

Ihr/e Gesprächspartner/in: Martin Metz, Christian Günther, Günter Piéla

Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, FV, BRB, 7, 7/10

Federführung: 7

Termin f. Stellungnahme:

erledigt am: 14.06.2016 Holl.

Anfrage

Datum: 14.06.2016

Drucksachen-Nr.: 16/0224

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Gebäude- und Bewirtschaftungsausschuss	14.06.2016	öffentlich /

**Anfrage zu TOP 4 "Ergebnis der Machbarkeitsstudie Sanierung Rad-Gehweg auf der Eisenbahnüberführung Siegbrücke" (Drs-Nr. 16/0173) der Sitzung des Gebäude- und Bewirtschaftungsausschusses am 14.06.2016;
Ausweisung, Kosten, Förderfähigkeit.**

Sachverhalt

Die Verwaltung erläutert in der nachgereichten Vorlage Drs. 16/0173 die verschiedenen geprüften Varianten zur Wiederherstellung der gesperrten Radwegeverbindung im Bereich der Eisenbahn-brücke über die Sieg zwischen Menden und Friedrich-Wilhelms-Hütte. Aus der Vorlage ergeben sich einige Fragen, die vor Beschlussfassung geklärt werden sollten. Zudem regen wir vor dem Hintergrund der gestellten Fragen an, dass sich der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss in seiner nächsten Sitzung mit dieser Thematik befasst.

Fragestellungen

1. Kann ein kombinierter Geh-/Radweg mit einer Breite von 1,55 m trotz der Aussagen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) aus 2010, welche für in beide Richtungen freigegebene Geh-/Radwege eine Mindestbreite von 2,50 m vorsehen, überhaupt als gemeinsamer Geh-/Radweg ausgewiesen werden?
Wenn nein: Welche Ausweisung würde dann wahrscheinlich erfolgen?

2. Welche Konsequenzen hätten Unfälle gegebenenfalls bei einer weiteren Ausweisung eines Geh-/Radweges mit 1,55 m Breite in Bezug auf Haftung des Straßenbaulastträgers Stadt Sankt Augustin?
3. Wäre die Maßnahme gemäß Beschlussvorschlag mit 1,55 m Breite förderfähig (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau und Förderrichtlinie Nahmobilität)? Welcher Fördersatz wäre möglich?
4. Wäre die Neuerstellung eines kombinierten Geh-/Radwegs gemäß der Varianten Ia und IIa mit mindestens 2,5 m Breite förderfähig (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau und Förderrichtlinie Nahmobilität)? Welcher Fördersatz wäre möglich?
5. Die Verwaltung verweist bei den Varianten Ia und IIa auf „hohe Baukosten“. Welche Einschätzung zu den Baukosten hat die Verwaltung konkret?
6. Wäre eine Maßnahme gemäß der Varianten Ia und IIa planfeststellungspflichtig bzw. wäre eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen? Auf welcher Grundlage wären die Maßnahmen zu genehmigen? Welche Verfahrensdauer hält die Verwaltung für realistisch?
7. Welche technischen Gründe führten zu einem Ausscheiden der Variante Ic in der weiteren Betrachtung? Könnten diese überwunden werden und welches Verfahren wäre notwendig, welche Kosten würden entstehen? Und wären diese Kosten, wie oben erwähnt, förderfähig?

gez. Martin Metz

gez. Christian Günther

gez. Günter Piéla