

Herr Gleß betrachtete die Vorlage, mit den verschiedenen dargestellten Varianten, als Mitteilung zum aktuellen Sachstand. Eine leistungsfähige Fuß- und Radwegeverbindung wird in Richtung Troisdorf benötigt und muss geschaffen werden. Es wurden Gespräche mit der D-Bahn AG, StraßenNRW und der Stadt Troisdorf geführt und im Rahmen dieser Gespräche wurde deutlich, dass es sich nicht um ein funktionales, sondern eher um ein bauliches und konstruktives Problem handelt.

Die Machbarkeitsstudie war nötig um aufzuzeigen, wie dieses Problem gelöst werden kann. Neben dem baulichen und konstruktiven Problem gilt es natürlich auch die Finanzierung sicher zu stellen. Die Verwaltung ist dabei die erforderlichen Gespräche zu führen; es wurden auch bereits Gespräche geführt und von den Gesprächspartnern positive Signale gesetzt.

Im Weiteren wurde verwaltungsintern ein Entwurf eines Radverkehrskonzeptes erstellt, was auch bereits im UPV thematisiert wurde. Inhaltlich und konzeptionell haben die Fraktionen bereits Informationen erhalten und auch dazu Stellung nehmen können. Dieser Entwurf wird voraussichtlich am Ende der Woche fertiggestellt und den Fraktionen zur Stellungnahme zugesandt in Erwartung, dass die entsprechenden Stellungnahmen an die Verwaltung zurückgehen werden.

Dieses Radverkehrskonzept steht im engen Zusammenhang mit der Sanierung der Fuß- und Radwegeverbindung in Menden.

Er bat, den Beschlussvorschlag zu relativieren, denn es müssen weiterhin Gespräche geführt, weitere Prüfungen durchgeführt und verschiedene Dinge abgeklärt werden. Zum einen, ob die geplante Wegbreite von 1,55 m ausreichend sein wird und dies auch so zugelassen werden kann. Zum anderen ob der Bau einer eigenständigen Fuß- und Radwegbrücke an dieser Stelle realisiert werden kann, auch im Hinblick auf die Beteiligten und das Verfahren.

An dieser Stelle erwähnte Herr Gleß die aktuelle Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, in der es genau um diese Fragestellungen geht. Er warb im Ausschuss dafür, der Verwaltung die erforderliche Zeit einzuräumen, die noch offenen Fragen zu klären und dann den Fraktionen in den nächsten Wochen eine schriftliche Antwort zukommen lassen zu wollen. Zielsetzung ist es, in der ersten Sitzung des UPV nach der Sommerpause diese Thematik aufzugreifen und als TOP einzubringen. Dort soll letztendlich die Frage beantwortet werden, für welche Variante sich entschieden wird.

Herr Quast fragte nach, auf welche Nachreichung er seinen Fokus legen soll. Er deutete an, die korrigierte Nachreichung noch nicht gelesen zu haben und wünschte hierzu einen Hinweis, auf welche Unterschiede zwischen den beiden Nachreichungen er besonders zu achten hat. Er unterstützte die Anmerkung von Herrn Gleß, dass es wichtig ist eine leistungsfähige Fuß- und Radwegverbindung zu schaffen und unterstellte diesbezüglich eine einheitliche Sichtweise im Ausschuss. Er stellte klar, dass die Variante IIc als Beschlussvorschlag eher als Notlösung zu betrachten ist. Deshalb stellt der Entwurf eines Radwegekonzeptes eine gute Gesamtlösung und Grundlage für die Stadt dar, um dann in der angesprochenen UPV-Sitzung abschließend eine Maßgabe für die Herrichtung des Fuß- und Radweges zu treffen.

Herr Werner Müller gab der korrigierten Fassung der Vorlage den Vorzug. Er verwies in diesem Zusammenhang auf den Fragenkatalog der Fraktion Bündnis90/die Grünen und erklärte, dass in der gestrigen Sitzung seiner Fraktion Fragen ähnlichen Inhalts aufgekommen sind. Er geht davon aus, dass die Details im UPV besprochen werden,

bevor es zur Vergabe kommt.

