Eitorf, den 19.08.2011

Amt 60.1 - Bauverwaltung, Planung, Umwelt, Liegenschaften

Sachbearbeiter/-in: Michaela Straßek-Knipp

Bürgermeister

i.V.

Erster Beigeordneter

VORLAGE
- öffentlich -

Beratungsfolge

Ausschuss für Planung, Umwelt und Erneuerbare Energien 06.09.2011

Tagesordnungspunkt:

Verkehrstechnische Untersuchung zum Queren der DB-Gleise; Vorstellung des Schlussberichtes hier: Entscheidung über die Variantenwahl

Beschlussvorschlag:

Der APUE beschließt, zur Querung der Bahntrasse im Ortskern planerisch die Variante 3 zu verfolgen.

Begründung:

I. Einführung

Der Ausschuss für Planung, Umwelt und Erneuerbare Energien beschloss in seiner Sitzung am 23.11.2010, neun Varianten zum Queren der DB-Gleise näher zu untersuchen. Das Büro für Stadt- und Verkehrsplanung (BSV) aus Aachen hat umfassende Verkehrserhebungen durchgeführt und Anfang August den Schlussbericht hierzu vorgelegt. Mit Schreiben vom 04.07.2011 an die Fraktionsvorsitzenden wurden Vertreter der einzelnen Fraktionen zu einem Gesprächstermin am 20.07.2011 eingeladen, in dem Herr Schuckließ die ersten Erkenntnisse des Gutachtens vorstellte.

Da es sich bei der Auswahl der Varianten um Grundzüge der gemeindlichen Verkehrsplanung handelt, ist der APUE für die Entscheidung darüber und die damit verbundene grundsätzliche Linienführung gemäß § 8 Abs. 2 a) Zuständigkeitsordnung zuständig. Diese Entscheidung wäre dann für die darauf aufbauende Ausführungs- und Umsetzungsplanung der konkreten Maßnahme maßgeblich.

II. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Diese werden hier nur kurz im Fazit zusammengefasst. Herr Schuckließ (BSV) wird das Gesamtgutachten in der Sitzung vorstellen. Die daraus folgenden Prognosen beruhen auf folgendem Grundraster:

„In einem ersten Schritt wurde ein Analyserechenfall 2011 erstellt, der die heutigen Verkehrsbelastungen im Erschließungsbereich und den Hauptverkehrsstraßen der Gemeinde Eitorf widerspiegelt. Aufbauend auf dieser Analyse wurde ein Prognose-Nullfall erstellt, in dem die strukturellen Änderungen im direkten Umfeld der Brückenstraße unverändert bleiben. In diesem Prognose Nullfall sind zum

einen die Einzelhandelsnutzungen südlich der Bahnlinie, und zum anderen die erweiterte P+R – Anlage nördlich der Bahnlinie integriert. Aufbauend auf diesem Prognose – Nullfall wurden 9 Netzvarianten mit dem Modell berechnet und die Auswirkungen auf die Kfz-Belastungen der Hauptverkehrsstraße bzw. dem Kernbereich der Erschließung in den einzelnen Varianten aufgezeigt.“

Wenn im nachfolgenden von „Bahnüberführung“ die Rede ist, bedeutet diese eine Führung der betreffenden Straße unter der Bahnlinie. Entsprechend ist mit Bahnunterführung eine Führung der Straße in Hochlage über der Bahn gemeint.

Variante 1:

Ausbau der Brückenstraße im Bereich des Bahnübergangs (2 Fahrstreifen von Süden nach Norden)

„Ein Ausbau der Brückenstraße wie in Variante 1 führt gegenüber dem Prognose-Nullfall zu einem leichten Anstieg der Verkehrsbelastung auf der Brückenstraße. In den übrigen Streckenabschnitten sind kaum Änderungen in der Verkehrsbelastung zu verzeichnen. Der Verkehrsablauf bei geschlossener Schranke ist verglichen mit der heutigen Situation bei geschlossener Schranke auf Grund der sich aus den strukturellen Änderungen ergebenden Verkehrszunahme (+2.400 Kfz/24h gegenüber der Analyse 2011) kritisch zu bewerten. Vorteil dieser Variante sind die gegenüber allen anderen Varianten (außer Variante 2) deutlich geringeren Baukosten.“

Variante 2:

Sperrung des Bahnübergangs Brückenstraße für den Kfz-Verkehr (ohne begleitende Maßnahmen)

