

Herr Gleß wies darauf hin, dass er diesen TOP bereits in der letzten Ratssitzung vor der Sommerpause angekündigt hat.

Das Problem sei in der Sitzungsvorlage dargelegt.

Der siegbegleitende Radweg sei kein Radweg, sondern ein Siegunterhaltungsweg, der seitens der Bezirksregierung (BR) immer betrieben wurde und unterschiedliche Eigentümer hat.

Die BR sage jetzt, dass sie den Weg nicht mehr braucht. Eine Bewirtschaftung der Sieg finde entweder anders statt oder gar nicht mehr. „Entfesselung der Sieg“ sei ein großes Projekt gewesen, an das sich manche erinnern können. Insofern sage die BR, dass sie den Weg nicht mehr braucht und ihn zurückbauen würde, wenn die anliegenden Städte und Gemeinden (Eitorf, Windeck, Hennef und Sankt Augustin) nicht sagen würden, dass sie den Weg übernehmen.

Das ist das Grundproblem.

Daher habe sich die Verwaltung an den Rhein-Sieg-Kreis (RSK) mit der Fragestellung gewandt, was passiert, wenn der siegbegleitende Weg übernommen, in die Baulast eingepflegt und für die Unterhaltung zuständig wird.

Der RSK habe gesagt, dass er für die vier Städte und Gemeinden einen gemeinsamen Förderantrag (FA) stellen würde, mit der Zielsetzung, den Weg auf der gesamten Länge zu ertüchtigen.

Diesen FA musste der RSK rasch stellen, damit Fristen eingehalten werden können.

Seine persönliche Einschätzung sei, dass der Stadt Sankt Augustin nichts anderes übrig bleibe, als den Weg in die Last zu nehmen, wenn sie nicht verhindern will, dass der Weg von der BR zurückgebaut wird.

Wenn der Weg zurückgebaut wird, werde es sehr schwer bzw. unmöglich sein, einen Weg auf dieser Trasse wieder zu realisieren, denn er sei dort in einem Naturschutzgebiet.

Nach seiner Einschätzung müsse dieser Weg gegangen werden, weil der siegbegleitende Fuß- und Radweg weiterhin wichtig ist.

Man werde bezogen auf diese Vorgehensweise, die wegen des zeitlichen Drucks schon mal prophylaktisch gewählt wurde, für den Fördergeber einen Grundsatzbeschluss benötigen, auch, dass man einen solchen Weg zu gehen im Stande ist und auch bereit ist.

Herr Schütze wunderte sich darüber, dass die BR einfach mal so beschließt, ihre Unterhaltungswege nicht mehr zu benötigen und die Übernahme durch die Kommunen erzwingt.

Man sei sich wohl einig, dass ein Rückbau keine adäquate Lösung sein kann und gesellschaftlich nicht zu akzeptieren ist.

Der Druck, der hier auf die Kommunen und die Politik ausgeübt wird, sei enorm.

Gut fand er die Idee, dass, wenn die Wege übernommen werden müssen, sie zunächst saniert werden. Das Förderprogramm biete sich wirklich an und die Umlegung der D4-Route weg von der B56 sei sinnvoll.

Er hatte zwei Fragen:

- Warum möchte die BR die Wege abgeben? Warum benutzt sie diese Wege nicht mehr?
- Was wird die Übernahme die Stadt Sankt Augustin kosten?

Herr Gleß bezifferte die Kosten auf etwa 10 Mio € für die gesamte Strecke von ca. 40 km. Für Sankt Augustin seien etwa 3 Mio € für den FA geschätzt worden.

Die Kosten für die laufende Unterhaltung werde die Stadt dann selbst tragen müssen.

Die BR gehe davon aus, dass sie künftig aus ökologischen Ansätzen heraus, weitaus weniger deutlich die Sieg bewirtschaften muss und brauche dafür den Siegunterhaltungsweg nicht mehr.

Herr Metz verwies auf eine Anfrage zur Vorlage, die noch nicht beantwortet sei.

Es sei schon sehr ärgerlich, dass das Land offensichtlich hier Zuständigkeiten und finanzielle Belastungen auf die Kommune abgewälzt. Insbesondere verwundere seine Fraktion aber auch sachlich, dass Landesregierung/die BR sagt, sie benötigen das nicht mehr für die Gewässerunterhaltung.

Er habe sich mehrfach mit dem Thema „Müll an der Sieg“ auseinandergesetzt. Im Landeswassergesetz stehe im § 61 Gewässerunterhaltung: „Die Unterhaltung eines oberirdischen Gewässers erstreckt sich auf das Gewässerbett und seine Ufer. Zur Unterhaltung gehört auch die Freihaltung, Reinigung und Räumung des Gewässerbettes und der Ufer von Unrat, soweit es dem Umfang nach geboten ist.“

Er nehme an, dass sie dieser Pflicht, den Müll an der Sieg wegzuräumen, noch nie nachgekommen ist.