Frau Leitterstorf fand die Vorlage hinsichtlich der Sortierung nach Mindestbreite, nach Kosten und insbesondere bezüglich der unmittelbaren Verbindung nach Menden recht unübersichtlich. In Betrachtung des letzten Punktes scheiden die Varianten Ia und Ib schon von vornherein für sie aus. Bei den Varianten II b und II c geht es um die Mindestbreite, wobei ihr bei IIb als Nachteil zwar die Nennung von hohen Baukosten aufgefallen ist, aber hier keine Zahlen genannt wurden. Hierzu wünscht sie mehr Informationen. Ihr drängte sich auch die Frage zu den rechtlichen Konsequenzen auf, wenn die Mindestbreite nicht erfüllt wird, ob der Weg nur zu Fuß genutzt werden kann und wie er dann auszuweisen ist.

Herr Günther war aufgefallen, dass hinsichtlich der Kostenfrage auf die Möglichkeit der Gewährung von Fördermitteln in der Vorlage nicht eingegangen wurde. Seiner Kenntnis nach entspricht die Wegbreite von 1,55 m nicht den erforderlichen DIN-Vorschriften, sodass fraglich ist ob eine Förderfähigkeit überhaupt besteht. Ärgerlich wäre auch die Ausgabe einer knappen Million Euro, um dann ein Schild aufzustellen, dass Radfahrer absteigen haben. Er konnte sich nicht vorstellen, dass dies noch im Einklang mit dem Radverkehrskonzept stehen kann. Natürlich sollte auch mit der Stadt Troisdorf hinsichtlich der verschiedenen Lösungen abgestimmt werden, wie sie sich finanziell am Bau beteiligen wird.

Er hätte sich zum besseren Verständnis gewünscht, wenn die verschiedenen Varianten durch graphische Darstellungen unterstützt worden wären. Er sieht auch die Notwendigkeit dies im UPV zu thematisieren.

Auch für Herrn Willenberg war die finanzielle Situation wichtig, die letztlich für die abschließende Entscheidung maßgeblich sein wird. Ihn interessierte, ob im Haushalt die erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen und eventuelle Zusatzkosten berücksichtigt sind. Außerdem interessierte ihn, wie hoch die finanzielle Beteiligung der Stadt Troisdorf und des Landesbetriebes einzuschätzen ist.

Herr Dr.Büsse wies nochmal darauf hin, dass es sich tatsächlich um einen Fußweg und nicht um einen Fuß-und Radweg handelt. In der Mitteilung an die Bevölkerung wurde stets von der Sperrung eines Gehweges gesprochen.

Herr Gleß erklärte, dass die Nutzung durch Radfahrer auf der Brücke geduldet wurde. Da die Nutzungsbreite nicht gegeben war, hätte ein Schild mit dem Hinweis aufgestellt werden müssen, dass Radfahrer absteigen haben. Er räumte ein, weit davon entfernt zu sein, die eingestellten konsumtiven Haushaltsmittel in Höhe von 400.000 Euro für eine Maßnahme zur Erneuerung eines Fuß-und Radweges zu verausgaben. Diese Variante stellt für ihn nur eine Notlösung dar. Sein Fokus liegt auf dem Bau einer neuen Brücke über die Sieg an dieser Stelle, sofern es machbar ist.

Dies hängt von der Finanzierung ab, von der Höhe der Kosten, die sich in Millionenhöhe bewegen werden, von den Eingriffen in Natur und Landschaft und den dafür zu schaffenden Ausgleichsmaßnahmen, den Anstrengungen eines Planfeststellungsverfahrens, der Zustimmung der Naturschutzverbände (B.U.N.D und N.A.B.U) , einer eventuellen Förderung und einer möglichen Kostenbeteiligung der Stadt Troisdorf, dem Landesbetrieb und der D-Bahn AG.

Aufgrund eines 50 Jahre alten Vertragswerkes ist die Verwaltung zur Unterhaltung und Erneuerung des Weges verpflichtet. Eine mögliche Kostenbeteiligung zu erzielen, kann also nur aus freiwilligen Erwägungen der vorgenannten Gesprächspartner geschehen. Sollte dies alles nicht möglich sein, muss ein anderer Weg gefunden werden.

Nachdem durch Herrn Gleß festgestellt wurde, dass Herr Liebers nicht an dem neuen zukünftig abzuschließenden Vertrag, sondern dem alten Vertragswerk Interesse zeigte und Herr Piéla darauf verwies, dass diese Info zu einem alten Vertragswerk sich aus der Sitzungsvorlage ergibt, verzichtete Herr Liebers auf weitere Ausführungen zum Inhalt des alten Vertrages.