„Die Sperrung der Brückenstraße für den Kfz-Verkehr führt ohne begleitende Maßnahmen zu einem starken Anstieg der Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstraße. Ein ebenfalls starker Anstieg der Verkehrsbelastung auf der Straße „Am Eichelkamp“ mit der anliegenden Schule, aber auch die einhergehende zusätzliche Trennwirkung im Bereich des Entwicklungsgebietes „Sprung an die Sieg“ sowie die Erreichbarkeit der neuen P+R – Anlage sollten in den weiteren Entscheidungen beachtet werden. Ursprüngliche Fahrten über Brückenstraße sind mit Umwegen und zusätzlichen Zeitverlusten (auch im Busverkehr des ÖPNV) verbunden. Die deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung auf dem Streckenabschnitt „Am Eichelkamp“ ist im Hinblick auf die Zielsetzung (Reduzierung der Bedeutung für den Kfz-Verkehr) kritisch zu bewerten. Vorteil dieser Variante ist der Kostenaspekt bei den Investitionen. Ggf. muss aber im Gegenzug die Straße „Am Eichelkamp“, die derzeit lediglich Erschließungsfunktion hat, für die neuen Durchgangsverkehre ertüchtigt werden.“

Variante 3:

Brückenstraße mit einer Bahnüberführung anstatt Bahnübergang

„Variante 3 führt gegenüber dem Prognose-Nullfall zu leichten Anstiegen der Verkehrsbelastung auf der Brückenstraße und der Straße „Am Eichelkamp“. Eine leichte Reduzierung der Verkehrsbelastung ist auf der Bahnhofstraße zu verzeichnen. Wesentlicher Vorteil dieser Variante –im Hinblick auf den Verkehrsablauf- ist die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs. Auf Grund der Zielsetzung die Straße „Am Eichelkamp“ verkehrlich zu entlasten, sollten weitergehende Untersuchungen auf Grundlage der Variante 3 ggf. eine zusätzliche Sperrung für den Durchgangsverkehr auf dem Streckenabschnitt „Am Eichelkamp“ durchgeführt werden.“

Variante 4a:

Bahnüberführung an der Bouraueler Straße als begleitende Maßnahme zur Sperrung des Bahnübergangs Brückenstraße für den Kfz-Verkehr

„Die Ergebnisse der Variante 4a zeigen, dass durch die Einrichtung einer Bahnüberführung an der Bouraueler Straße als begleitende Maßnahme zur Sperrung der Brückenstraße im Vergleich zu Variante 2 (ausschließlich Sperrung der Brückenstraße), kaum Verkehrsverlagerungen auftreten. Die Bahnüberführung hat demnach aufgrund ihrer Entfernung zum Zentrum nur geringe Effekte auf die Verkehrsbelastungen der Brückenstraße. Die Variante 4a ist somit wie Variante 2 zu bewerten.“

Variante 5c:

Neue Straße nördlich des Siegauenparks mit Anschluss an „Im Auel“ als begleitende Maßnahme zur Sperrung des Bahnübergangs Brückenstraße für den Kfz-Verkehr

„Variante 5c mit einer nördlich des Siegparks entlang der Sieg verlaufenden Umgehungsstraße führt zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung im nördlichen Abschnitt der Brückenstraße und auch in Teilen der Straße „Am Eichelkamp“. Die Bahnhofstraße und die Hochstraße werden jedoch um ca. 1.000 – 1.400 Kfz/24h zusätzlich belastet. Die Sperrung der Brückenstraße für den Kfz-Verkehr führt zu einer Reduzierung der Verkehrsmengen im südlichen Abschnitt der Brückenstraße. Ursprüngliche

Fahrten über Brückenstraße sind mit Umwegen und zusätzlichen Zeitverlusten (auch im Busverkehr des ÖPNV) verbunden. Fraglich bleiben in dieser Variante durch die nahe Lage zur Sieg die Auswirkungen im Umweltbereich.“

Variante 6:

Bahnüberführung am Spinnerweg und eine neue durchgehende Straße nördlich der Bahntrasse mit Anschluss an die Siegstraße als begleitende Maßnahme zur Sperrung des Bahnübergangs Brückenstraße für den Kfz-Verkehr

„Variante 6 und 9 mit einem durchgehenden Straßenverlauf entlang der P+R-Anlage mit Anschluss an die Siegstraße führen zu einer Entlastung der westlichen Hochstraße und der nördlichen Brückenstraße. Die Siegstraße wird in ihrem Verlauf zusätzlich belastet, wobei die genaue Menge aufgrund des Aufbaus des Verkehrsmodells nicht quantifizierbar ist. Dennoch ist dieser Sachverhalt auf Grund der jeweiligen Funktion der Straßen kritisch zu bewerten. Der durchgehende Straßenverlauf steht hinsichtlich der Trennwirkung auch im Widerspruch zu den eigentlichen Zielen des Projektes „Sprung an die Sieg“.“

