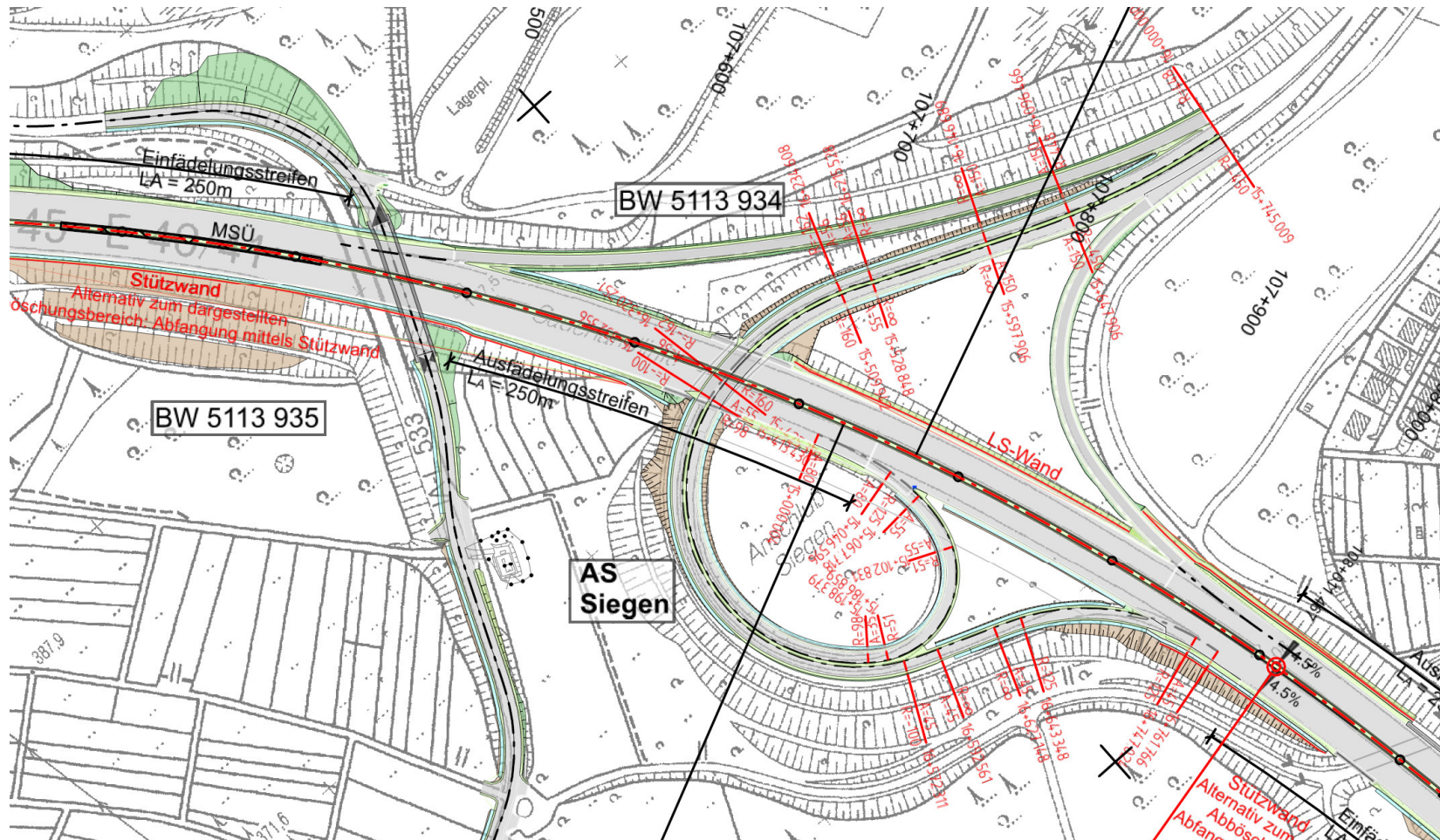


Linienführung Variantenuntersuchung

Längenauswirkung der Varianten – Optimierung im Rahmen der Vorplanung



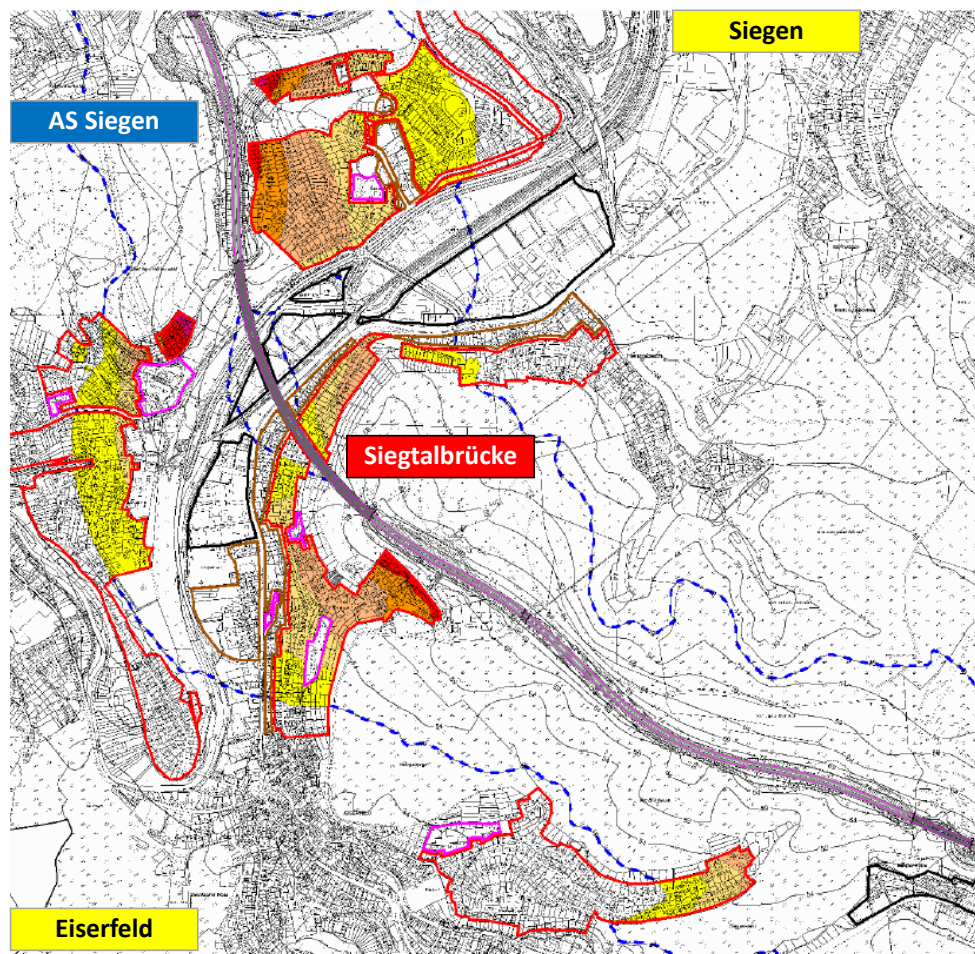
AS Siegen



Lärmvorsorge 6-spuriger Ausbau der BAB 45

- Voraussetzung: 6-spuriger Ausbau der A 45 wird umgesetzt
- Prognosejahr 2030
- Die 16. BimSchV schreibt vor, dass der Beurteilungspegel zu berechnen ist
- Berechnung gemäß der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19)
- Lärmmessungen können nicht zur Beurteilung herangezogen werden

