

Entsprechend TOP 1 wurde TOP 4 „Finanzielle Förderung für Baumaßnahmen Fußgängerunterführung Narzissenweg“ DS.-Nr. 21/0335 vor TOP 3 „Korridorstudie Stadtbahnlinie 66 – Fragen und Diskussionen“ (DS-Nr. 21/0333) behandelt.

Herr Gleiß ergänzte zwei Aspekte zur Sitzungsvorlage:

1. Er würde sich wünschen, die Unterführung so aufrechterhalten zu können, wie sie ist, und das statische Problem dort nicht zu haben. Es gehe um die Querung der Linie 66. Dazu zähle auch diese Unterführung.
2. In der letzten Sitzung sei über finanzielle Möglichkeiten der Förderung gesprochen worden. Es sei zunächst gesagt worden, dass es keine Fördermöglichkeiten gibt. Das sei nun überprüft worden. Es gebe nun diese Vorlage, die die Aussage, dass es keine Fördermöglichkeiten gibt, aufweicht.

Herr Bäsch äußerte Befremden über die Kostenkalkulation. Für die relativ kleine Unterführung erschienen die Kosten von 3,5 Mio € exorbitant hoch im Vergleich zur Ost-West-Spange (OWS), die gerade mal 1 Mio € teurer gewesen sei.

Herr Kallenbach (FB 7) erläuterte, dass es bei der OWS eine ganz andere Situation gewesen sei. Bei der OWS habe man das große Glück gehabt, dass ein Brückenbauwerk komplett neben dem in Betrieb befindlichen Bahnstrang entwickelt und dann in einer Wochenendaktion das fertige Brückenbauwerk eingeschoben werden konnte. Das gehe im Narzissenweg nicht. An dieser Stelle müsse mit aufwendigen Sicherungsmaßnahmen vor Ort gebaut werden, um den Bahnverkehr so lange es geht aufrecht zu erhalten. Vor Ort müsse betoniert und die Bauteile eingebracht werden. Außerdem gebe es im Umfeld dieser Baumaßnahme keine Baustelleneinrichtungsmöglichkeit. Man müsse auf Privatgrundstücke zurückgreifen, um überhaupt ein Bauwerk etablieren zu können. Das führe zu deutlich längeren Bauzeiten und zu Mehrkosten. Derzeit sei mit immensen Baukostensteigerungen zu rechnen. Das seien Aspekte, die zu dieser Kostenschätzung geführt haben. Dabei seien Kosten für etwaige Schienenersatzverkehrsmaßnahmen noch nicht berücksichtigt. Hier gehe es nur um die Kosten, die im Rahmen einer Machbarkeitsstudie überschlägig ermittelt wurden und den örtlichen Gegebenheiten geschuldet sind.

Herrn Schütze (FDP-Fraktion) fehlte die Phantasie, wie diese Maßnahme finanziert werden kann.

Es gebe hier keine politische Kraft, die sich nicht wünschen würde, dass die Unterführung weiter Bestand hat. Er wollte wissen, ob auch bei der Verfüllung ein Schienenersatzverkehr nötig ist, ob er zeitlich kürzer und daher auch preiswerter wäre und ob bei den vorgesehenen Kosten die Fördermittel noch abzuziehen oder schon mit eingeflossen sind.

Herr Kallenbach erläuterte, dass bei beiden Maßnahmen Schienenersatzverkehr anfallen wird, weil nicht alles unter der laufenden Schiene gemacht werden kann. Bei der Verfüllung würden deutlich weniger Sperrzeiten nötig als bei einem Neubau vor Ort. Die Gesamtkosten könne er noch nicht beziffern. Man sei noch im Stadium einer Machbarkeitsstudie. Das gebe Orientierungsdaten.

