



Protokoll zu barrierefreien Anbindung der Rad-Gehwegbrücke Stadtgebiet Troisdorf -
 1

Projekt: Rad-Gehwegbrücke über die Sieg – Sankt Augustin Menden – Troisdorf FWH

Termin: 23.09.2020 10:00 – 11:30 Uhr

Ort: Ortstermin an der Treppenanlage und dem Pegelhaus
 –Troisdorfer Stadtgebiet

Teilnehmer:

Herr Schwamborn	Stadt Sankt Augustin FDL Tiefbau
Herr Euler	Stadt Troisdorf - Mobilität
Herr Zemke	Stadt Troisdorf - Tiefbauamt
Herr Flierenbaum	SWECO GMBH Bonn
Frau Bauer	Rietmann Beratende Ingenieure PartG mbB (RBI)
Frau Rietmann	Rietmann Beratende Ingenieure PartG mbB (RBI)

Einleitung:

Die Stadt Sankt Augustin plant den Neubau einer Fußgänger- und Radwegbrücke zwischen Sankt Augustin – Menden und Troisdorf - West über die Sieg. Hintergrund des Vorhabens ist, dass die alte ehemalige Verbindung der beiden Städte über einen Randsteg an einer bestehenden Eisenbahnbrücke aufgrund des schlechten baulichen Zustandes gesperrt ist. Außerdem ist der Steg für die heutigen Belange zu schmal. Diese fehlende Verbindung stellte bislang eine der wenigen Möglichkeiten zur Siegüberquerung für den Rad- und Fußgängerverkehr dar. Dabei ist sie die kürzeste von Süden nach Troisdorf.

Im Rahmen des Neubaus der Zugverbindung S 13 zwischen Troisdorf und Bonn-Beuel bekommt die Eisenbahnstrecke in diesem Bereich ein neues Gleis auf der westlichen Seite der bestehenden Brücke. Das alte bestehende zweigleisige Eisenbahnbrücken-Bauwerk soll zukünftig erneuert werden. Für die Fußgänger und Radfahrer soll eine getrennte Brückenüberführung durch die Stadt St. Augustin und die Stadt Troisdorf erstellt werden (Planer: SWECO GmbH 2020). Der Brückenkopf der neuen Fuß- und Radwegbrücke soll auf dem Troisdorfer Stadtgebiet einen barrierefreien Anschluss an den vorhandenen Siegtal-Radweg erhalten. Der Ortstermin diente dazu, verschiedene Varianten einer möglichen Anbindung zu besprechen und mögliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu diskutieren und zu erläutern.

Punkt	Thema
1.1	Vor Ort wurden sich zunächst die Biotopstrukturen an der Böschung zwischen dem Siegtal-Radweg rechts Siegabwärts und der neuen Straßenführung der Mendener Straße angeschaut. Dieser Bereich ist durch die hier vorhandenen Gebüsch- und Baumstrukturen gut eingegrünt. Diese Gehölzriegel verschatteten den bereits erfolgten Eingriff durch die Baumaßnahmen, verursacht durch das Straßenbrückenbauwerk für die S 13.