Lärmschutz



Schalltechnische Voruntersuchung
Nachtwerte ohne Lärmschutzwände
Nur Pegelüberschreitungen

Legende

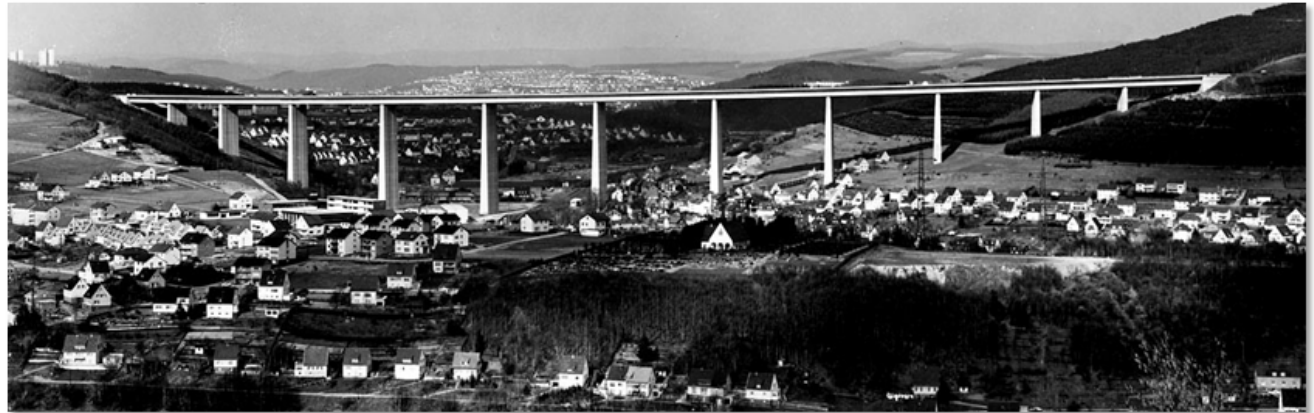
- Straße
- Emission Straße
- Straße
- Gebietsnutzungen**
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Schulen
- Grenzwertlinie - 49 dB(A) (Nacht, WA)

Überschreitungen
in der Gebietsnutzung
in dB(A)

	<=	2,5
2,5 <	<=	5,0
5,0 <	<=	7,5
7,5 <	<=	10,0
10,0 <	<=	12,5
12,5 <	<=	15,0
15,0 <	<=	17,5
17,5 <	<=	20,0
20,0 <	<=	22,5
22,5 <	<=	25,0
25,0 <		