Herr Kalle (FD 6/10) berichtete, dass die angesprochene Förderung über die Stadtwerke Bonn abgewickelt werden muss. Dieses Programm richte sich nur an die Betreiber. Es handele sich um eine Förderung von 40%. Dabei sei nur ein kleiner Teil der Kosten förderfähig. Baustelleneinrichtung, Sicherung und Schienenersatzverkehr seien nicht förderfähig. Man rechne in dem Bereich mit nicht förderfähigen Kosten von etwa 1 Mio €.

Bei den Kosten für den Schienenersatzverkehr sei mit etwa 130.000,-- € brutto pro Woche zu rechnen.

In der ganz groben Abschätzung liege eine Differenz der Sperrzeiten von Verfüllung und Ersatzneubau von etwa vier Wochen vor. Das bedeute, dass alleine die Differenz der Schienenersatzverkehrskosten bei mehr als ½ Mio € liegt.

Herr Stecher (SWB) bestätigte diese Darstellung. Man sei seinerzeit so verfahren, dass die erforderlichen Maßnahmen erst mal im Maßnahmenplan abgebildet wurden, weil der Zustand bekannt und man in Abstimmung mit der Verwaltung war.

Herr Metz (Bündnis 90/Die Grünen) gab zu Bedenken, dass der Betrag von etwa 3,5 Mio € natürlich hoch sei.

Es sei insbesondere nicht barrierefrei und nicht für Fahrradfahrer zu nutzen. Auch ältere Menschen mit Rollator hätten vermutlich ein Problem, diese Unterführung zu nutzen, wenn sie erhalten bliebe.

Er sei mit der Aussage, dass eine ebenerdige Querung nicht genehmigungsfähig ist, nicht einverstanden. Es gebe an den Stadtbahn- und Straßenbahnstrecken ebenerdige Übergänge, die alle funktionieren, die niemand infrage stellt.

Es seien sogar teilweise neue geschaffen worden.

Man müsse an die Landesregierung appellieren und auch mal eine Petition starten, um dafür zu sorgen, dass das Gesetz geändert wird.

Frau Feld-Wielpütz (CDU-Fraktion) schloss sich Herrn Metz an.

- Sie brachte zum Ausdruck, wie wichtig diese Unterführung für die Bürger, insbesondere der Blumensiedlung, van-Dijk-Straße, von-Claer-Straße, usw. ist. Die Unterführung werde nicht nur von den unmittelbaren Anliegern genutzt, sondern auch von Menschen, die mit dem Fahrrad entlang der S66-Trasse, von Hangelar kommend, nach Siegburg fahren wollen, um die B56 zu meiden. Der Fußweg über die Mendener Straße sei auch nicht komfortabel ausgebaut, weil er streckenweise ziemlich eng sei. Ihre Fraktion wolle gerne alles tun, diese Unterführung zu erhalten. Zur Sitzung am 17.6.2021 habe ihre Fraktion beantragt, Fördermittelakquise zu betreiben. Damals sei von der Verwaltung geantwortet worden, dass es keine Fördermittel gibt.
- Heute gebe es eine neue Sitzungsvorlage. Nun sei festgestellt worden, dass über das Programm „Kommunale Schiene“ eine entsprechende Förderung doch möglich ist. In der Kostenschätzung, die der Sitzung am 17.6.2021 zu Grunde lag, seien für sonstige Maßnahmen/Baustelleneinrichtung 309.750,-- € geschätzt. In der Nachbarschaft gebe es relativ große Grundstücke. Da könne man sicherlich auch mal nachhören, inwiefern der eine oder andere bereit wäre, da eine

Baustelleneinrichtung vorzunehmen. Sie wollte wissen, ob das geprüft worden ist und wie es zu dieser Kostenschätzung kommt.

Wunsch des Ausschusses sei gewesen, dass der ebenerdige Übergang als Alternative herangezogen wird.

Diese Kostenschätzung basiere auf einem Gutachten. Hier würde ein Vergleichsangebot Sinn machen.

