

Vorab legte Herr Gleß noch einmal die Bedeutung des Projektes dar. Brücken verbinden nicht nur, wie in diesem Fall, zwei Städte miteinander, sondern hier soll sie auch dazu beitragen einen wichtigen Lückenschluss zu einer regional bedeutsamen Radwegeverbindung zu bilden. Sie ist längst überfällig. Im Laufe der Jahre hat sich die Breite der Brücke geändert. Eingriffe in Natur und Landschaft sind erforderlich. Es wurden sehr früh landschaftsökologische Ausgleichsmaßnahmen eruiert und darüber ein entsprechendes Gutachten erstellt. Dieses Brückenbauwerk soll sich in Natur und Landschaft einfügen und Eingriffe in die Natur sollen minimiert erfolgen. Diesbezüglich wurden bereits viele Gespräche mit dem B.U.N.D geführt. Er zeigte sich zuversichtlich auch hier eine Einigung erzielen zu können. Ein Bebauungsplanverfahren wird es nicht geben. Es wurde mit dem Fördergeber, der Bez. Reg. Köln, abgestimmt, dass ein vereinheitlichendes Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird.

Im Anschluss stellte Herr Schwamborn dem Ausschuss im Rahmen einer Power-Point-Präsentation (PPP) die Planungen zur Siegbrücke dar.

Danach dankte Herr Piéla für den ausführlichen Bericht, der hoffen lässt, dass heute in 3 Jahren die Eröffnung der Brücke gefeiert werden kann. Es ist ein gut vorbereitetes Projekt.

Herr Schell dankte ebenfalls für die Ausführungen, die erkennen lassen, dass schon sehr viel in die Planungen eingeflossen ist. Seine Frage zielte auf den Beteiligungsbetrag der Stadt Troisdorf in Höhe von 161.000 EUR, die sich auf 17,5 % des früheren Eigenanteils belaufen. Dieser Prozentsatz, berechnet auf den neuen Anteil wären dann ca. 254.000 EUR. Er wollte wissen, ob die Möglichkeit besteht diesen Mehrbetrag von der Stadt Troisdorf zu bekommen.

Herr Kallenbach erklärte hierzu, dass er vor ca. zwei Wochen mit Herrn Esch, dem FBL Tiefbau der Stadt Troisdorf Kontakt hatte. Es wurde bereits eine entsprechende Vorlage auf den Weg gebracht, die in zwei bis drei Wochen in den Ausschuss geht, um auch über den aktuellen Stand zu berichten. Derzeit ist der Betrag im Haushalt der Stadt Troisdorf gedeckelt, was auch Bedingung war, um den Betrag überhaupt in den Haushalt aufzunehmen. Vorab ist ein Beschluss der Politik in Sankt Augustin erforderlich, dass überhaupt in diese Richtung weitergegangen wird. Erst dann wird man, in Abstimmung mit Herrn Esch, an die Stadt Troisdorf herantreten, damit auch deren Kostenanteil erhöht wird. Mittlerweile hat die Stadt Troisdorf einen neuen Radverkehrsplaner und von dessen Seite wurde bereits der Wunsch geäußert, den Rad- und Fußweg auf 4 m zu erweitern. Also besteht durchaus Interesse daran, wie die zukünftige Verbindung nach Sankt Augustin gestaltet wird.

Herr Weber merkte an, dass im ursprünglichen Schätzungsgutachten von 1,785 Mio EUR zzgl. Ingenieurhonorar und Ausgleichsmaßnahmen ausgegangen wurde. Jetzt liegt die Summe bei 4 Mio. Er fragte nach, ob es in der Vergangenheit eine Studie gab, ob die Sanierung des alten Steges nicht kostengünstiger gewesen wäre und warum der Kostenanteil von Troisdorf nicht höher ist.