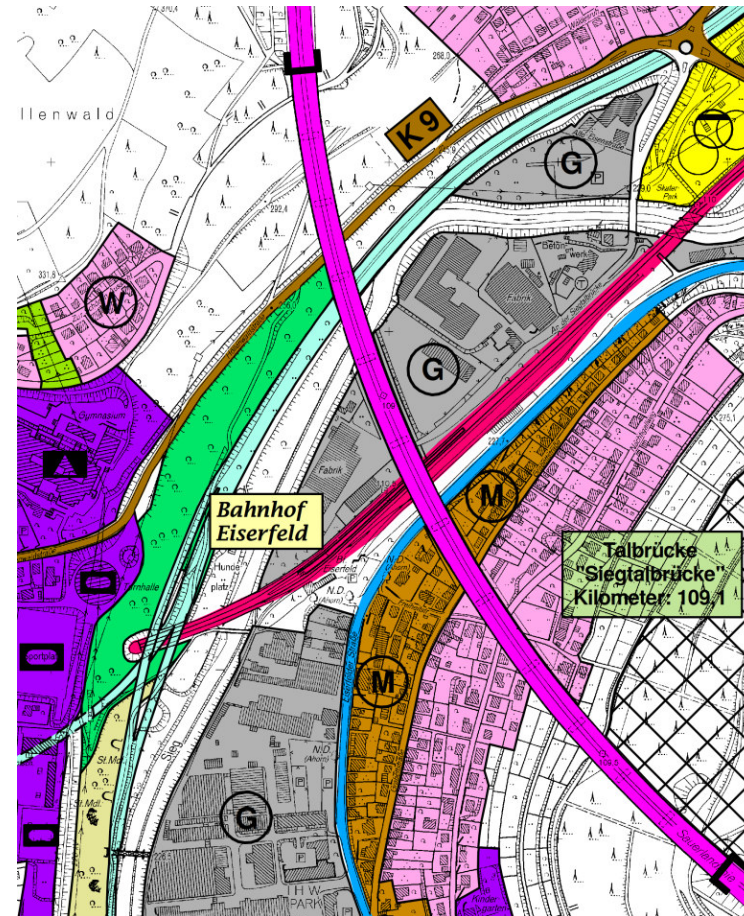
Bestandsbauwerk

- Länge: 1.050 m
- Höhe: ca. 100 m
- 11 Pfeiler aus Stahlbeton
- Stützweiten bis zu 105 m
- Spannbetonhohlkastenbrücke
- Bau 1966 bis 1970
- Bau im Freivorbauverfahren mit obenliegendem Traggerüst



Aktuelle Situation - Siegtalbrücke

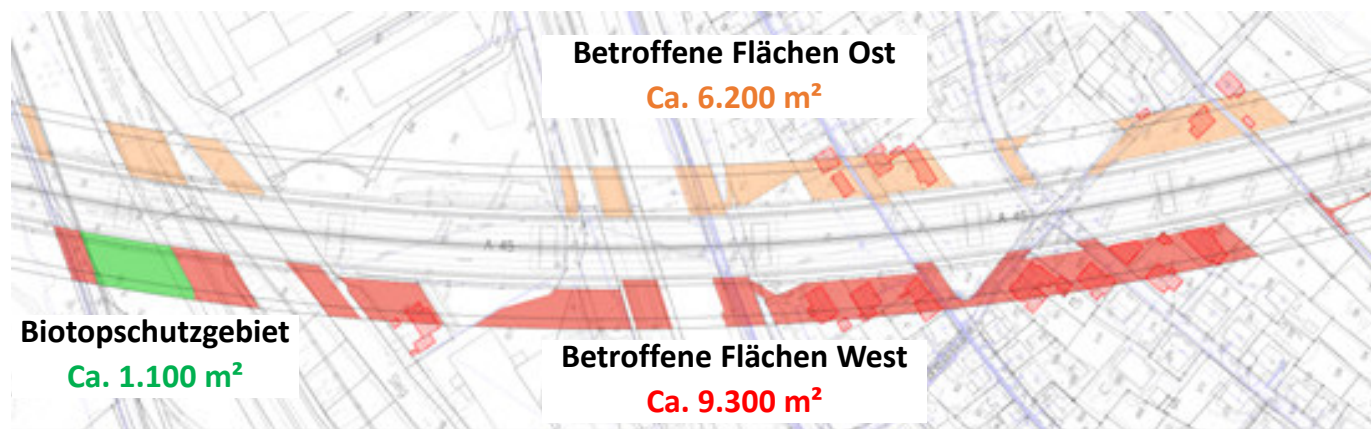
- **Straßen**
 - K9 "Höllenwaldstr."
 - B62 "HTS"
 - L531 "Eiserfelder Straße"
 - Stadstraßen (Nachtigallweg, Grabettstr., Freiheitsstr.)
- **Leitungen**
 - Gas, Strom, Wasser, Telekommunikation, ...
 - Hochspannungs-Freileitung
- **Gleisanlagen der Deutschen Bahn**
- **Wohn-, Misch-, Gewerbegebiet**
- **Die Sieg**
- **Biotopkataster (südlich), Bergbaubereich**