Dass alles in einem Verhältnis stehen muss, sei auch den Anliegern klar.

Aber man müsse verstehen und guten Gewissens sagen können, dass entweder geschlossen oder ertüchtigt wird. Es sei denn, es werde eine andere Alternative gefunden, insbesondere, im Zusammenhang mit der Taktverdichtung.

Diese Taktverdichtung habe für die Bürger in Mülldorf eine ganz besondere Bedeutung. Sie bitte daher, diese Unterführung nicht unterschwellig zu betrachten, sondern ihr auch die entsprechende Priorität zukommen zu lassen.

Wenn es dann eine Sitzungsvorlage gibt, in der alle diese Aspekte aufgenommen und überlegt worden sind, könne man darüber entscheiden.

Herr Gleß erläuterte, dass es einerseits die Korridorstudie mit der Taktverdichtung gibt und andererseits diese Unterführung.

Vergleichsangebote würden dann eingeholt, wenn Angebote zur Durchführung der Maßnahmen gewertet werden sollen. Es gehe jetzt nicht darum, zwei gleichgelagerte Machbarkeitsstudien zu haben, die bereits inhaltlich miteinander konkurrieren.

Bei einer Machbarkeitsstudie würde die grundsätzliche Machbarkeit und Umsetzbarkeit von Dingen untersucht. Man sei noch nicht bei der Planung, um entsprechende Tiefenschärfe herein zu bringen.

Herr Kallenbach bekräftigte, dass zur letzten Sitzung die Machbarkeitsstudie übermittelt wurde, die durch ein sehr renommiertes Unternehmen, deutschlandweit und international sehr angesehen, getätigt wurde. In dieser Studie seien ganz klar und hart ingenieurtechnisch die Fakten aufgelistet. Es seien Rahmenbedingungen geprüft und zusammengetragen und dann nach ingenieurtechnischen Kenntnisständen bewertet worden.

Die ganzen Einzelmaßnahmen hätten dann zu dem Fazit geführt, dass eine Ertüchtigung des bestehenden Bauwerks nicht möglich ist, weil die Substanz das nicht hergibt. Der Beton sei aus heutiger Sicht abgängig. Es habe dazu geführt, dass ein Neubau mit zusätzlichen Stufen versehen werden muss, weil neue Regelwerke andere Deckungen und andere Stärken vorsehen. Das sei dargestellt worden.

Als Alternative sei dargestellt worden, was wäre, wenn auf diese Unterführung verzichtet wird.

Ein anderes Büro würde nicht zwingend zu einem anderen Ergebnis kommen, weil die Rahmenbedingungen klar seien.

Hinsichtlich der Förderung sei dargelegt worden, dass die der Verwaltung zugänglichen bekannten Fördertöpfe dies nicht hergeben, weil eine Verschlechterung herbeigeführt wird, im Sinne der Barrierefreiheit. Zwingende Voraussetzung für die der Verwaltung normalerweise zugänglichen Fördertöpfe sei immer eine Verbesserung. Das könne vor Ort nicht realisiert werden.

Es sei zugesichert worden, trotzdem noch mal bei den Kontaktpersonen nachzufragen. Dann sei über die Kollegen aus Bonn dieser Fördertopf dargelegt worden, der aber nirgendwo veröffentlicht war, und den die Verwaltung daher nicht habe kennen können.

Hinsichtlich eines alternativen Übergangs sei die Verwaltung an Gesetze gebunden. Seines Wissens sei in diesem Bereich die Bahntrasse wie eine Eisenbahn zu werten, weil sie auf einem separaten Damm geführt wird. Es werde nach den Maßgaben der deutschen Bahn bewertet. Das führe dazu, dass unter den derzeitigen Rahmenbedingungen kein ebenerdiger Übergang für Fußgänger zu schaffen sei.

Er betonte, dass es sich um eine Machbarkeitsstudie handelt. Die höheren Kosten hätten mit der Örtlichkeit und den entsprechenden schwierigen Baubedingungen zu tun. Es sei keine Entwurfs- oder Ausführungsplanung.