Hinsichtlich des Kostenanteils geht die Frage von Herr Günther in die gleiche Richtung. Die Aussage, dass Bewegung in Troisdorf reinkommt, hört sich für ihn gut an, obwohl es

auf ihn eher den Eindruck machte, dass die Kosten weiterhin gedeckelt werden sollen. Im Hinblick auf die Darlegung der Gesamtkosten wünschte er mehr Transparenz. Er stellte fest, dass die Baukosten und Planungsleistungen mit 4 Mio EUR beziffert werden. Nachrichtlich kommen aber noch zusätzliche Planungsleistungen und die weiteren Leistungsphasen hinzu.

Abschließend bemerkte er, dass der Anschluss in Troisdorf für Radfahrer sehr schwierig zu händeln ist, denn er ist nur über eine Treppenanlage möglich. Er wünschte zu erfahren, ob es möglich ist, aus der Treppenanlage eine Rampe zu bauen. Diese sollte ähnlich groß wie auf Sankt Augustin Seite sein. Dem Vortrag konnte er entnehmen, dass es Vorgabe der Stadt Troisdorf war, die Treppenanlage beizubehalten. Vielleicht wäre das ein weiterer Diskussionspunkt mit dem neuen Radverkehrsplaner, der dafür plädiert die Brücke nochmal zu erweitern. Dieser Umstand ist sehr unglücklich und hat mit modernem Radweg-Design wenig zu tun.

Der Handlauf ragt in den Rad- und Fußweg hinein. Da bestehen Bedenken, ob dies nicht unfallträchtig sein könnte. Insbesondere wenn sich zwei Radfahrer auf derzeit 3,30 m Breite begegnen, könnten sie mit ihren Lenkern hängen bleiben. Er regte an, ob man hier die Konstruktion verändern könnte.

Herr Quast dankte auch im Namen seiner Fraktion für die bisher erbrachten Planungsleistungen für dieses wichtige Bauwerk. Er rief den Wunsch zur Änderung der Treppenanlage nochmal auf und ihn interessierte, ob diese Treppenanlage tatsächlich einen barrierefreien Zugang zu dieser Brücke ermöglicht oder ob hier eine gut ausgestattete Brücke gebaut wird, wo dann eine Barriere kommt und der Zugang nicht mehr gegeben ist. Er möchte weiter darauf hoffen, dass ein barrierefreier Zugang möglich ist.

Der Wunsch den Abstand von der Zugbrücke auf 5,50 m festzulegen kam von der D-Bahn, aber auch weil die Feldträgerkonstruktion gewählt wurde. Er wollte wissen, wie sich diese Rücksichtnahme gegenüber der D-Bahn auf die Kosten ausgewirkt hat. In der ersten Schätzung war diese Konstruktion noch nicht berücksichtigt, aber sie war offensichtlich sehr kostentreibend. Er geht davon aus, dass seitens der D-Bahn keine Bewegung mehr zu erwarten ist.

Herr Quadt verwies auf die Melanbogen-Brücke, die abgerissen werden soll. Es war angedacht den Rad- und Fußweg vor dem Abriss dieser Brücke fertigzustellen. Er wollte wissen, ob es dabei bleibt, denn wenn dies nicht so ist, wäre für die Fußgänger und Radfahrer, insbesondere für die Mendener Anwohner keine Möglichkeit mehr gegeben nach Troisdorf zu kommen.

Frau Echterhoff fragte gleichfalls nach der Barrierefreiheit auf Troisdorfer Seite und auf der gesamten Brücke und nach der Kinderfreundlichkeit, d.h. wie können Kinder in unterschiedlichen Altersstufen sich dort bewegen. Außerdem stellt sich ihr die Frage, wie die Breite von 3,30 m zustande gekommen ist, ob dies mit der Breitenangabe von 2,50 m aus Troisdorf oder mit den Kosten zusammenhängt und inwieweit die Möglichkeit besteht noch auf 4 m zu kommen. Dies wäre schließlich für einen Radschnellweg eine Bedingung.