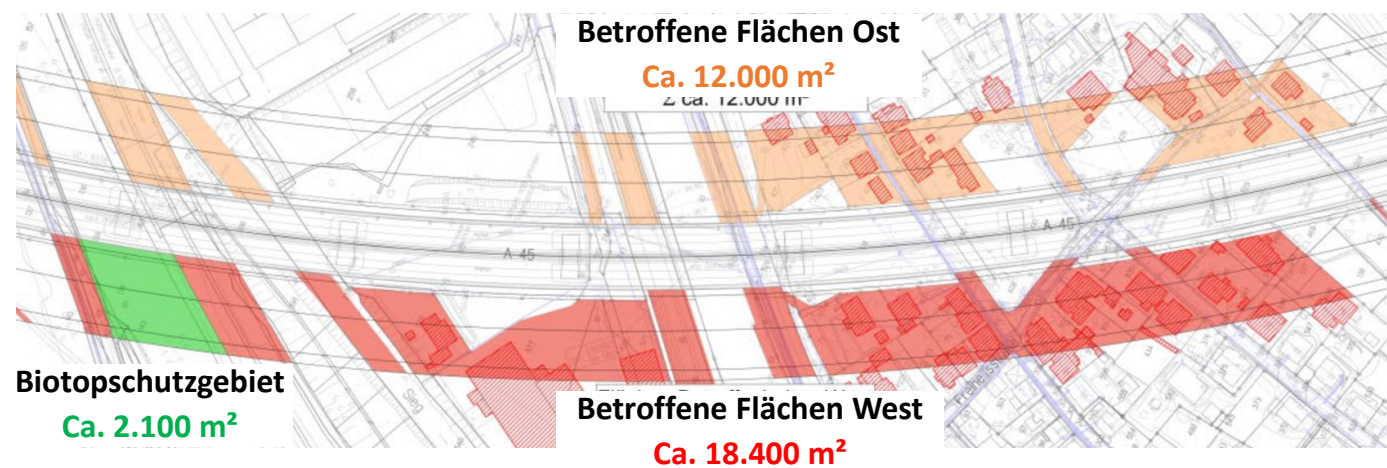
-

Untersuchte Trassenvarianten

Halbseitig versetzte Trasse

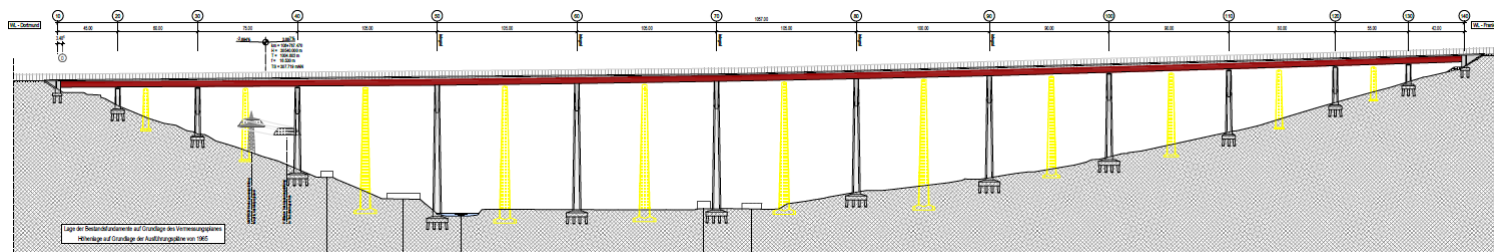


Ganzseitig versetzte Trasse

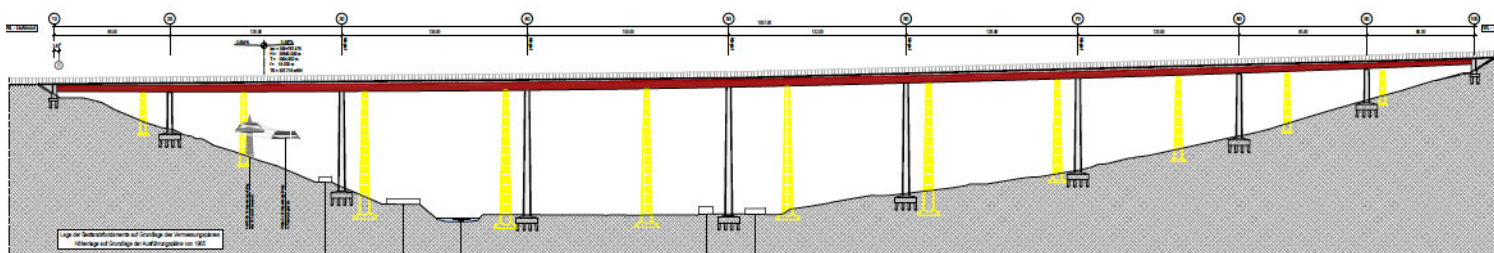


Untersuchte Bauarten und Spannweiten

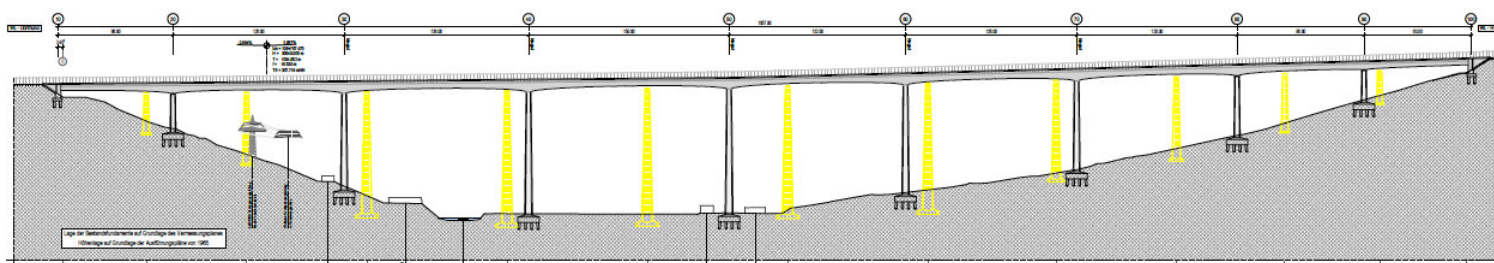
Variante 1: **Stahlverbund** Hohlkasten, Stützweite **max. L = 105 m**