Ein Umweg sei je nach Weg und Richtung unterschiedlich.

In der Machbarkeitsstudie sei graphisch dargestellt, welche Flächen im unmittelbaren Umfeld der Unterführung von Privat in Anspruch genommen werden müssen. Sonst könne bauphysikalisch an der Stelle die Unterführung gar nicht neu gebaut werden. Das sei in der Machbarkeitsstudie bereits hinterlegt.

Ein gewisser Ansatz sei enthalten. Man müsse in den konkreten Verhandlungen mit den Eigentümern natürlich schauen, ob es überhaupt mit den angesetzten Kosten machbar ist.

In der Ausführungsplanung werde sich dann zeigen, wie die endgültige Unterführung aussieht und ob vielleicht ein paar Quadratmeter mehr oder weniger gebraucht werden. Das könne zu diesem Zeitpunkt noch nicht valide abgeschätzt werden.

Herr Kalle verwies auf die Diskussion, als die alte Fußgänger- und Radfahrerbrücke zugänglich war. Es sei damals alles versucht worden, eine ebenerdige Haltestelle hinzubekommen. Das sei gescheitert.

Herr Seppelt (SWB) erklärte, dass man hier nicht nur den Vorschriften der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - *BOStrab*) unterliege, sondern der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO). Man habe die Möglichkeit, dort einen ebenerdigen Bahnübergang für eine Überquerung eines eigenen Gleiskörpers herzustellen.

Ein Bahnübergang führe an der Stelle zu weiteren Maßnahmen. Man könne da nicht mit den Geschwindigkeiten fahren, die heute gefahren werden, was wiederum Wechselwirkungen auf alle anderen Dinge haben könnte.

Herr Köhler fasste zusammen, dass die Unterführung wünschenswert sei. Aber bei Kosten von mehr als 3,5 Mio € könne man das bei der derzeitigen Haushaltslage eigentlich nicht vertreten. Da stimme einfach die Kosten-/Nutzenrelation nicht.

Ohne eine massive Förderung könne man sich das nicht leisten.

Man habe heute schon gehört, dass man von massiven Förderungen kaum ausgehen kann. Eine schwache Förderung stehe auf wackeligen Füßen. Daher stelle sich wieder die Frage zur Kosten-/Nutzenrelation.

Er persönlich finde verständlich, dass da eine Unterführung von der umliegenden Wohnbevölkerung oder auch von Radlern gewünscht wird. Aber die jetzige Situation sei schon schlecht, und von Barrierefreiheit könne man da überhaupt nicht reden. Und Barrierefreiheit herzustellen, werde auch nicht machbar sein. Denn dafür brauche man dauerhaft mehr Grundstücke von den Anliegern.

Mehr als 3,5 Mio € seien kaum zu vertreten in der jetzigen Haushaltslage.

Eine Förderung sei sehr fraglich.

Die Angelegenheit sei im Haupt- und Digitalisierungsausschuss (HaDi) in den Haushaltsberatungen zu beraten.

Daher verbiete sich heute eigentlich eine Beschlussfassung darüber.

Man solle sich die Zeit nehmen, bei einem so großvolumigen Projekt alles noch einmal gründlich bedenken und in Relation zu anderen Dingen im Haushalt stellen.

Frau Dr. Echterhoff erinnerte an die Sitzung vom 17.06.2021.

- Es sei auch darüber gesprochen haben, ob die SWB an den Kosten beteiligt werden können. Sie wollte wissen, inwiefern das möglich ist oder nicht, und aus welchen Gründen.
- Es sei sehr unglücklich, dass eine ebenerdige Querung nicht möglich sein soll wegen der Verschlechterung der Sicherheit. Sie wollte wissen, wie die Möglichkeit eingeschätzt wird, nach Verfüllung dort eine ebenerdige Querung zu realisieren. Es gebe dann einen neuen Tatbestand und keine Verschlechterung der Sicherheitslage mehr.
- Gefehlt habe die Rechtsgrundlage für die ebenerdige Querung. Sie bat um Erläuterung, um welche Rechtsgrundlage es sich handelt.