Der Weg sei nicht nur ein Radweg. Er sei ein Fuß- und Radweg. Das Sorge bei einigen Leuten, die da spazieren, joggen und Fahrrad fahren, für eine Abwehrhaltung. Es sollte berücksichtigt werden, von einem Fuß- und Radweg zu sprechen, damit nicht der Eindruck entsteht, dass es nur ein Radweg ist.

Vollkommen anerkannt sei seitens der Grünen Fraktion die Zwangslage, in der man sich durch die Entscheidung übergeordneter Behörden befindet. D. h., man werde um die Übernahme vermutlich nicht herum kommen.

Man vermute auch, dass die reine Übernahme zulässig ist. Die Gewässerunterhaltungswege habe Bestandsschutz.

Dann komme die Frage was dort gebaut werden darf. Was ist zulässig dort an Wegeausbau und –ausbesserung? Man sei in einer Situation, wo man im höchsten Schutzstatus ist, den man haben kann.

Er entwarf folgendes Szenarium:

Dort seien Wege, die dann keine Gewässerunterhaltungswege mehr sind, sondern Fuß- und Radwege, die zur Disposition stehen könnten.

Dann könnte natürlich eine Aufsichtsbehörde (höhere Naturschutzbehörde) sagen, dass ein Ausbau über den Bestandsschutz hinausgeht.

Dann könnte zwar der RSK sagen, dass der Weg im Landschaftsplan steht.

Dann könnte aber ein Naturschutzverband kommen und sagen, dass der Landschaftsplan nicht interessiert, weil es europäisch geschützt ist und man da nicht einfach ausbauen darf und hinterfragen, ob der Landschaftsplan so in Ordnung ist.

Es gehe darum, dass die Stadt nicht nachher diejenige ist, die sich mit diesem ganzen Kram herumschlagen muss, mit naturschutzrechtlichen Genehmigungen.

Vermutlich werde man sich mit irgendwelchen Klagen und Aussagen von Behörden auseinander setzen müssen, die auf einmal ganz anders sind.

Seine Fraktion sei skeptisch.

Man wolle partnerschaftlich gucken, wie man es am besten aufzieht, dass die Wege erhalten werden. Und man wolle möglichst Verbesserungen erreichen.

Vielleicht müsse man nach der Debatte im Ausschuss das weitere Vorgehen auch noch mal interfraktionell besprechen.

Vielleicht biete die Verwaltung noch mal einen Zwischentermin ggf. digital an, wo Fragen vorab geklärt werden können.

Wesentlich sei, wo denn für die 3 Mio € auf Sankt Augustiner Stadtgebiet gebaut werden und welche Abschnitte konkret baulich ertüchtigt werden sollen.

Herr Kallenbach erläuterte, dass der Antrag bis Anfang August gestellt werden musste. Auf die Schnelle seien die Kosten für die gesamte Fläche ermittelt worden. Dafür sei es nötig gewesen, Probebohrungen durchzuführen. Dabei seien teilweise nur 2 cm Asphalt vorgefunden worden. Das gehe natürlich gar nicht. In diesen Bereichen sei ein Vollausbau geplant worden, in den alten Grenzen, wohlgemerkt. In Teilbereichen sei nur eine Deckensanierung nötig.

In der Vorlage sei beschrieben worden, dass die Teile von der BR auch von der BR unterstützt bzw. bezahlt werden. Das bedeute, dass man am Ende einen vollsanierten, durchgängigen Rad- und Fußweg über alle Gemeinden hinweg, erhalte.

Es sei allen klar, dass die Wege nicht verbreitert werden können. Das werde nicht genehmigt werden.

Man werde hier und da vielleicht minimal etwas an der Wegeführung ändern können. Aber das sei auch sehr eng begrenzt, weil man dafür in diesem Fall kein extra Verfahren starten könne.

Es komme zu Gute, dass eigentlich die Behörde, die die Wege loswerden will auch die Behörde ist, die einen Ausbau genehmigen muss. Es sei alles in einem Dezernat.

Die BR wolle die Wege u. a. loswerden, weil die Unterhaltung mittlerweile teurer ist, als die Investition in die Unterhaltung der Sieg. Die Kernaufgabe sei, die Sieg zu unterhalten und nicht die Wege.

Die Philosophie bei der Siegunterhaltung sei mittlerweile, punktuell in die Sieg zu gehen und dort die Maßnahmen durchzuführen, und nicht mehr flächig, wie früher der Ansatz war.

