

Herr Gleß führte aus, dass es unterschiedliche Positionen gäbe. Zum einen die Position der DB-AG, die der Ansicht sei, dass der Güterverkehr weiter auf der Siegbrücke verlaufen solle und ein neues Brückenbauwerk realisiert werden solle, auf dem dann separat dazu die künftige S 13 verkehren solle. Es wird dadurch eine stärkere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes befürchtet und ein erheblich größeres Lärmaufkommen, was gravierend wäre. Die Verwaltung stände auf der Position, die alte Brücke abzureißen und eine neue Brücke zu bauen, auf der dann der Güterverkehr und die S 13 gemeinsam verkehren sollten. Die Lärmbelästigung der Bewohner des Sankt Augustiner Stadtgebietes und des angrenzenden Troisdorfer Stadtgebietes würde geringer ausgefallen. Die DB-AG hat sich gegen diese Lösung ausgesprochen. Troisdorf, Sankt Augustin und der Rhein-Sieg-Kreis hätten eine Variante erarbeitet, die allen beteiligten Städten des Rhein-Sieg-Kreises zugute komme und der die DB-AG auf Verwaltungsebene bereits zugestimmt habe. Herr Gleß teilte mit, dass ein neues Brückbauwerk realisiert werde. Er erklärte anhand von Zeichnungen die verschiedenen Varianten. Er schlug vor, gemäß dem Beschlussvorschlag die dort angegebene Variante weiterzuverfolgen. Es müsse von den Gremien noch ratifiziert werden.

Herr Meyer-Eppler erklärte, dass die DB keine neue Brücke bauen wolle, da diese nach neuen Richtlinien zu bauen wäre. Die neue Brücke hätte höher errichtet werden müssen und dann hätte es Probleme mit der Durchfahrtshöhe der jetzigen Brücke gegeben. Er stellte die Frage an die Verwaltung, wie das Problem bei der neuen angedockten Brücke gelöst sei. Er fragte, ob es eine Erweiterung derselben Brücke auf demselben Niveau sei oder ob es eine neue Brücke sei, die höher liege und es dann trotzdem Probleme bei der Unterfahrung der Autobahn gebe.

Herr Gleß antwortete darauf, es werde ein komplett neues Brückenbauwerk sein, was aber fast schon an die alte Brückenanlage andocke.

Herr Hennig führte über die Höhenlage aus, dass diese mit den Landschaftsbehörden abgestimmt sei. Es handele sich um die gleiche Höhenlage wie auch die abgesetzte Brücke gehabt hätte, und zwar 26 Meter. Mit der Unterfahrung der Brücke und den technische Details gebe es keine Probleme.

Herr Metz erklärte, dass es auch die Bahn keine optimale Lösung sei. Die Verwaltung habe unter den vorhandenen Rahmenbedingungen sehr gut gearbeitet. Er dankte der Verwaltung für diese Arbeit. Es sei auf jeden Fall eine Verbesserung zur vorherigen Lage.

Herr Bonerath teilte mit, dass von Seiten der CDU-Fraktion dem Vorschlag zugestimmt werde. Er bedankte sich im Namen seiner Fraktion bei der Verwaltung. Er finde diese Lösung sehr gut.

Herr Günther fragte, welche Veränderungen an der Rad- und Fußwegeführung erforderlich seien. Er fragte, ob es Verbesserungen seien.

Herr Hennig erklärte, dass das Problem noch geklärt werden müsse, da noch offen sei, wer für die Sanierung zuständig sei. Die Problematik der Radwege seien am Rande der Baumaßnahmen zu lösen.

Herr Schäfer war der Meinung, dass es nicht die beste Lösung sei. Das Problem der DB sei, dass die Lebensdauer der Brücke auf 40 Jahre festgeschrieben sei und deshalb nicht abgerissen werden sollte. Wenn die Lärmbelästigung durch die Verlagerung des Zugverkehrs auf das neue Brückenwerk reduziert werde, wäre es die zweitbeste Lösung. Wenn die erste Lösung nicht zu

erhalten sei, werde die Fraktion der Vorlage zustimmen.

Herr Züll dankte der Verwaltung für ihre Arbeit und signalisiert, dass die FDP der Vorlage zustimme werde.