Ihre Fraktion empfehle, keinen Beschluss zu fassen, ergänzend zu prüfen oder an den HaDi zu verweisen.

Herr Gleß bestätigte das aktuelle Sicherheitsproblem, das ein rasches Handeln erfordert habe.

Bei den Zeiträumen sei das Jahr 2023 zu Grunde gelegt worden. Das erfordere natürlich Handeln. Nach der Machbarkeitsstudie müsse geplant und dann erst gebaut werden.

Die Entscheidung müsse nicht zwingend heute getroffen werden. Man komme um die Entscheidung, die Unterführung dicht zu machen, mutmaßlich nicht vorbei, wenn man nicht gewillt ist, den Betrag dafür bereit zu stellen.

Er schlage vor, bezogen auf die beiden übrigen Varianten, eine Synopse zu erstellen, die Vor-, Nachteile und Kosten inkl. einer Förderung beinhaltet und zur besseren Darstellung der Entscheidungsmöglichkeiten noch einmal vorzulegen.

Die heutige Sitzung halte er deshalb für sinnvoll, weil die Fragen gestellt werden können, die es dann ggf. ermöglichen, ein Nachtragsgutachten erstellen und diese Fragen beantworten zu lassen.

Für die Haushaltsberatungen seien die Beträge, die aktuell bekannt sind, angemeldet. Am Haushaltsentwurf werde zur Zeit gearbeitet, damit es gelingt, die erforderlichen Beträge zu inkludieren.

Das bedeute, dass man sich in der übernächsten Sitzung des Mobilitätsausschusses (11.11.2021) diesem Thema widmen könne.

Zum ebenerdigen Übergang erklärte er, dass die SWB dafür nicht verantwortlich seien. Es sei dort leider nicht möglich, an der Stelle einen ebenerdigen Übergang zu schaffen.

Gerade ein ebenerdiger Übergang würde an der Stelle aber zu einer eindeutigen Verbesserung führen, auch in Bezug auf die Barrierefreiheit.

Wenn das derzeitige Bauwerk nur ertüchtigt würde, würde man es nicht barrierefrei hinbekommen, aber dafür trotzdem einen höheren Millionenbetrag investieren.

Eine Petition bringe nichts, weil aufgrund der Abgängigkeit des Bauwerks bis dahin längst Fakten geschaffen werden müssen.

Für die Zukunft wäre es schön, wenn die gesetzlichen Grundlagen so modifiziert würden, dass es auch an anderen Stellen der Stadtgebiete in der Region möglich ist, mehr für die Barrierefreiheit zu tun, als sich nur auf eine gesetzliche Grundlage zu beziehen, die er in der Tat für veraltet halte.

Herr Seppelt (SWB) teilte mit, dass sich das ganze Bauwerk auf eine vertragliche Grundlage zwischen der SSB und der Stadt Sankt Augustin bezieht. Dort sei gemeinsam festgelegt worden, dass alle Maßnahmen, die mit diesem Bauwerk zusammenhängen, zu Lasten der Stadt Sankt Augustin gehen und die SSB an der Stelle keinerlei Kosten für die Instandhaltung oder auch den Rückbau trägt.

Frau Feld-Wielpütz bestätigte, es sei bereits in der letzten Sitzung gesagt worden, dass die Unterführung im Zusammenhang mit dem Maßnahmenplan der SWB gesehen wurde und im Zusammenhang mit der Geschwindigkeit.

Im Haushalt sei ursprünglich ein Betrag von 201.000,-- € für die Sanierung des Bauwerks Eisenbahnüberführung (EÜ) Narzissenweg vorgesehen gewesen. Davon sei man im Rat ausgegangen.

