

Frau Vasen vom Architekturbüro Reicher und Haase schildert den Leitgedanken der Wettbewerbsplanung und stellt die aktuelle Überarbeitung dieser Planung vor. Sie informiert weiterhin, dass der eingereichte Förderantrag nochmals überarbeitet werden soll und dabei die Maßnahmen, die von 2010-2012 zur Umsetzung kommen sollen, definiert werden müssen (Regionale-Baustein). Hierfür werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Die Herstellung des Siegauenplatzes inkl. Grunderwerb, die Wegeverbindung nach Norden mit dem Vorplatz der Schule und dem Siegbalkon,
- der Abriss der Salzlagerhalle einschl. dem Grunderwerb für geeignete Ersatzflächen und
- der Bahnhofsvorplatz inkl. Bushaltestellen und die östliche Stadtschiene.

Herr Floor vom Club L 94 Landschaftsarchitekten geht im Anschluss detaillierter auf die erste Vorentwurfplanung ein.

Der Verkehrsplaner Herr Uhlig zeigt aus verkehrstechnischer Sicht verschiedene Varianten zur Anlegung des neuen Bahnhofsvorplatzes auf. Auch geht er auf die Verkehrssituation Bahnübergang Brückenstraße ein. Beim Verbleib der Schrankenanlage gäbe es die Möglichkeit einer Verlängerung der 3 spurigen Fahrbahn bis zur „neuen“ Schulgasse Nord (vom REWE-Markt bis zu den Schranken). Hier könne dann eine Linksabbiegerspur entstehen, um die Anfahrt zur neuen P+R Anlage und zum Einzelhandel zu vereinfachen. Auch im nördlichen Teil der Brückenstraße sollte die Dreistreifigkeit geprüft werden. Vor Ort wurde festgestellt, dass bei geschlossener Schranke die Gegenfahrbahn genutzt wird, um auf die P+R Anlage zu gelangen. Variante 2 zeigt die Brückenstraße mit einer Bahnüberführung. Die Rampenlänge für die Unterführung liegt auf der Nordseite bei ca. 70 m und im südlichen Teil der Brückenstraße bei ca. 56-57 m. Aufgrund der Höhensituation müsste die östliche Stadtschiene etwas höher im Staßenverlauf angebunden werden, was eine längere Wegstrecke bedeute. Das vorgestellte Beispiel einer Fahrbahnunterführung zeigt neben der Fahrbahn auch den kombinierten Geh- und Radweg auf beiden Seiten mit einer Breite von jeweils 3 m. Das Höhenniveau dieses Weges wurde deutlich höher geplant um hier eine behindertengerechte Wegstrecke zu schaffen.

Herr Uhlig erklärt, dass er sich die einzelnen Bahnquerungen zwischen Harmonie und der Bahnüberführung „Am Fuhrweg“ angesehen hat und kommt zu dem Fazit, dass ein alternativer Standort für eine Bahnüberführung nicht gegeben ist. Der Standort an der Brückenstraße sei der funktional beste und geeignetste Standort. Sollte sich jedoch in der Detailplanung herausstellen, dass diese positive Möglichkeit der Unterführung nicht gegeben ist, rät der Planer zu einem Belassen der Schrankensituation. Herr Uhlig gibt zu bedenken, dass es nach dem Bau einer Unterführung zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in diesem Bereich kommen kann. Hierfür wäre vorab eine verkehrstechnische Untersuchung mit Kennzeichen-Nachverfolgung sinnvoll, um eine seriöse Aussage zur Verkehrssituation treffen zu können.

Im Anschluss an die Ausführungen der Planer stellt Herr Rupprecht den Antrag, auch Bürgerfragen zu den heutigen Ausführungen zuzulassen. Herr Gräf lässt über diesen Antrag abstimmen.

