

Herr Quadt bat um Erläuterung zu folgenden Punkten:

- Punkt 7: Eisenbahnüberführung Meindorfer Straße. Auftraggeber für diesen Gehweg und Fahrradschutzstreifen ist die Deutsche Bahn, nicht die Stadt Sankt Augustin?
- Nach welchen Plänen werden diese Wege gebaut?
- Die Wege hätten schon lange fertig sein können. Kann man da mehr Druck aufbauen, dass sie früher fertig werden?

Frau Dr. Echterhoff konnte nicht nachvollziehen, dass jetzt eine Fertigstellung der Brücke in Aussicht gestellt wird, obwohl vor einiger Zeit berichtet wurde, dass sie tiefergelegt werden muss.

Zum Haltepunkt Menden fand sie erfreulich, dass ein Wetterschutz kommen soll, eine Bank gebe es ja schon. Es fehle aber der Aufzug. Es sei nicht hinnehmbar, dass dies bis 2026 nicht barrierefrei nutzbar sein wird und bat um eine Übergangslösung.

Außerdem schlug sie vor, eine Schiene auf den Treppen zu installieren, damit sportliche Menschen, die gerne Rad fahren, diese die Treppen hochschieben können.

Herr Willnecker verwies auf die Information, wonach die Unterführung so niedrig geplant ist, dass da u. U. die Busse nicht mehr durchkommen. Er fragte nach einem neuen Stand.

Herr Kallenbach erläuterte, dass es sich nicht um eine städtische Maßnahme handelt. Insofern sei es mit dem Druckausüben sehr schwierig.

Es sei nicht so, dass tiefergelegt werden muss. Es sei mittlerweile zweimal vom RSK bzw. der RSVG angefragt worden, ob es für die jetzt aktuellen Busse eine Ausnahmegenehmigung geben kann. Das sei derzeit nicht möglich, weil das Freibord nicht ausreicht, um den Verkehr sicher zu stellen. Die jetzt neuangeschafften Busse werden diese Linie nicht fahren können, weil sie höher als die bisherigen Busse sind. In diesem Bereich werde man mit alten Bussen leben müssen.

Deswegen habe man darauf hingewiesen, dass es ein Problem darstellt und versucht wird, mit dem Straßenbaulastträger Straßen NRW in den Dialog zu gehen. Straßen NRW sei für die Unterhaltung der Landstraße in diesem Bereich zuständig und damit auch für sämtliche baulichen Änderungen. Man sei also jetzt angehalten, mit Straßen NRW darauf hinzuwirken, dass nachträglich eine Tieferlegung dieser Strecke durchgesetzt wird.

Im Moment stehe die Fertigstellung der Maßnahme der DB AG in Rede.

Das habe nichts mit der Tieferlegung zu tun, sondern damit, dass sie nach ihrer Maßnahme den ordnungsgerechten Zustand wieder herzustellen haben.

Im Bereich der DB sei es dazu gekommen, dass dieses neue Bauwerk wider Erwarten etwas weniger lichte Höhe hat als vorher. Daher sei die Straße in dem Teil der DB-Maßnahme nachträglich schon tiefergelegt worden, um die ursprüngliche Durchfahrt wieder sicher zu stellen. Das bewirke aber auch, dass die Deckung der dort befindlichen Gastransportleitung nicht mehr den Regeln der Technik entspricht. Dafür habe die DB AG jetzt eine vorübergehende Ausnahmegenehmigung erwirkt, damit dieser Zustand zunächst mit weniger Deckung aufrechterhalten werden kann. Solange, bis mit StraßenNRW und dann mit der neugegründeten Autobahn GmbH, die auch noch beteiligt ist, eine Tieferlegung, perspektivisch 2024/25 durchgesetzt werden kann.

Bei Erweiterung der Autobahn müsse voraussichtlich die bestehende Gastransportleitung in eine neue Lage versetzt werden. Das funktioniere erst, wenn die dort befindlichen Gebäude abgerissen sind.

Im Moment sei dort eine provisorische Bahnsteighöhe. Würde ein Aufzug jetzt kommen, müsste er seinen Ausstieg tiefer haben, als er im Endausbau ist. Das sei fahrstuhlbautechnisch im Moment nicht zu lösen, bzw. aus Sicht der DB würde das einen immensen Aufwand bedeuten.

Hinsichtlich der Radschiene verwies Herr Schwamborn (FB 7) auf eine vorherige schriftliche Beantwortung.