

Der Ausschussvorsitzende begrüßte die zu diesem Tagesordnungspunkt erschienenen Beschäftigten des Landesbetriebs Straßenbau NRW sowie weitere von diesem Beauftragte, die die Planungen vorstellen werden.

Einleitend stellte Herr Gleß für die Verwaltung fest, dass er froh sei, dass man nun auch eine Vorzugsvariante vorgestellt bekäme. Die Vorzugsvariante wäre eine Reminiszenz des bisherigen Brückenbauwerks. Die Vorzugsvariante würde beidseitig einen Fuß- und Radweg erhalten.

Zunächst stellte Herr Meiners vom Büro Hegger & Partner die Vorplanungsergebnisse anhand einer Power-Point-Präsentation vor.

Anmerkung

Die Präsentation ist der Niederschrift als **Anlage 1 zu DSNr. 17/0105** beigelegt.

Für die CDU-Fraktion stellte Herr Dr. Pageler die Fragen, ob die Brücke für den gesamten Zeitraum der Bauzeit, die zwei Jahre betragen soll, gesperrt ist und ob der an der Eisenbahnbrücke geplante Fuß- und Radweg realisiert wird und wann.

Herr Metz von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wollte wissen, ob die Art der Konstruktion des Neubaus eine hälftige Herstellung ausschliesse. Dies würde an bestimmten Engpässen gemacht, um so eine einstreifige Verkehrsführung zu ermöglichen. Er frug, ob dies bei der gewählten Konstruktionsvariante überhaupt möglich sei.

Herr Staeck von der SPD-Fraktion wollte wissen, ob der Fuß- und Radweg getrennt geführt wird und wie breit Fuß- und Radwege werden.

Herr Gleß teilte mit, dass man daran arbeite, eine ausreichend breite Fuß- und Radwegeverbindung nach Troisdorf herzustellen. Momentan sei auf der Eisenbahnbrücke die Fuß- und Radwegeverbindung aus statischen Gründen gesperrt. Zumindest während der Erstellung der neuen Melanbogenbrücke sollte der Fuß- und Radweg so ertüchtigt werden, dass er provisorisch geöffnet werden kann.

Zur Bauzeit teilte Herr Meiners mit, dass während der zweijährigen Bauphase die Brücke komplett nicht zu nutzen sei. Sowohl die bisherige als auch die neue Konstruktion schliesen es von der Tragkraft her aus, einseitig die Brücke zu nutzen.

Bezüglich der Breite teilte der zuständige Planer von Straßen NRW, Herr Hanno Schmitz, mit, dass beidseitig ein Geh-/Radweg von jeweils 2,5 m geplant ist. Fußgänger und Radfahrer könnten sich jeweils im Richtungsverkehr nebeneinander bewegen.

Im Hinblick auf die Kosten von 8 Mio. € stellte Herr Metz fest, dass es gut sei, dass die Landesregierung die Mittel für den Erhalt von Landesstraßen erhöht habe. Die Bauzeit von zwei Jahren wäre wegen der vorhandenen Verkehrsbeziehungen sehr heftig. Er möchte bezüglich der Erneuerung der provisorischen Fuß- und Radwegeverbindung längs der Eisenbahnbrücke die Verwaltung und den Landesbetrieb ermuntern, eine Finanzierungsvereinbarung zu treffen. Bezüglich des öffentlichen Personennahverkehrs müsse man rechtzeitig mit der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft in Abstimmung gehen.

Im Hinblick auf die Fuß- und Radwegeverbindung längs der Eisenbahnbrücke meinte Herr Züll von der FDP-Fraktion, dass es Sinn mache, hierfür eine langfristige Lösung zu finden. Auch ihm sei es wichtig, dass man sich bei der neuen Brücke von der Optik her der Brücke nähere, die jetzt dort vorhanden ist. Auch stellte er die Frage, wann realistisch mit dem Baubeginn zu rechnen ist.

Herr Schmitz antwortete, dass die Planfeststellung nicht vor 2018 vorgesehen ist. Man sei in der Vorplanung; durch die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung würde diese in breitem Rahmen beteiligt werden. Nach der Vorplanung würde man in die Entwurfsplanung gehen. Am Ende des genehmigten Vorentwurfs sollten auch die Mittel bereitgestellt sein. Wenn die Finanzierung gesichert ist, strebe man an, möglicherweise im III. Quartal 2018 in die Planfeststellung zu gehen.

Herr Bechtow von der Chochet Conect stellte ebenfalls die Vorplanungen vor, und zwar zunächst den umweltfachlichen Variantenvergleich. Auch dieser Vortrag ist als Power-Point-Präsentation dem Original der Niederschrift angehängt – **siehe Anlage 2 zu DSNr. 17/0105**.

Nach dem Vortrag machte Herr Metz bezüglich des Radweges noch einmal den Hinweis, ihn nicht nur zu ertüchtigen, sondern ihn neben die Eisenbahnbrücke neu zu bauen und darüber hinaus eine Finanzierungsvereinbarung zu treffen. Er stellte ferner die Frage nach dem ökologischen Ausgleich und verwies hierzu auf das bestehende Ökokonto.

Das Delta sei ausgleichspflichtig, erwiderte Herr Bechtow. Über Kompensationsmaßnahmen hätte man sich noch keine Gedanken gemacht. Man werde auch mit den betreffenden Kommunen Kontakt aufnehmen.

Herr Köhler von der Fraktion Aufbruch erinnerte an die gerade gemachte Aussage, dass nur geringe Beeinträchtigungen für die Wanderfische zustande kämen, da man auch die Zeiten für die Wanderfische berücksichtigen werde. Das würde aber bedeuten, dass man den Abbruch nur über den Winter hinweg machen könnte.

Dies wurde von Herrn Bechtow bejaht.