Bei den 3 Mio € rede man über die Kosten für eine Komplettsanierung im Bereich der Stadt Sankt Augustin, so dass für längere Zeit keine Sanierung mehr angestoßen werden muss.

Herr Metz meinte, dass man Optimierungen prüfen muss. In der Wegeführung seien teilweise richtig fiese Knicke, bei denen man überlegen muss, ob es für einen Radweg in Ordnung ist. Ggf. seien auch Kreuzungsbereiche etwas auszuweiten.

Es gebe auch Gewässerrenaturierung, wo ein Teil des Weges sowieso irgendwann verschwinden soll, nämlich zwischen dem toten Arm in Meindorf und der A59 in Menden. Hier hoffe er auf Fördermittel für die Renaturierung.

Er wollte wissen, ob ein kompletter Neuaufbau bei der 2 cm Wegedecke im FFH-Gebiet naturschutzrechtlich genehmigungsfähig ist.

Herr Gleß stimmte zu, dass dies Bestandteil des Problems ist. Er habe lieber selber die Wege in seiner Baulast und zu unterhalten. Dann wisse er, welche Fehler er mache und wie die Bewirtschaftungspläne aufzustellen sind.

Er habe als Beigeordneter immer ein Problem, wenn er sehe, dass es Unsicherheiten geben wird, die er aktuell nicht ausräumen kann.

Im Moment sei der Inhalt dieser Vorlage aktuell.

Manchmal stelle er fest, dass gerade bei Fuß- und Radwegen die gleiche Behörde, aber unterschiedliche Sachgebiete, Probleme machen, z. B. Fuß- und Radwegebrücke über die Sieg Richtung Troisdorf.

Dieser hier aufgezeigte Weg sei der Vielversprechendste. Einen anderen scheine es nicht zu geben. Und man müsse wohl diesen Weg einschlagen, aber trotzdem extrem vorsichtig sein, auch mit Aussagen, die im Moment Behörden, die vorgesetzt sind, glauben, ins Auftragsbuch schreiben zu müssen.

Auf Frage von Herrn Müller teilte Herr Kalle mit, dass es vom Land schon Zusagen gibt, da einzuspringen. Es sei aber alles noch ein bisschen unklar. Es sei wichtig gewesen, bei dem Programm schnell zu sein, weil u. a. je später der Antrag, desto höher der Eigenanteil. Das sei einer der Gründe, warum so schnell gehandelt werden musste.

Einen Kampf zwischen den Kommunen gebe es nicht. Die Angaben aus den Kommunen seien vom RSK zusammengetragen worden und Grundlage des Antrags, in dem für jede Kommune die Beträge enthalten sind.

Frau Dr. Echterhoff hatte mehrere Fragen:

- Ist es sicher, dass die Stadt die Förderung bekommt?
- Der Weg müsse verbreitert werden, sonst sei es kein Radweg und erst Recht kein Fuß- und Radweg, sondern eine Gefährdungszone
- Bekommt die Stadt Sankt Augustin 100% Förderung für finanzschwache Kommunen?
- Ist die Abgabe des Weges nach Landeswassergesetz zulässig?
- Kann auch die Verkehrssicherheit verbessert werden, in dem Sinne z. B. von Pollerentfernung?
- Wird der ADFC beteiligt?
- Hat die Verlegung der D4 Auswirkungen auf die Radpendlerroute (RPR)?
- Was geschieht mit dem Geld, das die BR einspart? Kann es für die Sanierung für die nächsten Jahre an die Stadt überschrieben werden?

Herr Gleß antwortete wie folgt:

Es sei nicht sicher, dass die Stadt die Fördergelder bekommt. Der Antrag sei fristgerecht gestellt worden. Aber wenn dieses Förderprogramm überzeichnet ist, könne es auch bedeuten, dass die Stadt keine Förderung bekommt. Er glaube aber, dass die Chancen gut sind.

Man könne darüber diskutieren, ab wann ein Weg eine ausreichende Breite hat. Er könne nicht die Hoffnung machen, dass in einem Naturschutzgebiet auf einer Länge von über 40 km auch nur um einen halben Meter verbreitert werden kann.

Der ADFC werde sagen, dass man es mit der Verbreiterung probieren soll.

Momentan sei allerdings nicht ermittelt worden, wieviel es kosten würde, den Weg zu verbreitern.

Auswirkungen auf die RPR sehe er aktuell nicht. Es sei denn, man komme irgendwann auf die Idee, auch diese Strecke zur RPR zu machen.

Geld aus dem Haushalt der BR werde es nicht geben.