Herr Günther ergänzte noch zur Breite des Weges, in Bezug auf die Wege unter den Brücken, dass er sich wünschen würde diese 80 cm noch hinzuzugeben, denn er kann

diese künstliche Einengung nicht so ganz nachvollziehen.

Herr Kallenbach erläuterte, dass die Zusicherung zu den 161.000 EUR bereits damals der Stadt Troisdorf schmerzlich gefallen ist. Man wollte kein Geld dafür ausgeben. Deshalb stellte die Stadt Troisdorf auch die Forderung, dass auf ihrer Seite alles bleibt wie es ist um keine Kosten zu verursachen. Die Kostenschlüsselung geht nach Grundstückverhältnissen. Der Stadt Sankt Augustin gehört die gesamte Vorlandbrücke. Der Übergang ist ziemlich genau in der Mitte der Sieg, deshalb auch der Anteil von 17,5 % der auf Troisdorf entfällt. Aktuell will die Stadt Troisdorf immer noch keine Anpassungsarbeiten auf ihrer Seite vornehmen. Selbst wenn eine Rampenanlage gebaut würde, würde der Verlauf der Brücke dort enden, wo er jetzt endet. Der Druck auf Troisdorf wird stärker werden, wenn das Brückenbauwerk steht und keine Rampe da ist. Das liegt in der Verantwortung von Troisdorf. Der FBL-Kollege in Troisdorf ist seit 2018 bei der Stadt, arbeitet sich gerade in die Thematik ein, vertritt aber eher die Sichtweise von Sankt Augustin. Aber auch er braucht einen politischen Beschluss. Aus diesem Grunde wird heute hier die Maßnahme vorgestellt. Sobald die politische Zusage vorliegt, das Planfeststellungsverfahren weiter zu betreiben, wird die Verwaltung an die Stadt Troisdorf erneut herantreten und dafür werben, dass sie ihre Kostenbeteiligung an den tatsächlichen Kosten und nicht an der Kostenschätzung von vor über drei Jahren festmacht. Dann wird es die Aufgabe für den neuen Radverkehrsplaner sein, für die Rampenanbindung zu sorgen.

Die heutige Anbindung ist bedingt barrierefrei. Nicht zur Sieg hin, dort ist nur die Treppenanlage, aber es findet sich eine Art Rampensituation unter dem Bauwerk der K 29 (Mendener Straße) hindurch, die allerdings sehr steil ist.

Die Engstelle unter der Bahn ist deshalb gegeben, weil die D-Bahn nur das zahlt was zwingend notwendig ist.

Wenn Troisdorf gewollt hätte, dass der Radweg an dieser Stelle breiter wird, hätte Troisdorf sich beteiligen müssen. Das hat Troisdorf nicht getan. Das Bauwerk der D-Bahn an dieser Stelle ist gerade neu, vor einem Jahr eingeweiht worden. Diese Engstelle wird bleiben, da wird sich nichts ändern. Die gleiche Situation ist beim Baulastträger Straßen NRW und bei der D-Bahn beim Brückenbauwerk der Autobahn. Auch dort herrscht Kostenreduktion vor, sodass nur das gemacht wird was notwendig ist und so wird man von den 2,50 m nicht abweichen.

Auf Sankt Augustiner Seite gibt es eine weitere Wegeverbindung durch die Sieg-Auen, die zwar nicht direkt nach Menden geht, aber sie ist vorhanden. Außerdem besteht eine Wegeverbindung die bis zur Siegstraße weitergeführt werden kann, sodass die Problematik der Engstellen nicht gegeben ist.

Zur Kinderfreundlichkeit führte er aus, dass es sich bei dieser Konstruktion um einen geschlossenen Körper handelt, eine sogenannte Trog-Bauweise. Der Grund dafür ist, dass nichts in den Sieg fallen darf. Gleichzeitig ist sichergestellt, dass ein Kind nicht aufsteigen kann, weil es auch nichts gibt woran es sich festhalten kann. Das Gelände ist 1,40 m hoch, nicht senkrecht nach oben führend und ragt hinein, damit dort keine Kante ist wo man sich einhaken kann, somit absturzsicher. Nahezu ausgeschlossen ist auch, sich bei dieser Konstruktion mit dem Fahrradlenker zu verhaken.