Variante 2a: **Stahlverbund** Hohlkasten, Stützweite **max. L = 150 m**

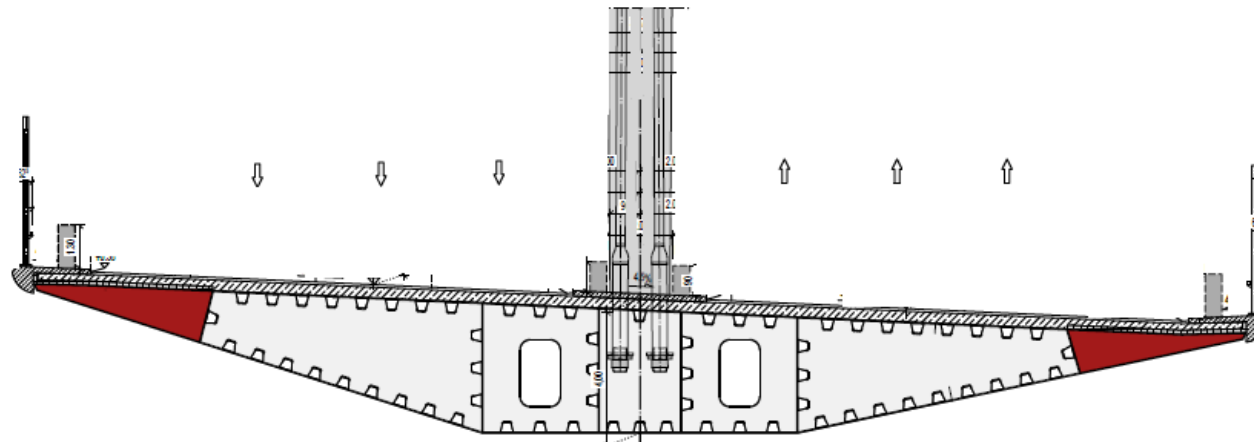
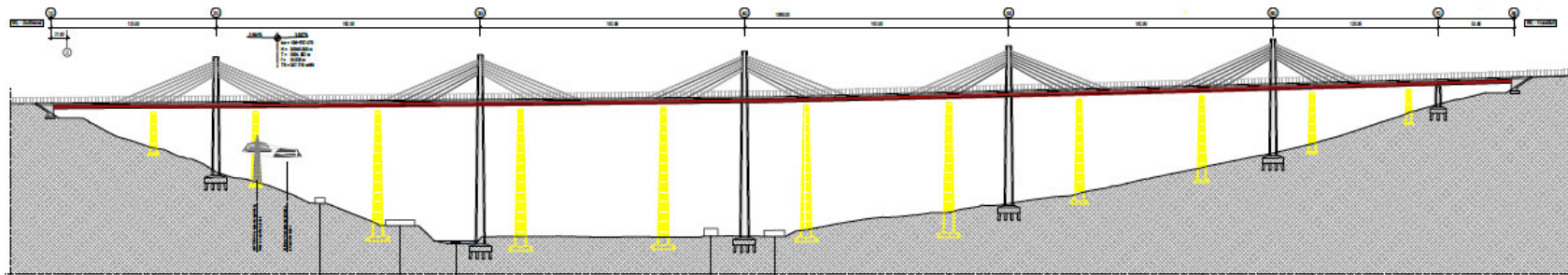