Dann sei die Unterführung im letzten Jahr geschlossen worden. Auf Anfragen sei geantwortet worden, dass sie wahrscheinlich renovierungsbedürftig ist.

Ein Jahr später sehe sie auch den zeitlichen Druck. Man müsse aber die Möglichkeit haben, sich intensiv damit auseinander zu setzen. Sie sehe sich nicht in der Lage, jetzt schon alle Fakten beurteilen zu können. Sie wolle folgendes wissen:

- Wann wurde der Maßnahmenplan der SWB erstellt, vor welchem Hintergrund und ob es nur um die Unterführung oder auch noch um andere Aspekte im Zusammenhang mit der Bahntrasse ging.
- Was hat das mit der Geschwindigkeit zu tun bei der Betrachtung der Unterführung?
- Steht dies in einem Kontext mit der Taktverdichtung, weil die Unterführung jetzt auch mehr belastet sein wird als vor diesem Beschluss?
- Welche kompensatorischen Maßnahmen gibt es?

Wegen der Herstellung der Barrierefreiheit müsse festgestellt werden, ob überhaupt jemand bereit ist, ein Grundstück zu verkaufen. Sie gehe davon aus, dass niemand dazu bereit ist. Dann brauche man sich damit nicht mehr zu beschäftigen. Wenn es doch eine Möglichkeit gäbe, die Barrierefreiheit herzustellen, dann habe man auch die Möglichkeit, in eine entsprechende Fördermittelakquise zu gehen.

In der Sitzungsvorlage zur Sitzung am 17.6.2021 (TOP 11, DS-Nr. 21/0251) sei ausgeführt:

*„Bei einem Verzicht auf die Unterführung stehen die benachbarten Bahnquerungen - Am Lindenhof- (Entfernung Luftlinie 225 m) und Südstraße (Entfernung Luftlinie 275 m) alternativ zur Verfügung. Die Gehwege - Am Lindenhof- sind derzeit relativ schmal, so dass die Gehwegsituation zu überprüfen und gegebenenfalls barrierefrei nachzurüsten ist. Bei einem möglichen Umbau der Südstraße ist ebenfalls auf Barrierefreiheit zu achten.“*

Sie habe damals ausgeführt, dass man in dem Zusammenhang nicht nur den Lindenhof betrachten müsse, sondern dann auch den Gehweg der Mendener Straße. Um zum Lindenhof zu kommen, müsse man erst mal über die Mendener Straße.

Sie zitierte weiter:

*„Aus Sicht der Verwaltung wird dabei der Umweg zu den benachbarten Bahnquerungen - Am Lindenhof - und Südstraße als verträglich angesehen.“*

Mit dieser Aussage könne der Eindruck entstehen, dass es nur ein kurzer Weg ist.

Sie habe richtiggestellt, dass dies nicht der Fall ist.

Ihr sei klar, dass man den Vertrag hier in der Sitzung nicht besprechen kann.

Aber ihre Fraktion bitte darum, sich diesem detailliert widmen zu können. Außerdem wollte sie wissen, ob es noch weitere Vertragswerke in der Gestalt gibt, wo die Stadt Sankt Augustin anschließend zu 100% Kostenbeteiligung hat im Zusammenhang mit der S 66.

Herr Schütze wollte wissen, wie die Förderung aussehen würde, wenn statt einer Unterführung, eine Überführung ähnlich der im Zentrum realisiert würde (nicht ganz so massiv), oder wie es aussehen würde, wenn die Unterführung verfüllt würde und ein Stück weiter, räumlich getrennt von dem aktuellen Standort, eine Unterführung realisiert würde.

Herr Kalle erläuterte, dass es für eine Überführung genau so wenig Flächen gebe. Da könne man auch nur eine Stahlkonstruktion oder eine Treppe bauen. Das sei genau so wenig barrierefrei, allerdings vermutlich ohne Förderung.