Die Breite von 3,30 m kam u.a. durch die Kollegen, die das Projekt auf den Weg gebracht und die Kostenerhebung gemacht haben zustande. Sie haben die Vorgespräche mit der Bez.Reg. geführt und zu dieser Zeit war noch ein vereinfachtes

Planfeststellungsverfahren vorgesehen. Es hat sich herausgestellt, dass dies nicht möglich ist. Bei einer Breite von 2,50 m ist Radfahren nicht gestattet. Um Radfahrer und Fußgänger hindurchzuführen liegt das Mindestmaß bei 3 m. In Abstimmung mit dem ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) wurde bei gleicher Baubreite der Trog aufgeweitet und so wurden die zusätzlichen 30 cm erreicht. Wünschenswert wären natürlich 4 m, bedeutet aber zusätzliche Kosten. Er zeigte sich im Hinblick auf die Wünsche der Politik offen, zumal 4 m ein ideales Maß für einen Radschnellweg sind. Es wurde seiner Meinung nach stets kostenoptimiert gearbeitet und für diese Maßnahme wurde das Optimum herausgeholt.

Der bestehende alte Steg wurde mehrfach thematisiert. Er ist im Eigentum der Stadt und aus Gründen der Verkehrssicherheit wurde dafür gesorgt dass er gesperrt wird. In den Gesprächen mit der D-Bahn hat sich herausgestellt, dass das jetzige Bauwerk in absehbarer Zeit grundsaniert wird. Dieser Steg wird dann wegfallen, weil man sonst an das Brückenbauwerk nicht herankommt. Einen Termin dazu gibt es noch nicht.

Statische Untersuchungen haben ergeben, dass dieser Steg nicht verbreitert werden kann. Offiziell war das Radfahren dort nie erlaubt, aber aufgrund der Länge des Steges wurde das Fahrrad geschoben und an der aufgeweiteten Stelle zwischen zwei Stützen wurde der Begegnungsverkehr sichergestellt. Wenn die Stadt radfahrerfreundlich sein will, kann das nicht die Lösung sein. Schon 2017 hat sich dann herausgestellt, dass ein Neubau die einzige Lösung ist und die Stadt dann auch selbst über dieses Bauwerk bestimmen kann. Im Moment besteht noch Abhängigkeit von der D-Bahn.

Die Mehrkosten wurden durch die D-Bahn verursacht, weil eine andere Bauweise als die uns vorgegebene gewählt wurde. Es wurden viele Gespräche mit der D-Bahn geführt. Allein schon wegen der Grundstücke ist die Stadt auf die D-Bahn angewiesen. Ohne deren Zustimmung gibt es kein Bauwerk. Natürlich kann die Brücke 50 m in Richtung Melanbogen-Brücke verschoben werden. Aber dann sollte man sich die Frage stellen, ob das Sinn macht.

Die 5 m Abstand sind wegen der Gastransportleitung, die an der Bahn hängt, zwingend notwendig. Aus diesem Grunde kommt heute der Vorschlag mit diesen Planungsgrundlagen.

Zur Zeitschiene Melanbogen-Brücke berichtete er von einer Informationsveranstaltung in Menden Ende 2017, wonach innerhalb von 2 Jahren alles erledigt sein sollte. Im Moment steht auf der Homepage der D-Bahn, das Planfeststellungsverfahren für 2020/21. Es wurde noch nicht begonnen.