Variante 2b: **Spannbeton** Hohlkasten, Stützweite **max. L = 150 m**



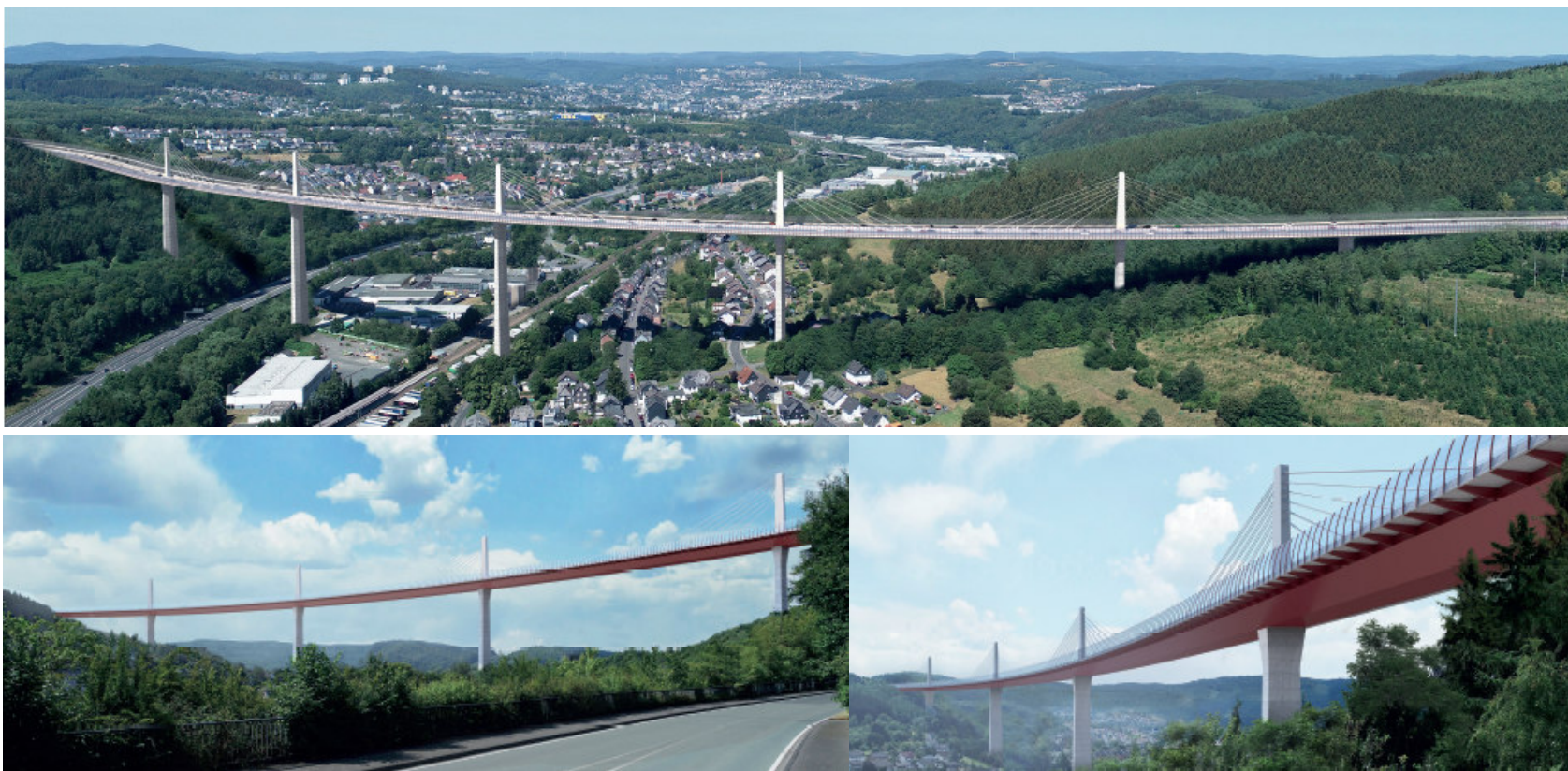
Bauarten und Spannweiten

Variante 3: **Schrägseilbrücke** mit Stahlverbund Hohlkasten, max L = 192,50 m



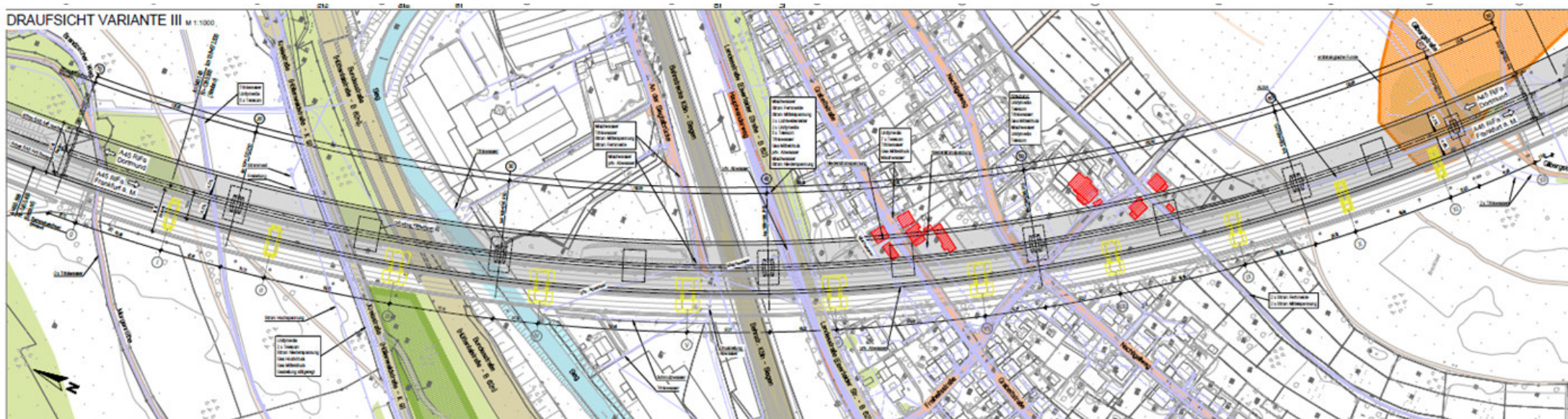
Ersatzneubau als Schrägseilbrücke

Vorzugsvariante wurde am 30.09.2020 vom Bundesverkehrsministerium für die weitere Planung ausgewählt.