Variante 8:

Absenkung der Bahntrasse vom Spinnerweg bis zur Siegstraße mit Bahnunterführungen an den drei Bahnübergängen Spinnerweg, Brückenstraße und Siegstraße

„Die Variante 8 mit einer Tierferlegung der Bahntrasse zwischen Spinnerweg und Siegstraße führt nur zu einer leichten Erhöhung der Verkehrsmengen auf der Brückenstraße, da sich bei gleichzeitiger Reduzierung der Widerstände an allen 3 Bahnübergängen nur geringfügige Routenveränderung bemerkbar machen. Eine Verbesserung im Verkehrsablauf ist durch den Wegfall der höhengleichen Bahnübergänge zu erwarten, kann mit einem Makromodell jedoch nicht quantifiziert werden. Variante 8 ist im Wesentlichen wie Variante 3 zu bewerten. Nachteil dieser Variante sind die enormen Investitionskosten und die bis dato zeitlich unabsehbare Umsetzung.“

Variante 9:

Bahnunterführung am Spinnerweg (Kreisverkehr) und eine neue durchgehende Straße nördlich der Bahntrasse mit Anschluss an die Siegstraße als begleitende Maßnahme zur Sperrung des Bahnübergangs Brückenstraße für den Kfz-Verkehr

Siehe Variante 6

Variante 10:

Bahnüberführung vom Bahnhof bis zum Theaterplatz als begleitende Maßnahme zur Sperrung des Bahnübergangs Brückenstraße für Kfz

„In der Variante 10 werden die Straße „Am Eichelkamp“ und der nördliche Teil der Brückenstraße verkehrlich entlastet, die Bahnhofstraße erfährt eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung. Zwar werden die Zielsetzungen in Bezug auf die Straße „Am Eichelkamp“ erreicht, dennoch bleibt diese Variante hinsichtlich der baulichen Umsetzbarkeit und der daraus resultierenden Investitionskosten fraglich.“

III. Anforderungen und Absichten von DB, Nahverkehr Rheinland und Bezirksregierung Köln:

Sowohl in die Umsetzung des Rahmenplans (P&R-Anlage Stadtschiene) wie auch zur Frage der innerörtlichen Querung der DB-Gleise sind die eben genannten als Beteiligte und Fördergeber (und zugleich Fachbehörden) eng einzubinden. Um eine genehmigungsreife und ausführbare Planung des 2. Bauabschnittes „Sprung an die Sieg“ erstellen zu können, wurde nach einem ersten „runden Tisch“ (17.11.2010) erneut am 18.08.2011 im Rathaus Eitorf mit Vertretern der Deutschen Bahn (DB Immobilien/Service, DB Station und Service, DB Netz), Vertretern der Bezirksregierung Köln (Fördervoraussetzungen/Förderantrag) und dem Nahverkehr Rheinland (NVR) ein eingehendes Planungsgespräch geführt. Themen waren insbesondere

- Umfang/Art Grunderwerb von der DB
- Förderanträge (für Bauabschnitt 2 bis Ende September bzw. Ende Oktober 2011 zu stellen)
- Bahnübergang Brückenstraße mit Anbindung P+R-Anlage

Die Vertreter der Bezirksregierung und des NVR haben deutliche Aussagen zu dem heutigen Bahnübergang Brückenstraße und der Zufahrt in die Stadtschiene Ost (Anbindung P+R) gemacht:

Die Bezirksregierung (Dez. 25, Schienenverkehr) wies grundsätzlich darauf hin, dass der heutige Bahnübergang an der Brückenstraße ein sicherheitstechnisches Problem darstellt. Befindet sich ein Bahnübergang in der unmittelbaren Nähe einer Kreuzung oder Einmündung, besteht die Gefahr eines

Rückstaus in den Gefahrenbereich des Bahnübergangs hinein. Nach Auskunft der Vertreter der Bezirksregierung und des NVR ist die Sicherung oder die Beseitigung des Bahnübergangs an der Brückenstraße zwingend erforderlich. Dies ergebe sich aus § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKreuzG):

„Wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, sind Kreuzungen

1. zu beseitigen oder
2. durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder
3. durch den Bau von Überführungen, durch die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen, durch die Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind, oder in sonstiger Weise zu ändern.“