Die Verwaltung ist sehr weit in den Gesprächen mit der Bezirksregierung, und die hat sich zu einem Verfahren von 3 bis 6 Monaten geäußert. Die Verwaltung selbst rechnet mit einem Jahr, sodass nach heutigem Stand der Bau vor Abriss der Melanbogen-Brücke fertig ist. Alle zu beteiligenden Träger wurden im Vorfeld schon kontaktiert (B.U.N.D. ADFC, Nachbarkommunen) und eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist in die Bauwerksplanung bereits mit eingeflossen. Die Hausaufgaben sind gemacht, aber es ist nicht auszuschließen, dass im Planfeststellungsverfahren noch weitere Wünsche geäußert werden, die auch Geld kosten können. Aber im Moment rechnet die Verwaltung nicht damit.

Herr Gleß ergänzte, dass es beim Rad-und Fußweg und der Melanbogen-Brücke nicht darum geht, wer der schnellste ist. Es gilt einen Zustand zu vermeiden, der einen Radwege querungsfreien Bereich nach sich zieht. Eine Querung muss da sein. Bei der Radwegebrücke ist man weiter, bei der Melanbogen-Brücke gibt es noch

Abstimmungsbedarf.

Herr Liebers machte die Äußerung stutzig, dass sich eine Verlegung der Brücke um 50 m nicht lohnen würde. Er zeigte sich erstaunt darüber, zumal es um 50 Meter geht, dafür 3,3 Mio EUR auszugeben. Ihm sind die verschiedenen Konzepte eines Radschnellweges nicht bekannt. Wenn es sich hierbei aber um eine mögliche Trasse handeln würde, wäre es ein Fehler sich hier ein Nadelöhr einzubauen, was später unter immensen Kosten wieder verbreitert wird oder man es nicht verbreitern könnte. Zu diesen beiden Punkten würde er gerne etwas hören.

Frau Echterhoff führte zur Kinderfreundlichkeit nochmal aus, dass diese Fußgängerbrücke mit 1,40 m geschlossen ist und Kinder bis zum Alter von 8 Jahren durch einen Tunnel laufen. Gibt es eine Möglichkeit, dass es irgendwie offen ist und für Kinder und Erwachsene einen angenehmeren Durchgang erlaubt und kinderfreundlich auch für Kinderwagen, also barrierefrei. Sie verstand noch nicht so ganz, ob auf der Troisdorfer Seite abzusteigen ist. Falls dies so ist, wäre es keine Radwegebrücke und barrierefrei noch weniger. Außerdem sind bei dieser Brücke von geringerer Breite Schwingungstilger installiert, was bedeutet, wenn die Brücke breiter wäre, die Schwingungstilger raus könnten. Letztendlich wurde verdeutlicht, dass mit den Fördermitteln die Kosten für die Kommune relativ gering sind.

Herr Günther fragte, bezugnehmend auf die letzten beiden Absätze der Vorlage, ob die Kosten für die Anpassung der Lph 3 und Lph 4 noch zu den 4 Mio EUR hinzuzurechnen sind.

Herr Weber wollte wissen, ob die D-Bahn aufgrund ihrer Planungen für die Zukunft und der Eigentumsverhältnisse so ein weitgehendes Blockierungs- und Mitspracherecht hat, dass die Verwaltung keinen Spielraum hat.

Herr Bäsch betonte, dass ein breiter Radweg besser sei, wobei die Normbreite-ohne Fußgänger bei 4 m liegt. Wenn der Fußweg entsprechend hinzugerechnet wird, würde die Breite dann bei 5 m bis 5,50 m liegen. Er fragte, inwieweit das baulich konstruktiv und mit den Trägern, die dann in der Siegaue gestellt werden müssten, überhaupt realistisch machbar wäre.

