

Zu Beginn der Beratung über diesen Tagesordnungspunkt begrüßte der Ausschussvorsitzende Herrn Smeets vom gleichnamigen Büro.

Zunächst führte Herr Gleß in die Thematik ein. Dieser Tagesordnungspunkt sei ihm sehr wichtig. Er gehe auf das Jahr 2004 zurück, als man Vorüberlegungen zum Stadtentwicklungskonzept machte. Dabei gab es erste Gedanken, wie man Landschaftsräume in Sankt Augustin überbrücken könnte. Im gleichen Jahr gab es auch Überlegungen zum Grünen C; hierbei spielte auch der Begriff der Landschaftsbrücke eine große Rolle. Der Begriff Grünbrücke gefalle ihm nicht ganz so gut. Mit dem jetzt vorzustellenden Projekt sollen Landschaftsräume miteinander verbunden werden.

Die Möglichkeit, mit Verkehrsmitteln schnell in die nächsten Zentren zu kommen, habe für Sankt Augustin einen großen Nachteil. Die Stadt würde abgebunden von ihrem eigentlichen Lebenselixier, nämlich der Siegaue. Das stelle für Sankt Augustin ein Problem dar. Man habe mehrere Barrieren, die überwunden werden müssen. Im Planfeststellungsverfahren zur Verbreiterung der A 59 sei eine Stellungnahme abgegeben worden, in der als wichtiger Punkt die Landschaftsbrücke erstmalig behördlich angeführt wurde. Abschließend führte er aus, dass zum heutigen Zeitpunkt die Landschaftsbrücke nur eine Vision sei. Aber solch eine Vision könne in Sankt Augustin realisiert werden. Mit dieser Vision würde man nicht überall offene Türen einrennen.

Herr Smeets begann seinen Vortrag mit dem Hinweis, dass auf diesem noch das Wort „Grünbrücke“ stünde, aber er die Anregung des Herrn Gleß zur Landschaftsbrücke annehmen würde.

Nach dem **Vortrag, der dieser Niederschrift beigelegt** ist, meinte Herr Züll von der FDP-Fraktion, dass die Idee der Landschaftsbrücke Sinn mache. Man müsste evtl. die Variante weiter dimensionieren im Hinblick auf mögliche Erweiterungen von Menden-Süd, dem Autobahndreieck und der Bahntrasse.

Herr Metz von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stellte fest, dass im Vortrag die Barrierewirkung ausführlich beschrieben worden sei. Es gebe interessante Tierarten, die von einer sogenannten Grünbrücke profitieren könnten. Neben den Tieren wäre die Landschaftsbrücke auch interessant für die Menschen, denn dort gibt es einen Link des Grünen C. Man habe einen schönen Radweg, der aber, wenn alle Ausbauplanungen fertig sind, längs einer 12-spurigen Autobahn und einer 4-gleisigen Bahnstrecke führen würde. Auch wird es eine städtebauliche Wirkung haben, wenn durch den Ausbau der A 59 auf der Meindorfer Seite mitten in der Landschaft eine 8 m hohe Lärmschutzwand inkl. Wall auf einer Länge von 100 bis 200 m gezogen wird. Es sei absurd, wenn in den Ballungsräumen, z. B. wie bei der Einhausung Lövenich, Geld in die Hand genommen wird. Wollte man die Infrastruktur vorantreiben, dürfen darunter Menschen und Tiere vor Ort nicht leiden. Seine Fraktion werde daher die Variante 1 unterstützen. Er gab den Hinweis, dass mit dem Ausbau der A 59 auch komplett die bestehende Feldwegbrücke abgerissen und komplett neu gebaut wird. Ein Kombiprojekt, wo Mensch und Tier gemeinsam die Brücke nutzen, hat einen finanziellen und auch einen städtebaulichen Charme. Er appelliere daher, diese Forderungen im Rahmen des Ausbaus der A 59 hart zu machen. Die Forderungen seien schon damals ca. im Jahr 2001 bei den ersten Planungen für den Ausbau der S 13 formuliert worden. Man müsse daher viele Dinge in

einen Topf bringen, um die Finanzierung zu sichern.

Herr Quast von der SPD-Fraktion bedankte sich beim Vortragenden. Man habe aus seinem Vortrag viel lernen können. Beides, Mensch und Tier, muss lebenswert bleiben. Die vorgestellte Vision werde unterstützt. Dazu gehöre auch die Parallelnutzung von Mensch und Tier; er erwarte hierzu noch Aussagen, ob das so machbar wäre. Er frug auch direkt die Verwaltung, ob es Ansätze für eine Realisierung gebe, insbesondere stellte er die Frage nach Förderprogrammen.

Für die CDU-Fraktion teilte Frau Feld-Wielpütz mit, dass man sich bei Herrn Smeets sehr herzlich für den Vortrag bedanke. Man habe bereits schon einmal eine Landschaftsbrücke für Niederpleis in Richtung Buisdorf vorgestellt bekommen. Hier sei nun der Spagat zwischen Vision und bodenständiger Vision, das müsse in das Verfahren mit eingebracht werden. Es gilt zu beantworten, was realistisch machbar ist, nämlich mit zwei Bauwerken in dieses Verfahren zu gehen oder bei diesem Kombi-Gedanken zu bleiben, der auch zur Akzeptanz der Bürger führen würde. Es ist von 10 Mio. gesprochen worden; sie erwarte hierüber eine nähere Aussage und auch darüber, wie es mit der Bewässerung aussieht und ob es pflegeintensiv sei usw.