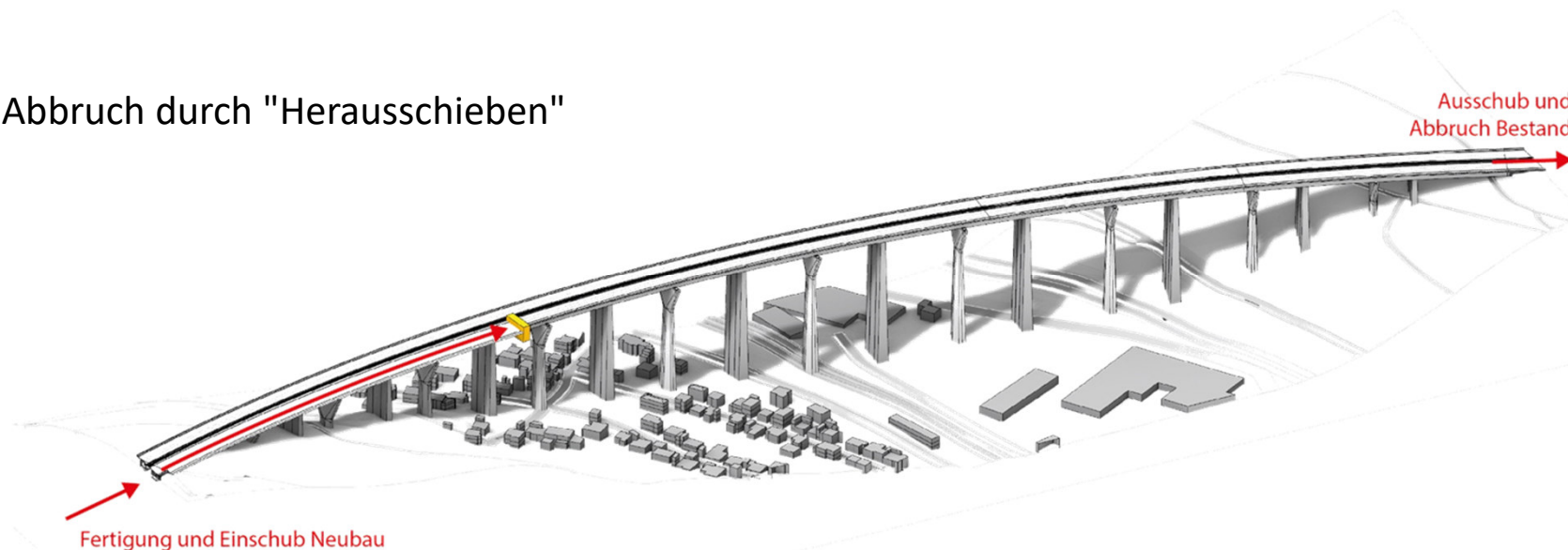
Ersatzneubau als Schrägseilbrücke

- Neue Streckenführung halbseitig in den Innenbogen (Osten) versetzt
- Achsversatz: 20 m gegenüber Bestand
- Verbreiterung von ca. 31 m auf ca. 37 m