<p>Desweiteren wurden die Vegetationsstrukturen Siegabwärts auf der linken Radwegeseite zwischen dem Siegtal-Radweg und der Sieg in Augenschein genommen.</p> <p>Beide angesprochenen Böschungs- und Uferböschungsf lächen sind Teil des FFH-Gebietes DE 5210-303.</p> <p>Frau Rietmann machte deutlich, dass die Prüf- Kaskade für den, durch eine barrierefreie Anbindung des Rad-Gehweges von der neuen Brücke entstehenden Eingriff, die Vermeidung, die Verminderung und der Ausgleich ist. Zunächst ist jeder größere Eingriff zu vermeiden, wenn er nicht zu vermeiden ist, muss er heruntergemindert werden und ist dann entsprechen auszugleichen. Eine Beeinträchtigung des Wasserkörpers des FFH-Gebietes Sieg zu gänzlich zu unterlassen.</p> <p>Es wurden verschiedene Varianten angesprochen, wie man einen barrierefreien Übergang des neuen Brückenkopfes, der an den Siegtal-Radweg anschließt, errichten kann.</p> <p>Aus landschaftsrechtlicher Sicht ist zunächst der Aufzug die eingriffsärmste Variante, die Rampe links vom Siegtal-Radweg erzeugt weniger Eingriff (Gras- und Krautstrukturen mit einigen alten und jungen Bäumen) als die Rampenführung rechts vom Siegtal-Radweg (hoher Eingriff in bestehende Gebüschstreifen und vorhandenen alten Bäumen, durch den Bedarf an Stützwänden sowie in das Landschaftsbild.</p> <p>Bauliche Erläuterung der Varianten durch Herr Flierenbaum:</p> <p><u>Variante 1: Aufzug</u></p> <p>Die bestehende Treppenanlage wird saniert. Um eine barrierefreie Wegeverbindung für gehbeeinträchtigte Menschen zwischen der neuen Siegbrücke und dem Siegtal-Radweg auf Troisdorfer Seite zu schaffen, wird ein Aufzug am Brückenkopf (oberes Treppenplateau) hergestellt. Die Kabinengröße des Aufzugs ist so zu wählen, dass Kinderwagen, Rollstühle, aber auch E-Bikes befördert werden können. Der Aufzug muss überflutungssicher sein, d. h. die Maschinen- und E-Technik müssen oberhalb der Aufzugskabine im Aufzugskopf montiert werden und als Grundstellung der Kabine muss die obere Haltestellenposition programmiert sein. Die Aufzugsunterfahrt ist mit einem Pumpensumpf inkl. Pumpe auszustatten. Bei Hochwasser (Überflutung des Aufzugs) muss die Kabine in der Grundstellung verbleiben und der Aufzug automatisch außer Betrieb gehen. Eine zusätzliche barrierefreie Rampe ist bei dieser Variante nicht vorgesehen. Der Entfall an Vegetationsflächen sowie der Verlust an Retentionsraum ist gering.</p> <p>Weitere Wegeverbindungen zur Mendener Straße K29 oder ins Troisdorfer Stadtgebiet werden unabhängig von der Variantenbetrachtung durch die Stadt Troisdorf untersucht.</p> <p><u>Variante 2: Rampe links vom Siegtal-Radweg (auf Uferseite)</u></p> <p>Die bestehende Treppenanlage wird saniert. Am Brückenpfeiler auf Troisdorfer Uferseite – dieser ist zwischen Sieg und Siegtal-Radweg angeordnet – schließt die Rampe an und verläuft parallel zum Siegtal-Radweg auf dem Uferstreifen. Die Rampe wird auf gesamter Länge (rd. 75 m plus Ruhepodeste = rd. 90 m) als Brücke, d. h. ca. 3-4 Pfeiler und 4-5 Brückenfelder, konstruiert. Um die notwendigen Radwegebreiten sowohl auf der Rampe wie auch auf dem Radweg zu gewährleisten, ist ggf. eine punktuelle, geringfügige Verschiebung des vorhan-</p>