Herr Gleß griff vor, auch wenn diese Brücke 4 m breit wird, soll dies kein Vorzeichen für die Realisierung eines Radschnellweges sein. Die Breite wird auf der gesamten Länge der Brücke benötigt, zumal noch Anschlüsse zu realisieren sind. Zur Möglichkeit einer Verlegung der Brückenkonstruktion um 50 m erläuterte er, dass ursprünglich vorgesehen war, den Rad- und Fußweg an die bestehende Brücke anzuknüpfen, was preiswerter gewesen wäre. Im Jahr 2001 gab es eine Informationsveranstaltung im Haus Menden, wo die D-Bahn AG ihre Planungen zur S 13 vorgestellt hat und davon sprach im Jahr 2004 mit den Bauarbeiten beginnen zu wollen. 10 Jahre später hätte man die Überlegung anstellen können die Bauabschnitte so zu planen um das miteinander in Verbindung zu bringen. Die D-Bahn AG äußerte zu diesem Zeitpunkt bereits, dass dies nicht möglich sein wird. Die Planungen sind jetzt mit dem Land NRW und dem Bund so weit fortgeschritten, dass diesbezüglich kein Gedanke daran verschwendet wird.

So musste die Stadt selbst entscheiden wie sie weiter vorgeht. Eine Brücke 50 m entfernt von der Brücke der S13 über die Sieg zu führen, wäre ein deutlich höherer landschaftsökologischer und landschaftsästhetischer Eingriff gewesen, als bei einem einzigen Bauwerk. Im Dialog mit der D-Bahn wurde dann entschieden, das Brückenbauwerk möglichst nah, um Eingriffmöglichkeiten zu minimieren und Klagemöglichkeiten auszuschalten, an das Brückenbauwerk heranzuschieben. Daraus ist der minimale Abstand von 5,5 m entstanden, die lichte Breite, welche die D-Bahn in der Zukunft braucht um das Brückenwerk der S 13 irgendwann einmal zu sanieren. Von Osten und von Westen gesehen erscheint es optisch wie ein Brückenbauwerk. So ist es zum Ausschluss dieser 50 m gekommen.

Herr Kallenbach führte nochmal aus, dass der Stahlkörper eine Höhe von 1,40 m hat und das Geländer eine Höhe von 1,30 m. Zwischen Geländer-Oberkante und Trog liegen 44 cm, d.h. die Trog-Oberkante liegt bei 0,86 m, was etwas anderes ist als über 1,40 m hinauszuschauen. Die Oberkante die berechnet wird, ist die Absturzhöhe die sicher zu stellen ist; bei Fahrradfahrern liegt diese bei 1,30 m Geländer-Oberkante. Über die Sieg hinweg ist ein deutlich höherer Querschnitt, weil kein Mittelpfeiler vorhanden ist. Dieser ist auch nicht gewollt, um das Gewässer nicht zu beeinträchtigen.

Die D-Bahn benötigt bei dem jetzigen neuen Bauwerk wieder einen Mittelpfeiler, weil die Brücke auch ganz andere Lasten zu tragen hat. Die Verwaltung verzichtet auf den Pfeiler, deshalb ergeben sich zur Mitte hin größere Träger mit den höheren Querschnitten (s. PPRäsentation Nr.3.5 Regelquerschnitte). Aus seiner Sicht wird nicht der Eindruck erweckt durch einen Tunnel zu fahren oder zu gehen und es sind auch keine Gefährdungen oder Beeinträchtigungen zu erkennen. Im Hinblick auf den Kinderwagen bestehen auf Augustiner Seite drei Wegeverbindungen die genutzt werden können. Auf Troisdorfer Seite gibt es nur die Treppe. Es besteht aber die Möglichkeit unter dem Bauwerk der K29 durchzugehen, dass an dieser Stelle 2,50 m breit ist, um dort ohne Stufen auf die obere Ebene zu gelangen. Diesen Weg haben auch die Radfahrer überwiegend genutzt.

Was den Radschnellweg betrifft, wird man auf Troisdorfer Seite keinen 4 m breiten Weg anschließen können. Dafür sind erhebliche Eingriffe nötig, die vielleicht sogar für das Gewässer relevant sind. Wenn ein Radschnellweg dorthin geführt werden soll endet er vor dem Brückenbauwerk auf Sankt Augustiner Seite oder am Ende des Brückenbauwerks. Was jetzt mit 4 m Breite vorgeschlagen wurde ist machbar. Wenn eine Breite von 5 bis 6 m angestrebt wird, müssen ganz andere Lasten in den Untergrund gehen. Dann wird man mit dieser Konstruktion nicht hinkommen. Dazu wollte er auch keine Aussage treffen.