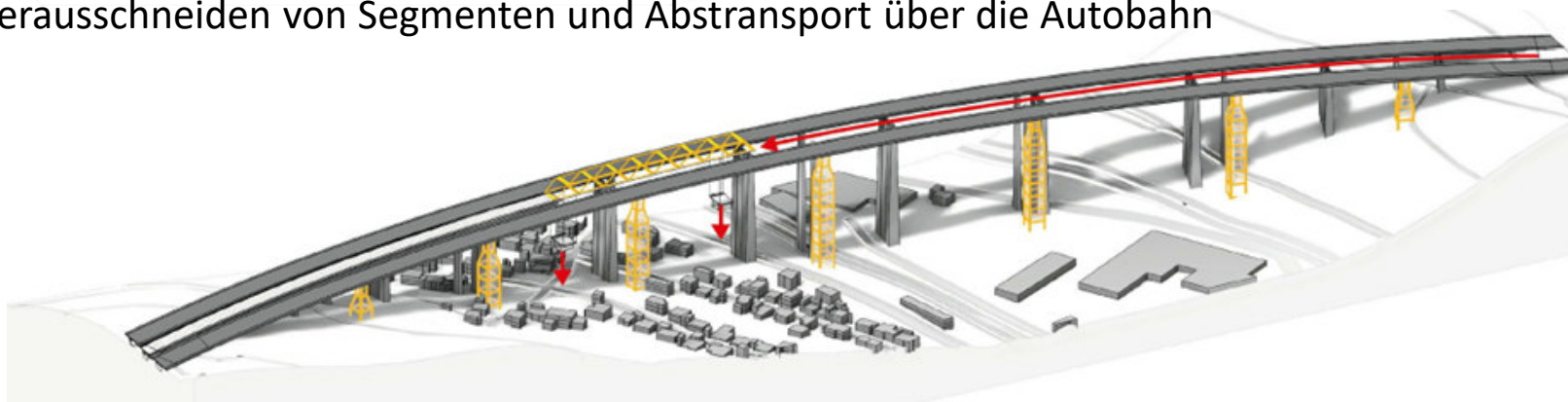


Rückbauvarianten

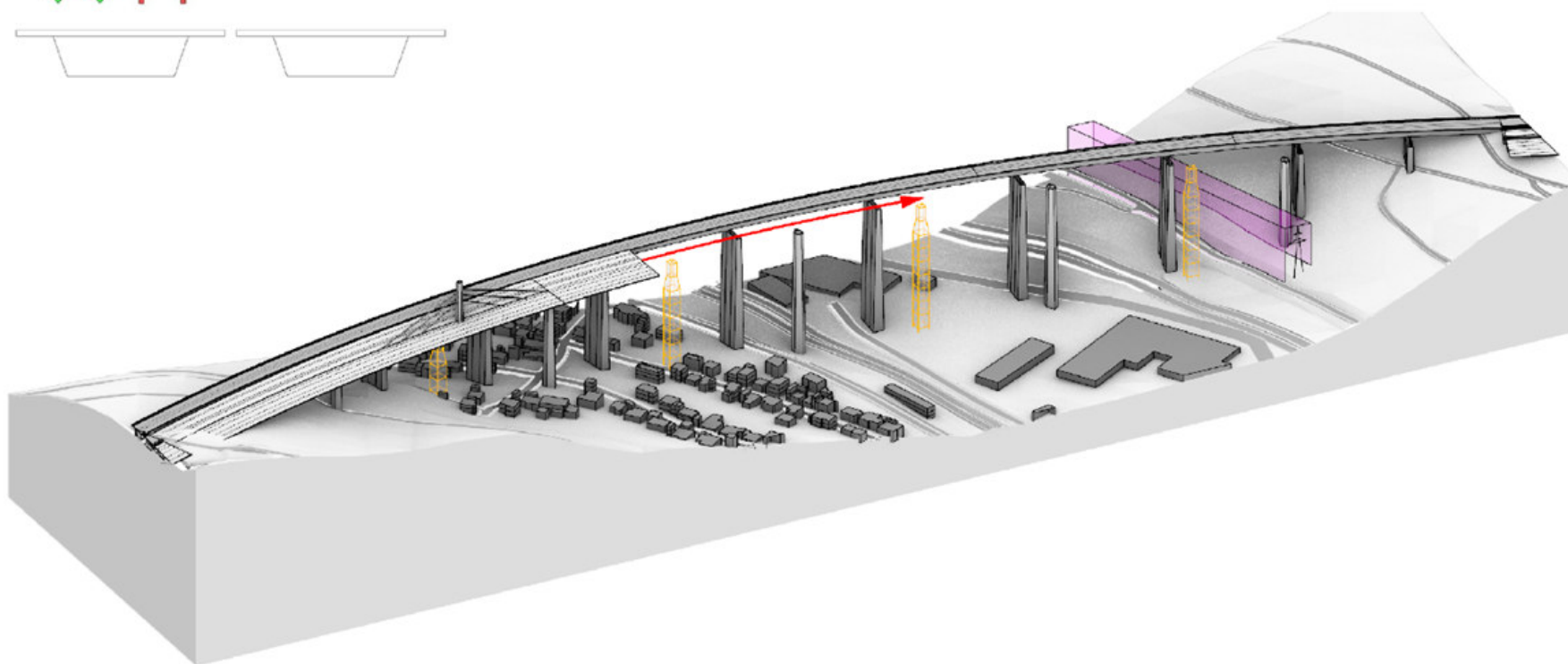
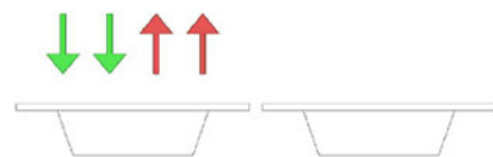
Variante 1: Abbruch durch "Herausschieben"



Variante 2: Herausschneiden von Segmenten und Abtransport über die Autobahn



Neubau im Taktschiebeverfahren



Aktuelle Baugrunderkundung

- Ursprünglich ausgeschriebenen Erkundungen sind abgeschlossen.
- **10 Zusatzerkundungen** wurden beauftragt.
- Beginn: Anfang November 2021 (zunächst Kampfmittelsondierung)



Der Zeitplan

2021	Fertigstellung Vorplanung Verkehrsanlage
2022	Fertigstellung Vorentwurf
2024	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens
2024 - 2026	Planfeststellungsverfahren
2025 - 2026	Ausführungsplanung / Ausschreibung
2027	Geplanter Baubeginn
Bauzeit	ca. 7 Jahre



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Heimatfreunde „Alte Dreisbach“ e.V.



Heimatfreunde „Alte Dreisbach“ e.V., Postfach 310102, 57044 Siegen

An das Büro des Bürgermeisters
über den
Vorsitzenden des Bezirksausschusses VI
Herrn Frank Weber
Markt 2, Rathaus

57072 Siegen



29.09.2021

Antrag auf Gewährung eines Zuschusses aus Mitteln des Bezirksausschusses

Hiermit beantragen wir einen Zuschuss aus den Mitteln des Bezirksausschusses VI
gem. den uns zugesandten Richtlinien.

Der Zugangsweg zum alten Dreisbacher Wasserwerk ist seinerzeit vom Landesbetrieb NRW
nur mit losem Schotter hergestellt worden. Leider rollt der Feinanteil, gerade bei
Regenwetter, den Weg hinunter. Durch die Materialbewegungen entsteht ein rutschiges
Gefahrenpotential. Ältere oder gehbehinderte Menschen, die auf das Gelände möchten, laufen
Gefahr zu stürzen. Deshalb wollen wir den Weg vernünftig befestigen und schätzen die
hierfür anfallenden Kosten auf 1500,00 bis 2000,00 Euro.

Wir bitten um einen Zuschuß.

Rolf-Peter Bulkow

1. Vorsitzender

Vorsitzender: Peter Bulkow, In der Engsbach 64a, 57072 Siegen, Tel. 0171 20 41 300
Stellvertr. Vorsitzender: Uwe Sahling, Alte Dreisbachstr. 35, 57080 Siegen, Tel. 0271/3175899
Kassenwart: Dirk Fromme, Alte Dreisbachstr. 34, 57080 Siegen, Tel. 0271/3179204
Schriftführerin: Dunja Bulkow, In der Engsbach 64a, 57072 Siegen
Beisitzer: Helmut Bieler, Beethoven Strasse 1, 57080 Siegen
Konto: Sparkasse Siegen, Sepa-Nr. DE41 4605 0001 0060 0039 51
Postfach 310 102, 57044 Siegen.