Beschluss: XIII/1/3

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Es werden folgende Anregungen, Ideen und Fragen vorgebracht, die dem Verkehrsplaner zu einer Bewertung vorgelegt werden sollen:

Herr Sonntag schlägt vor, auch den Bahnübergang Bouraueler Straße und Siegstraße in eine verkehrstechnische Untersuchung einzubeziehen, um erkennen zu können, ob Autofahrer ihre Verkehrswege ändern, falls sie Möglichkeit einer Unterfahung haben.

Herr Krause bemängelt, dass in der Planung die Fußgänger nicht genug berücksichtigt wurden. Er hält es für falsch, noch mehr Verkehr in die Brückenstraße zu leiten. Herr Uhlig antwortet, dass die Anlegung einer Mittelinsel für die querenden Fußgänger im nördlichen Bereich der Brückenstraße geprüft werden sollte.

Herr Krause äußert den Vorschlag einer sogenannten Nordtangente. Und zwar könne der Verkehr von der Kelterser Brücke über den Siegdamm geführt werden. Eine Anbindung könnte hinter der Bahnschranke in der Siegstraße oder durch eine Rampe auf die Hochstraße erfolgen. Auch ein Kreisverkehr in die Abfahrt Auelswiese / L333 sei denkbar. Ebenso könne man parallel zur Hochstraße bis zur Straße „Im Auel“ fahren. So könne der Verkehr aus Richtung Alzenbach /Bitze in Richtung Kelters und umgekehrt, verlegt werden und ein Befahren über die „Kurscheids Eck“ wäre nicht mehr nötig.

Herr Viehof fragt, ob die Möglichkeit einer Bahnüberführung am BÜ Spinnerweg geprüft wurde. Er könne sich vorstellen, unter Einbeziehung des Parkplatzes „Am Hang“ auf der L333 einen 4-spurigen Straßenverlauf entstehen zu lassen und zwar 2 Spuren der Bahnhofstraße folgend und 2 Spuren als schräge Unterfahung auf die nördliche Bahnseite. Eine Straße durch den jetzigen Siegpark könne im Bereich hinter der Hochstraße wieder anschließen.

Herr Zielinski könnte sich eine „schräge“ Unterfahung der Bahntrasse vorstellen. Zu überlegen wäre die Möglichkeit eines Kreisverkehrs auf der Mündungsstraße um auch den Querverkehr aus der 2. Richtung versorgen zu können. Er verweist auf die Bürgerinfo/ Arbeitsgruppe vor ca. einem Jahr. Einstimmig wurde sich gegen eine Bahnüberführung in der Brückenstraße ausgesprochen. Er zeigt sich verwundert, dass dieses Ergebnis an keiner Stelle Erwähnung findet. Beigeordneter Sterzenbach informiert, dass das Preisgericht im Januar 2009 eine diesbezügliche Empfehlung abgegeben und der APV im April 2009 einstimmig deren Einbeziehung in den Arbeitsgang des Rahmenplans beschlossen hat.

Herr Rupprecht fragt, was bei der vorgestellten Bahnüberführung mit dem Eipbach geschehen soll. Dies sei in der Planung nicht berücksichtigt worden. Herr Uhlig antwortet, dass es eventuell gestalterische Möglichkeiten gibt, den Bachverlauf mit einzubeziehen. Sollte diese nicht möglich sein, kann der Eipbach wie bisher weitergeführt werden.

Herr Krause fragt nach zusätzlichen Immissionen durch das Befahren der Rampe. Herr Uhlig stuft die Gefahr der zusätzlichen Umweltbelastungen durch die verkehrliche Mehrbelastung höher ein.

Herr Kemmler fragt was es mit der eingeplanten Kulturwerkstatt auf sich hat. Frau Vasen antwortet, dass dies eine Idee aus dem Wettbewerbsentwurf gewesen. Ziel der damaligen Planung war eine einheitliche Ergänzung der Bebauung. Weiterhin hinterfragt er den Willen der Bahn, in Zukunft möglicherweise ein drittes Gleis anzulegen. Herr Sterzenbach erklärt, dass es sich nach Gesprächen mit der DB seiner Ansicht nach um einen reinen Vorratsbeschluss handelt. Konkrete Änderungspläne bestehen derzeit nicht.