Man brauche da große Rampenlängen.

Die Förderung von 40% käme nicht in Betracht, weil dieser Fördertopf („Kommunale Schiene“) nicht der Förderung der Nahmobilität dient, sondern weil er dem Erhalt maroder Schienen dient.

Herr Gleiß erläuterte, dass man damals, bei Erstellung des Vertrages, nach bestem Wissen und Gewissen gehandelt habe. Die Entscheidungen seien aus Gründen getroffen worden, die heute unbekannt sind.

Bei einem Brückenbauwerk an der Stelle sei festzustellen, dass die dortigen Verhältnisse durch eine ausgesprochene Enge geprägt sind. Zwischen der Begrenzung der Bahnlinie (Zaun) und den angrenzenden Grundstücken seien maximal 2 Meter. Für ein Brückenbauwerk zur Herstellung der Barrierefreiheit und zur Sicherstellung des Bahnbetriebes brauche man mehrere Meter, um dies zu überbrücken. Für die Barrierefreiheit brauche es die Rampenanlage. Auf einer Breite von maximal 2 Metern sei dies nicht sinnvoll. Hier sei jetzt zügiges Handeln gefragt.

Herr Metz räumte ein, es sei sehr deutlich geworden, dass es mutmaßlich keine Alternative gibt für einen Neubau, eine Unterführung oder Überführung in dem Bereich, der annähernd das hätte, was man eigentlich davon erwarten müsste, nämlich Barrierefreiheit. D. h. dies würde es aufgrund der Örtlichkeit nicht geben können.

Der Rat werde dies aufgrund der Haushaltslage nicht beschließen.

Es gebe keine Alternative, und eine Unterführung sei zu teuer. Dann gebe es eigentlich nur noch die Möglichkeit, es komplett zu verfüllen oder den ebenerdigen Übergang. Beim ebenerdigen Übergang sei darauf verwiesen worden, dass das nicht geht.

Das, was angeblich verboten sei, ist eine Querung, die heute ein bestimmtes Sicherheitsniveau hat. Es gehe nicht um Sicherheit im Sinne von fallenden Betonteilen, sondern um die Sicherheit, wie gut eine Bahnanlage überquert werden kann und dass dieses Sicherheitsniveau nicht reduziert werden darf. Es dürfe nur besser werden. Von einem unbeschränkten Übergang zu einem beschränkten sei in Ordnung. Von einem

beschränkten zu einer Unterführung sei auch in Ordnung. Von einer Unterführung zu einem beschränkten sei nicht in Ordnung.

Er wollte wissen, auf welcher Rechtsgrundlage diese Aussagen basieren.

Notfalls müsse man die Abgeordneten ansprechen oder über Medien Druck machen, um eine Öffentlichkeit zu erzeugen.

Das sei die einzige realistische Chance, dort eine Querungsmöglichkeit zu erhalten.

Herr Müller (CDU-Fraktion) schloss sich diesen Ausführungen an. Es gebe Beispiele für bestehende ebenerdige Bahnübergänge: Bahnlinie S13, Gerhardstraße, Limperich auf der Stadtbahnstrecke nach Bad Honnef zwischen Ramersdorf und Beuel. Vielleicht könne man etwas Schrankengesichertes in Mülldorf errichten, das vielleicht nicht den Kostenrahmen sprengt.

Herr Bäsch ging auf die Ausführungen von Frau Dr. Echterhoff und Herrn Metz ein.

Fraglich sei, ob man eine Strecke umwidmen kann, ob man sie umbauen muss und wenn ja, in welchem Stil.

Das klinge jetzt erst mal ein bisschen weitgegriffen und helfe im Moment auch nicht für die Entscheidung der Maßnahme hinsichtlich der Zeitschiene. Aber im Stadtgebiet werde es in den nächsten Jahrzehnten sicherlich Veränderungen geben, die zu diskutieren sind.