Zu Fragen von Herrn Tenschert erläuterte Herr Kallenbach Folgendes:

Für den Ausbau seien Kosten ermittelt und einigermaßen verträglich im Haushalt untergebracht worden unter der Maßgabe, dass natürlich so viel Förderung wie möglich abgegriffen werden soll. Jedes Jahr, das später gebaut wird, ergibt weniger Förderung. Aus seiner Sicht sei die Splittung 1/3 – 2/3 bautechnisch durchaus machbar. Man müsse nur noch den sanierungswürdigen und den Neuausbaubereich definieren. Beide Varianten seien durchaus leistbar. Er rechne dieses Jahr noch mit der entsprechenden Förderzusage. Damit habe man das ganze nächste Jahr Zeit für die Planung und die Umsetzung. Planungstechnisch sei nicht mehr so viel zu tun, weil die Grenzen vorgegeben sind. Es gebe einen eindeutigen Standard, der zu bauen ist, zugrunde gelegt. Man müsse nur noch definieren, in welchen Bereichen vollausgebaut bzw. saniert wird. Ansonsten sei dort planungstechnisch nicht die große Leistung reinzustecken, es sei denn, dass verbreitert werden muss. Das sei aber aus Sicht des RSK äußerst fragwürdig, weil es im Naturschutzgebiet liegt.

Man spreche derzeit über eine Sanierung des Bestandsweges. Anschließend habe man den Vorteil, einen vollfunktionsfähigen Wegekörper zu haben mit einer sehr hohen Förderquote.

Im Sinne von „Retten aus Gewässern“ sei ihm nicht bekannt, dass diese Wege vorgehalten werden müssen. Im Bereich der Deichanlagen gebe es die Möglichkeit, Deichangriffswege zu haben, um dann bei Hochwasser die Gefahren abzuwehren. Die Wege, die hier überwiegend geführt werden, seien im Überschwemmungsbereich und zur Deichabwehr nicht notwendig.

Herr Köhler merkte an, dass man Ziele, die sich auf den Ausbaustandard beziehen, wie Breite, im Moment aus der Diskussion lassen sollte. Er hoffe, man könne sich darauf einigen, dass es vorrangiges Ziel sein muss, eine bestehende Wegeverbindung zu erhalten. Die möge unterhalb von bestimmten Standards für Radwege sein.

Aber zunächst sei die Erhaltung einer bestehenden Wegeverbindung wichtig, in die zu investieren sei.

Herr Metz widersprach dem teilweise. Klar sei, dass die Erhaltung des Weges in dieser Form sicherlich das ist, was am Ende maßgeblich ist. Trotzdem sei es eine Detailaufgabe zu gucken, ob dort Optimierungen möglich sind.

Es gebe natürlich das Planfeststellungsverfahren „Gewässerrenaturierung Siegmündung“, wo ein Teil des Weges wegfallen und neu gebaut wird. Dann müssten auch die Anschlüsse an den jeweiligen Stellen passen. Es solle nicht sein, dass jetzt etwas saniert wird, was nach einer Renaturierung der Sieg wieder weg muss.

Es gebe ein paar Ecken, die für Radfahrer extrem schwierig, unkomfortabel und gefährlich sind, insbesondere der Knick in Meindorf, nach dem toten Arm, im Bereich der Brücken (Melanbogenbrücke). Da müsse man zweimal 90° auf kurzer Ecke. Im Bereich der B56-Brücke werde man sehr eng an die Straße geführt. Das sei unübersichtlich. Da müsse man prüfen, wem die Grundstücke gehören und wie man den Weg etwas sacher verschwenken kann, damit er besser einsehbar ist.

Das seien Dinge, die die Verwaltung früh prüfen soll.

Man plädiere dafür, weil die Naturschutzverbände, insbesondere der BUND, alarmiert sind.

Er erneuerte seine Anregung, dass man vor Erstellung einer Ratsvorlage einen Informationstermin der Verwaltung zwischenschaltet, um über die ganzen Dinge, die hier diskutiert wurden, zu berichten.

Frau Dr. Echterhoff räumte ein, dass der Weg wegen des Naturschutzes möglicherweise nicht verbreitert werden kann. Es solle auch ein Gehweg bleiben. Sie wollte wissen, wie die Verwaltung es einschätzt, dass man zumindest Gehwege noch dazu baut, damit zumindest die Fußgänger von dem Radweg wegkommen, dort mehr Platz ist und man auf dem Radweg Mittelstreifen einziehen kann, um ihn dann besser nutzen zu können. Die Gehwege müssten ja nicht so versiegelt sein, wie Asphalt. Das könne man noch auf dieser Informationsveranstaltung thematisieren.