Herr Hatz von der Fraktion Die Linke äußerte Bedenken bezüglich der Kombi-Nutzung einer Landschaftsbrücke. Ihm sei auch keine Grünbrücke bekannt, wo außer bei Pflegemaßnahme der Kombi-Brücken das Nebeneinander funktioniere. Die Errichtung der Landschaftsbrücke wäre in Ordnung, aber sie muss zum Ziel haben, den Tieren den Freiraum zu geben. Eine Kombi-Nutzung wäre nur sinnvoll, sollte sie die Tierwelt nicht störe.

Herr Smeets fasste zusammen, dass diese Stadt vorausdenke und gewappnet sei. Er erlebe oft, dass beim Landesbetrieb die Karten gezogen würden: zu teuer, unangemessen usw. Die klassische Grün- bzw. Landschaftsbrücke habe keine Fußgänger. Sie ist getrennt, damit die sehr störungsanfälligen Arten darüber gehen können. Solche Arten gebe es aber hier vor unserer Haustür nicht. Möglich wäre es vielleicht, dass die Grünbrücke aus Mitteln von Ausgleichs- oder Ersatzgeldern errichtet werden könnten. Bei Windrädern z. B. gebe es ein Ersatzgeld, das für Maßnahmen für Ziele von Naturschutz- und Landschaftspflege ausgegeben wird. Bezüglich der Frage nach der Bewässerung stellte er fest, dass Auflagen von einem Meter Boden vorhanden sein werden, die für eine automatische Bewässerung sorgen. Um die Kosten zu ermitteln, habe man bundesweite Durchschnittswerte herangezogen. Für Brückenbauwerke habe man 2.000 €/m<sup>2</sup> genommen. Auch seien Werte für den Grunderwerb berücksichtigt worden. Die Lösung 2 beinhaltet zwei Brücken von 30 bis 40 m, d. h. die Brückenbauwerke müssen 70 m überspannen. Die Werte halte man für realistisch.

Herr Köhler vom Aufbruch stellte fest, dass über die Sinnhaftigkeit einer solchen Brücke hier im Ausschuss nicht weiter diskutiert zu werden brauche. Er habe aber Bedenken, wenn er an die Akzeptanz in der Bevölkerung denke. Die Sinnhaftigkeit der Maßnahme müsse man offensiv nach außen tragen. Es sei Überzeugungsarbeit notwendig. Deshalb stellt er an die Verwaltung die Frage, wie sie vorzugehen gedenkt.

Frau Feld-Wielpütz unterstrich noch einmal, dass genau dies ihre Intention sei. Die Einschnitte, die die Bürger aufgrund der Maßnahme der Autobahn zu erwarten haben, sollte dazu führen, die Bürger frühzeitig mitzunehmen. Dazu wäre der Kombi-Weg von Vorteil, um nicht nur den Tieren etwas Gutes zu tun, sondern auch den Menschen. Es läge an uns, wie Bürgern vermittelt wird, dass neue Räume verbunden werden.

Herr Metz unterstrich das von Frau Feld-Wielpütz bezüglich der Bürger Angeregte; dem sei nichts hinzuzufügen. Nun müsse man den Landesbetrieb Straßen aktivieren, um Unterstützung des Kreises werben und auch Verbündete bei den Naturschutzverbänden suchen. Sicher würde man zum Landesbetrieb Straßen in Konfrontation gehen. Andere Städte hätten solche Kämpfe aber auch erfolgreich durchgefochten. Es handele sich schließlich um eine Autobahntrasse mit der Prognose 120.000 Kfz pro Tag. Wichtig sei es auch im Hinblick auf das Öko-Konto, Flächen zu erwerben.

Herr Gleß stellte abschließend fest, dass die Rheinschiene eine prosperierende Region sei. Es wachse aber auch neben den Bauprojekten die steigende Mobilität. In der Region müsse man aufpassen, dass die Themen Landschaftsplanung, Entwicklung und Freiraum nicht zu kurz kämen. Es müsse eine ausgewogene Siedlungsentwicklung vorhanden sein. Er kenne kaum eine Kommune, die von übergeordneten Verkehrswegestrassen zerschnitten ist wie Sankt Augustin. Es stehe uns daher auch zu, dass wir rechtzeitig unsere Vorhaben mit einbringen. Was als Preis dieser Landschaftsbrücke in der Machbarkeitsstufe genannt wurde, mag realistisch sein. Bei den Kosten wäre man aber noch nicht. Man wolle nicht mit einem Kompromiss nach vorne gehen, sondern mit dem, was realistisch erscheint. Dies würde folgendes bedeuten: das Planverfahren S 13 ist abgeschlossen. Aber Minister Groschek habe aber beim 1. Spatenstich von der Via Dolorosa der Verkehrswegeinfrastruktur gesprochen. Man behalte sich vor, im Hinblick auf die Machbarkeitsstudie dorthin ein Schreiben zu senden mit dem Hinweis, dass man, auch wenn das Verfahren abgeschlossen ist, wie bei der S 13 Handlungsbedarf sehe. Man werde auch auf das laufende Planfeststellungsverfahren zur Verbreiterung der A 59 aufspringen und auf die jetzt vertiefende Machbarkeitsstudie hinweisen. Verbündete werden gesucht, denn es wird ein Leuchtturmprojekt nicht nur für die Region sein, sondern man möchte auch darüber hinaus ein Zeugnis abgeben von dem, was möglich ist, wenn man will.