Er wollte wissen, was getan werden kann, um eventuelle Umbauten/Umwidmungen hinzubekommen, um nach einer anderen Rechtsgrundlage fahren und danach auch planen zu können.

Herr Dr. Groneck erläuterte, dass die Linie 66 eine Straßenbahn nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen – Kurztitel Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) ist. Herr Seppelt habe nur die Behandlung von Straßenbahnstrecken auf besonderen und unabhängigen Bahnkörpern im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes angesprochen, dass sie dann im Grunde Eisenbahnen gleichgestellt werden. Aber die Bahn an sich sei keine Eisenbahn. Ansonsten würde man auch anders über die Schrankenschließzeiten diskutieren. Dann hätte man nicht eine Minute Schließzeit, sondern pro Zug fünf oder sechs Minuten. Dann wäre sie tatsächlich immer unten.

Herr Seppelt teilte mit, dass der Maßnahmenplan in dem angesprochenen Förderprogramm („Kommunale Schiene“) für die gesamte Linie 66 erstellt wurde, also nicht nur im Bereich des RSK, sondern für alle Bahnstrecken, auch in Bonn.

Es gebe verschiedene Fördermaßnahmen, die dann dort umgesetzt werden, alle mit der genannten Förderquote. Sie setzen sich aus vielen Einzelmaßnahmen zusammen.

Es seien im Wesentlichen erhaltende Maßnahmen, weil das Land festgestellt hat, dass die hiesige Infrastruktur erneuerungsbedürftig ist. Dieses Förderprogramm sei aufgelegt, um Erneuerungsmaßnahmen durchzuführen. Das sei der Unterschied zu den anderen Fördermaßnahmen, wo man tatsächlich Neubaumaßnahmen fördert. Daher auch die unterschiedliche Förderquote.

Es gebe „Fahren auf Signal“ und „Fahren auf Sicht“.

An einer Bahnanlage müsse im Zweifelsfall vor dem Signal, wenn die Schranke nicht heruntergeht, auch angehalten werden können, was im Betrieb wieder zu Einschränkungen führen kann.

Bei einer ebenerdigen Überführung müsse eine Beschränkung hergestellt werden, um den Bahnübergang zu sichern. Falls es in der Beschränkung dann dort einen Fehler gibt, wenn die Schranke nicht herunterfährt, bekommt der Fahrer, der sich dem Bahnübergang nähert, das Signal stehen zu bleiben, damit er nicht über einen unbeschränkten Bahnübergang fährt.

Das gebe es bei einer Unterführung natürlich nicht.

Der Vorsitzende fasste zusammen, dass die Verwaltung gebeten wird, die von Herrn Gleß vorgestellte synoptische Darstellung der Kosten und Konsequenzen vorzulegen, die Frage nach der rechtlichen Würdigung zu beantworten und ob es Ausnahmemöglichkeit gibt.

Herr Gleß wies darauf hin, dass die Verwaltung die rechtliche Einschätzung vermutlich nicht leisten kann, so dass sie auf Hilfe angewiesen ist oder ein Rechtsgutachten in Auftrag geben muss.

Der Vorsitzende ließ darüber abstimmen, ob der Tagesordnungspunkt vertagt werden soll.

Einstimmig.

Damit ist die Angelegenheit einstimmig vertagt in den Mobilitätsausschuss am 11.11.2021 mit der Maßgabe, die entsprechenden Informationen vorab an die Fraktionen zu geben zur Vorbereitung der Haushaltsberatungen.

Folgende Informationen sollen erfolgen:

- synoptische Darstellung der unterschiedlichen Handlungsmöglichkeiten nebst dem, was an Kostenschätzungen vorliegt.
- rechtliche, gesetzliche Grundlage für alle Fragen, die sich rund um den ebenerdigen Übergang drehen, inkl. Ausnahmeregelungen.