<p>denen Siegtal-Radweges Richtung vorhandener parallel verlaufender Stützwand vorzunehmen. Die im Uferstreifen vorhandenen Bäume können ggf. teilweise oder ganz erhalten bleiben. Der Retentionsraum bleibt im Wesentlichen erhalten.</p> <p><u>Variante 3: Rampe rechts vom Siegtal-Radweg (entlang best. Stützwand)</u> Die bestehende Treppenanlage wird saniert. Die Rampe setzt im Brückenfeld der Siegradbrücke auf Troisdorfer Seite zwischen Pfeiler und Brückenkopf an und verläuft zuerst als Brückenfeld annähernd ohne Längsgefälle bis zur bestehenden Stützwand hinter dem Treppenfuß. Dort wird das Widerlager angeordnet. Parallel zum Siegtal-Radweg wird eine weitere Stützwand hergestellt und der Bereich zwischen den Stützwänden mit dem erforderlichen Gefälle erdaufgefüllt. Auch hier ergibt sich eine Rampenlänge von rd. 90 m, doch ist die Länge des ersten Brückenfeldes bis hinter die Treppenanlage noch hinzuzurechnen, sodass die Variante 3 eine rd. 20 m größere Gesamtlänge erreicht als Variante 2. Im Verlauf der Rampe ist der gesamte Bewuchs einschl. aller Bäume zu beseitigen. Der Verlust an Retentionsraum ist massiv.</p> <p><u>Unter-Variante 3.1: wie vor</u> Diese Variante unterscheidet sich zur Variante 3 durch die Konstruktion. Lage und Längsverlauf der Rampen sind identisch, nur wird die Rampe als Brücke mit Pfeilern und Brückenfeldern hergestellt. Sämtliche Bäume im Verlauf der Rampe müssen entfallen, allerdings verbleibt zwischen den Pfeilern Vegetationsfläche und der Retentionsraum wird nur geringfügig eingeschränkt.</p> <p><u>Variante 4: Rampe oberhalb der bestehenden Stützwand - nur angedacht</u> Die bestehende Treppenanlage wird saniert. Auf Niveau des Troisdorfer Brückenkopfes (Podest Oberkante Treppenanlage) wird ein Radweg einschl. Rampe zwischen Gabionensicherung der Mendener Straße K29 und bestehender Stützwand bis zum Ende der Stützwand und von dort weiter bis auf den Siegtal-Radweg hergestellt. Zur Absicherung der Gabionen sowie der Böschung zur K29 und zur Erreichung der Radwegbreite entlang der Treppenanlage sind umfangreiche Ingenieurbauwerke erforderlich. Die Realisierbarkeit der barrierefreien Längsabwicklung (Gefälle max. 6% plus Ruhepodeste) muss noch überprüft werden. Sämtlicher Bewuchs einschl. Bäume im Verlauf der Trasse oberhalb der bestehenden Stützwand entfallen, ebenso wie im Anschlussbereich an den Siegtal-Radweg. Retentionsraum entfällt bei dieser Variante nicht.</p> <p><u>Variante 5: Spindelrampe - wird verworfen</u> Anstelle einer geraden, längsgeführten Rampe ist die Lösung einer Spindelrampe aufgeworfen worden. Auch eine Spindelrampe darf, um eine barrierefreie Verbindung zwischen Brücke und Siegradweg zu ermöglichen, nur mit einem Längsgefälle von maximal 6% und Anordnung von entsprechenden Ruhepodesten ausgebildet werden. Bei einem Höhenunterschied von rd. 4,50 m ergibt sich eine Rampenlänge von über 75 m ohne Berücksichtigung der Ruhepodeste. Setzt man eine lichte Höhe von 2,25 m für den Radfahrer zuzüglich 0,25 m für den Sicherheitsraum an, ergeben sich zwei Spindelrundungen mit jeweils 37,5 m Abwicklungslänge in der Mittelachse. Daraus errechnet sich ein Spindel-durchmesser von rd. 12 m bzw. rd. 16 m an der Außenkante. Diese Spindel ist an der Troisdorfer Siegseite in der unmittelbaren Umgebung der Siegradbrücke geometrisch nicht darstellbar.</p>
--

1.2	<p>Die Stadt Sankt Augustin veranlasst die vermessungstechnische Aufnahme des Geländes, welches für die barrierefreie Rampenführung genutzt werden könnte, damit Sweco in der Lage ist, den Kostenaufwand für die angedachten Lösungen realistischer einzuschätzen.</p> <p>Der zu erwartende Kostenaufwand sollte den möglichen Aufwand an dem landschaftsrechtlich zu erbringenden Ausgleich (Kosten auf einen Zeitraum von 30 Jahren) mit darstellen. Dieses gilt auch für die Wartungsarbeiten für einen Aufzug und mögliche Schutzmaßnahmen gegen Vandalismus.</p> <p>Des Weiteren ist ein möglicher Retentionsraumverlust mit zu berücksichtigen, sowohl im wasserrechtlichen als auch im landschaftsrechtlichen Ausgleich.</p>
1.3	<p>Wenn alle Daten zu den Varianten vorliegen, empfiehlt Frau Rietmann die Kontaktaufnahme mit der UWB und UNB des Rhein-Sieg-Kreises um auszuloten, welche der vorgesehenen Lösungen für die Barrierefreiheit/Anbindung an den Siegtal-Radweg, von der Seite der Behörden des Rhein-Sieg-Kreises mitgetragen werden könnte. Der Termin sollte möglichst vor Ort erfolgen.</p>

Das vorliegende Protokoll gibt die Auffassung des Unterzeichners wieder. Sollten abweichende Meinungen vorhanden sein, so sind diese binnen 4 Werktagen nach Erhalt dieses Protokolls dem Unterzeichner schriftlich mitzuteilen.

Aufgestellt: Königswinter, den 1.10.2020

Rietmann Beratende Ingenieure Part mbB mit Zuarbeit durch Herrn Flierenbaum
i.A. L. Bauer , I. Rietmann,

Verteiler:

Herr Schwamborn	Bernd.Schwamborn@sankt-augustin.de
Herr Euler	EulerD@troisdorf.de
Herr Zemke	über Herrn Euler
Herr Flierenbaum	Juergen.Flierenbaum@sweco-gmbh.de
Frau Piela	I.Piela@buero-rietmann.de