Herr Limbach hinterfragt die Breite der vorgestellten Unterführung. Diese sei ca. 10 m breiter als am Forster Kreuz. Herr Uhlig antwortet, dass es sich nur um einen Vorschlag handle. Frau Vasen ergänzt, dass dieses Bauwerk auch schmaler denkbar sei. Als Ziel stand eine sanfte Aufweitung im Vordergrund, weil man keine „Schlucht“ schaffen wollte.

Auf die Frage von Herrn Lorenz, ob Herr Uhlig auch Erfahrungen mit einer Bahntieferlegung hat informiert Herr Uhlig, dass er an einer Studie in München teilgenommen habe und für so ein Projekt eine sehr hohe Längsentwicklung erforderlich ist.

Frau Klein sieht bei dem Thema „Bahnüberführung“ noch Beratungsbedarf und fragt, ob eine Entscheidung für den Fortgang des Regionale-Projekts am heutigen Abend zwingend erforderlich ist.

Herr Sonntag sieht ebenfalls noch Beratungsbedarf bei diesem Unterpunkt und fragt nach der Möglichkeit, nochmals in einem kleinen Rahmen fraktionsübergreifend mit Verwaltung und Planer alle heute dargestellten Ideen zu beleuchten.

Herr Sterzenbach meint, die heutigen Ausführungen zu verkehrlichen Verknüpfung des Bahnübergangs mit dem städtebaulichen Rahmenplan zeigten, dass der Zusammenhang mit einer Bahnüberführung doch nicht so zwingend sei, wie bislang angenommen. Davon ausgehend könne am heutigen Abend auf Nr. 2 des Beschlussvorschlages verzichtet werden. Die Verwaltung werde bei der Modifizierung des Förderantrags eine Begründung für den nicht gefassten Beschluss verfassen. Er bittet den Ausschuss zu klären, ob eine Konzeptuntersuchung stattfinden soll.

Herr Scholz hält es für wichtig, kurzfristig ein verkehrliches Konzept zu erhalten. Dabei solle auch der Schülerverkehr berücksichtigt werden.

Herr Krips weist darauf hin, dass in der Bürgerwerkstatt der Wunsch geäußert wurde, auf eine Bahnüberführung zu verzichten. Damals kam die Idee auf, über verkehrlenkende Maßnahmen die Brückenstraße zu entlasten (z.B. über Spinnerweg, Fuhrweg).

Frau Klein schlägt eine Streckenführung unter der Hochstraße, entlang der Parkstraße und den Schulpavillons der GS Eitorf zur Bahnüberführung vor.

Herr Rupprecht schlägt im Zusammenhang mit dem Rahmenplan vor, bei der Gestaltung des Bahnsteigs eine Überdachung zu schaffen.

Herr Gräf greift die Idee auf, die Brückenstraße für den Kraftverkehr zu sperren und nur noch für Fußgänger und Radfahrer zuzulassen. Er fragt Herrn Uhlig nach der Entwicklung der Verkehrsströme. Diese Möglichkeit sollte bei einer Folgeuntersuchung berücksichtigt werden. Er wirft die Frage auf, ob der Verkehr nicht großräumig um den Ortskern umgelenkt werden kann. Herr Uhlig erläutert, dass für solche Überlegungen eine verkehrstechnische Untersuchung notwendig wird. Als Kostenrahmen müssten grob 15.000-20.000 € veranschlagt werden.