Die für das Projekt dargestellten Kosten von 4 Mio EUR sind die Kosten, die da Projekt kosten wird. Im Rahmen eines Verfahrens kann es immer sein, dass ein zusätzlicher Auftrag erteilt werden muss. Diese Kosten können jetzt noch nicht abgebildet werden. Mit heutigem Stand sind die Kosten auskömmlich.

Herr Piéla fragte nach, ob in dieser Summe schon ein Kostenpuffer von 15% eingerechnet wurde.

Herr Kallenbach führte aus, dass offiziell keine Kosten eingerechnet werden, aber es gibt immer angenommene Positionen und in bestimmten Bereichen werden Kostenschätzungen vorgenommen, welche die Preisentwicklung u. a. berücksichtigt.

Herr Schell merkte an, dass diese vorgestellte Planung und die Ausführungen der Mitarbeiter eine sehr gute Lösung darstellen. Es gibt immer Optimierungsbedarf, aber gerade bei dem Begriff Radschnellweg wollte er davor warnen, dass so ein Begriff eine Menge Bedingungen vorgibt und gut zu überlegen ist, wo eine schnelle Radwegeverbindung verlaufen kann. Im Idealfall würde das bedeuten, eine schnelle Radwegeverbindung von Siegburg nach Bonn zu realisieren. Wenn jetzt darüber nachgedacht wird, auf eine höhere Breite zu gehen, zieht das Mehrkosten im sechsstelligen Bereich nach sich. Auch wenn es vom Land entsprechend gefördert wird, ist nicht zu vergessen, dass der Eigenanteil von ca. 1,5 Mio EUR immer noch eine Menge Geld darstellt. Man weiß noch nicht, wie sich die aktuelle Situation auf die Haushalte auswirken wird.

Vor dem Hintergrund, dass allen daran gelegen ist eine Rad- und Fußwegverbindung von einer guten Qualität hergestellt wird, sollte diesem Verwaltungsvorschlag zugestimmt werden. Die bestehenden Probleme mit dem Treppenbauwerk liegen auf Troisdorfer Seite. Da besteht nur die Möglichkeit auf die politischen Kollegen\*innen in Troisdorf zuzugehen um dafür zu werben, die Fortsetzung des Rad- und Fußweges entsprechend zu gestalten. Diese Vorlage basiert auf dem was in vorangegangenen Sitzungen auch besprochen worden ist. Da wird eine Menge Geld für ein gutes Produkt in die Hände genommen. Damit es auch entsprechend weitergeht und der Zeitplan mit der Melanbogen-Brücke passt, warb er dafür zuzustimmen.

Herr Piéla betonte, dass dies eine wesentliche Verbesserung zum bisherigen Zustand darstellt und sich alle darüber einig sind, falls diese 1,5 Mio EUR auf die Stadt zukommen, dies gut angelegtes Geld ist, wenn es in dem bisher vorgegebenen Rahmen bleibt.

Herr Quast schloss sich von Seiten der SPD-Fraktion den Worten von Herrn Schell an. Es handelt sich hier um eine sehr runde Planung und die Fragen wurden seitens der Verwaltung gut erläutert. Es ist kein Optimum, aber bevor sich das Horror-Szenario wie dargestellt realisiert, werden alle auf Troisdorf einwirken. Diesem Vorschlag kann sehr gut zugestimmt werden.

Herr Piéla erklärte abschließend, dass keine Hoffnungen in die Welt gesetzt werden sollten und mit Begriffen wie Radschnellweg, Radwegeverbindung, Radpendler-Route jongliert wird. Hier muss eine eindeutige Benennung gefunden werden, um nach außen darzustellen, um was es letztendlich geht. Da wird die Verwaltung zu den jetzt folgenden Veröffentlichungen sicherlich eine eindeutige Formulierung finden.