

Vorsitzender Gräf begrüßt den Verkehrsplaner, Herrn Schuckließ, der die bisher vorgeschlagenen Trassenführungen anhand einer Präsentation vorstellt und die Vor- und Nachteile aufzeigt.

Herr Zielinski führt aus, dass die von der SPD-Fraktion eingebrachte Variante IX falsch verstanden wurde und insofern gar nicht dabei sei. Die Idee war, vom Bahnhof kommend eine Rechtsabbiegerspur unter der Bahn zu führen und von der anderen Seite kommend den LKW-Verkehr rechts in Richtung Harmonie abzuleiten und mit Hilfe eines Kreisverkehrs in Harmonie den LKW-Verkehr zurück Richtung Innenort zu führen.

Herr Gräf antwortet, dass diese Variante in Nr. VI eingelagert sein könnte. Beigeordneter Sterzenbach ergänzt anhand des Lageplans, dass Variante VI dem Vorschlag sehr ähnelt, außer dass die Streckenführung nicht über die Hochstraße sondern den Eichelkamp führe.

Herr Zielinski erläutert, dass es nicht darum ging, eine Straßenführung entlang der Bahn zu schaffen sondern die vorhandene Strecke Am Eichelkamp zu nutzen.

Herr Lorenz weist auf einen Fehler bei Nr. IX der Varianten in der Druckvorlage hin. Darin müsse es Bahnunterführung heißen. Die Verwaltung bestätigt dies; allerdings ist der Fehler in der Präsentation beseitigt.

Herr Kemmler führt aus, dass er es für sinnvoll hält, diese Vorschläge weiter zu verfolgen und untersuchen zu lassen, da diese Angelegenheit auch die Bürger betrifft und lange Wirkung hat. Die vorgeschlagenen Varianten hält er für nachvollziehbar. Er hinterfragt, ob man die Variante VI und IX gemeinsam untersuchen kann, um mit den gesparten Mitteln eine weitere Variante untersuchen lassen zu können.

Herr Schuckließ führt aus, dass die Varianten VI und IX eine ähnliche Auslegung haben. Es bestehe die Möglichkeit, diese Varianten nicht parallel laufen zu lassen, sondern über die Straße „Am Eichelkamp“ eine Anbindung zu schaffen um die Auswirkungen darzustellen.

Herr Roßbach spricht die Variante V c an. Er schlägt vor, einen Kreisverkehr an der Straße „Im Auel“ zu errichten, da zukünftig evtl. die Feuerwehr und der Bauhof in dieses Gebiet verlagert werden sollen. Damit hätte man eine direkte Anbindung Richtung Kelters. Der Planer antwortet, dass dies durchaus möglich sei, aber in dieser ersten Untersuchung zunächst einmal die Verteilung des Verkehrs untersucht wird. Wie man bautechnisch Kreuzungen und Einmündungen dann einmal anlegt, spiele jetzt noch keine Rolle. Weiterhin führt Herr Roßbach aus, dass man im Auge halten sollte, den Schulbereich verkehrsfrei zu halten.

Herr Faßbender zeigt eine neue Möglichkeit einer Streckenführung auf. Demnach könnte im Bereich des Bahnhofvorplatzes eine Wegeführung ca. in Höhe des Parkhauses unter der Bahn in Richtung Theater am Park bzw. in Richtung Parkplätze entstehen. Herr Kolf ergänzt, dass man die Wegeführung auch etwas verschwenken könnte und die Option bestünde, die Brückenstraße zu sperren oder offen zu lassen.

Herr Lorenz hinterfragt, wie teuer die Untersuchung von ein oder zwei zusätzlichen Varianten wird. Herr Schuckließ antwortet, dass er keine genauen Angaben zum Preis der einzelnen Varianten machen kann. Er schätzt, dass die Betrachtung einer zusätzlichen Variante zwischen 500 und 1.000 € kostet.

Herr Lorenz hält fest, dass es 3 weitere Varianten gibt und beantragt, alle Varianten untersuchen zu lassen. Bei dieser wichtigen und weittragenden Entscheidung für Eitorf solle man nicht an den ca. 1.500 € sparen. Es gäbe ja auch Varianten, aus Bürgerwerkstatt, von Bürgern und Fraktionen, die hier nicht zum tragen gekommen sind. Von daher hält er es für am besten, wenn man alle Varianten durchgeht.

Beigeordneter Sterzenbach stellt klar, dass die Tabelle der Verwaltungsvorlage alle wie auch immer der Verwaltung bekannt gewordenen Vorschläge aus Anträgen, Ausschusssitzungen, Bürgerworkshop und – information, Fraktionsbesprechungen mit der Verwaltung und ähnlichem im Zusammenhang mit dem Regionale-Projekt oder dem Thema einer Ersatzlösung zum Bahnübergang Brückenstraße enthält. Lediglich der Beschlussvorschlag enthalte eine Vorauswahl, die auf Empfehlungen des Gutachters beruhe.

Herr Lorenz erklärt, dass die Nr. VIII (Tieferlegung der Bahn) zu den zu untersuchenden Varianten gefügt werden soll.

Herr Zielinski schlägt vor, nunmehr zu einer Entscheidung zu kommen und ergänzt, dass er damit einverstanden sei, über die 8 Varianten der Verwaltungsvorlage abzustimmen, jedoch hält er es für wenig sinnvoll und überflüssig, die komplette Tieferlegung der Bahn untersuchen zu lassen.

Herr Kolf schlägt vor, diese Beschlussvorschlagsliste aufzunehmen, zusätzlich mit der von Herrn Faßbender vorgestellten Variante.

Frau Sadrinna-Lorenz hinterfragt, ob es richtig sei, dass man Nr. IX und Nr. VI in eine Maßnahme zusammenfassen kann. Herr Schuckließ führt aus, dass er den vorangegangenen Ausführungen entnimmt, die Wegeführung durch den Siegpark und die alternative Wegeführung entlang der Straße „Am Eichelkamp“ zu prüfen. Auf weitere Nachfrage erklärt er, dass dies durchaus zwei verschiedene Untersuchungen sind und ihre Auswirkungen anders sind.

Herr Gräf schlägt vor, die Nr. Vb zu streichen und dafür den Vorschlag der CDU-Fraktion aufzunehmen.

Herr Lorenz führt zu der vorangegangenen Wortmeldung von Herrn Zielinski aus, dass man dann auch Variante V komplett streichen könnte, da die Streckenführung teilweise durch Landschaftsschutzgebiet führt. Weiterhin erklärt er, dieses Projekt eine lange Planungs- und Bauzeit beanspruche, egal für welche Variante man sich schließlich entscheide. Er spricht sich dafür aus, alles erst einmal ohne Vorbehalt zu prüfen und später darüber zu entscheiden.

Vorsitzender Gräf schlägt vor, die Nr. V b zu streichen und dafür die Nr. VIII sowie die heute vorgestellte Variante der CDU-Fraktion untersuchen zu lassen und bittet zur Abstimmung.