Herr Kemmler geht auf die Finanzierungsübersicht ein und schlägt vor, wie man die Ausführungen auch gestalten könnte. Er regt an, zuerst den westlichen Teil der Stadtschiene auszubauen und die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes ans Ende des 1. Bauabschnittes zu verlegen. Ebenso sollten auf der Nordseite ausreichend neue Parkplätze errichtet werden um sicherzustellen, dass beim Bau des Parkhauses auf der Südseite keine Engpässe entstehen. Durch

die Verschiebung des Zeitplanes sollte versucht werden, die Ersatzflächen für Feuerwache und Bauhof zu erwerben. Ebenso sollte versucht werden, den Bereich der Wohnmobilstellplätze in einer frühen Phase zu gestalten.

Herr Sonntag führt aus, dass die von der FDP vorgeschlagene Reihenfolge Sinn macht. Er verweist auf die Ausführungen von Frau Vasen, die eine Wohnmobilstellfläche mitten im Park nicht für ideal hält.

Die SPD-Fraktion kommt zu einem ähnlichen Entschluss wie die FDP-Fraktion. Zu den Wohnmobilstellplätzen erläutert Herr Zielinski, dass es nach seinem Dafürhalten attraktivere Standorte gäbe als den jetzt vorgesehenen.

Herr Gräf erläutert, dass man eine Privatinitiative unterstützen sollte. Es sollte darauf geachtet werden, dass keine große verdichtete Fläche entsteht. Es sollte ein aufgelockerter, in die Topographie eingebundener Platz werden, der sich in das Parkgelände einbinden lässt.

Herr Sterzenbach informiert, dass für dieses Projekt eine Bauvoranfrage notwendig ist und ggf. erst Baurecht geschaffen werden muss. Auch ist derzeit unklar, wie viele Plätze genau reglementiert werden können.

Herr Sonntag hält die mögliche Überführung des Siegauenplatzes zwischen den beiden Abschnitten der Stadtschiene für keine gute Lösung. Er schlägt vor, jeweils eine Zufahrt für die entsprechenden Stellflächen anzulegen, damit eine Verbindungsstraße zwischen den beiden Parkflächen entfallen könnte.

Vorsitzender Gräf geht auf die Anlage 3 der Vorlage ein und lässt über die einzelnen Punkte beraten.

Nr. 1: Der Ausschuss ist mit dem Lösungsvorschlag einverstanden.

Nr. 2: Der Ausschuss ist mit der am Abend vorgestellten Alternative einverstanden.

Nr. 3: Der Ausschuss ist mit dem heute vorgestellten Lösungsvorschlag einverstanden.

Nr. 4: Der Ausschuss spricht sich für eine Einzelhandelsnutzung+ Parkflächen gem. der heute vorgestellten Alternative aus.

Nr. 5: Der Ausschuss nimmt Kenntnis

Nr. 6: Der Ausschuss spricht sich für die heute vorgestellte Lösung aus.

Nr. 7: Entscheidung wird einvernehmlich vertagt.

Nr. 8: Erledigt, durch neue Lage der Stadtvillen (Pkt.2)

Nr. 9: Der Ausschuss ist mit der heute dargelegten Vorgehensweise einverstanden.

Es wird darauf hingewiesen, auch Behindertenparkplätze zu schaffen.

Nr.10: Der Ausschuss ist mit der am Abend vorgestellten Alternative einverstanden.

Es wird darauf hingewiesen zu prüfen, ob es Baulasten für diese Stellplätze gibt.

Nr.11: Der Ausschuss spricht sich für die heute vorgestellte Variante aus, lediglich eine Brücke zu errichten.

Nr.12: Verwaltungsinterner Auftrag

Nr.13: Vorläufig kein Problem, bei zeitgleicher Realisierung der Stadtschiene Ost+West.

Vor Beschlussfassung führt Herr Flor aus, dass seitens des Ministeriums und der Regionale Agentur die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes einen hohen Stellenwert hat, da sie als

Visitenkarte für Eitorf zu verstehen ist. Er empfiehlt, den Bahnhofsvorplatz nicht aus der Maßnahme 1 zu nehmen sondern ihn höchstens ans Ende der Maßnahmenreihe zu setzen.

Sodann lässt der Vorsitzende über die Beschlussvorschläge abstimmen.