Aus Sicht beider Behörden bestehen daher schon von Gesetzes wegen nur folgende Möglichkeiten, die bei Nichtdurchführung auch angeordnet werden könnten:

- a) Ersatzlose Schließung des Bahnübergangs.
- b) Erhebliche Entlastung des Bahnübergangs vom motorisierten Verkehr.
- c) Ersatz des höhengleichen Bahnübergangs durch eine Bahnüber- oder unterführung.
- d) Bei Bestand des höhengleichen Bahnübergangs technische Nachrüstung (Signalanlagen, zusätzliche Schranken, Führungsgitter u.ä. für die Einmündungsbereiche), die nach Auskunft der Fachbehörden hier bei Umsetzung des Rahmenplans ein fast unvertretbares Maß erreichen würden.

Bei Maßnahmen gem. c) und d) gilt dann die Kostenfolge nach § 13 EkrG, als nach derzeitiger Rechtslage 1/3 der Bund, 1/3 die DB und 1/3 die Gemeinde als Träger der Straßenbaulast. Der 1/3 Anteil der Gemeinde wird zu 70% aus dem GVFG vom Land bezuschusst. Ein Vertreter von DB Netz vertrat die Auffassung, dass der Bahnübergang Brückenstraße in spätestens 5 Jahren technisch abgängig sei, so dass seitens der DB die Thematik etwa in diesem Zeitraum ohnehin angegangen werde.

Die NVR teilte mit, dass bei Anbindung der P&R-Anlage - Stadtschiene Ost - im derzeitigen Status (höhengleicher Bahnübergang, Ein- und Ausfahrt) deren Förderung nicht in Aussicht gestellt werden könne, weil diese Situation ein zu hohes Gefahrenpotenzial berge. Dieses folge insbesondere aus den Linksabbiegern von Süden (Vorrang Gegenverkehr) aber auch Rechtsabbiegern von Norden, jeweils im Zusammenhang mit dem erheblichen Durchgangsverkehr der Achse Brückenstraße, auch in Verbindung mit der Konversion des Schulgassenareals. Als Fördergeber könne man auch nur solche flankierenden Maßnahmen akzeptieren, die tatsächlich wirken, so dass eine reine Regelung durch Verkehrszeichen (z.B. Linksabbiegerverbot von Süden) wohl nicht reichen werde.

Sowohl NVR wie die Bezirksregierung befürworteten eine zeitnahe und für die Zukunft verbindliche Entscheidung zum Bahnübergang Brückenstraße, da im Grunde dieses Projekt wie auch die Planungen zu einer P&R-Anlage Nord seit Anfang/Mitte der 1990er Jahre laufen und man sich mit einem weiteren Hinausschieben schwer tue. Zudem könne niemand sagen, ob in weiter Zukunft der Bund das Ziel einer Sicherung der Schienenwege noch als vorrangig betrachte und bei seinem Drittel-Anteil nach EKreuzG bleibe. Auch der NVR sei gehalten, alte Projekte einer Entscheidung zuzuführen. Da Maßnahmen nach EKreuzG eine lange Planungs- um Umsetzungsphase bedingen, sei zumindest ein früher Planungsbeginn erforderlich.

Im Fazit haben die Fördergeber und Fachbehörden mithin Ihre Einschätzung vom Herbst 2009 (siehe auch Vorlage zum APUE/Rat 25.01./01.03.2010, Punkt 2.1), wonach die Umsetzung des Rahmenplans „Sprung an die Sieg“ sachlich einen engen Zusammenhang mit einer denkbaren Maßnahme nach EKreuzG aufweist, mehr als bekräftigt. Zu beachten ist auch, dass die Förderung des städtebaulichen Mehrbedarfs (Quote 70%) aus Regionale-Mitteln an der Förderung aus GFVG (85%) „andockt“ und über 2013 hinaus der „Regionale2010 -Vorrang“ nicht mehr besteht (die Verwaltung hatte berichtet). Derzeit stünden, so das Dezernat 35 der Bezirksregierung, aus 2011 für die Maßnahme noch gut 1 Mio. € bereit, die bei einem entsprechenden Förderantrag im Anschluss an den bestehenden Bescheid über rund 1,7 Mio. € für den Bauabschnitt 1 noch in 2011 bewilligt werden könnten.

Für den konkret anstehenden Förderantrag zum Bauabschnitt 2 (P&R-Anlage Stadtschiene Ost und West) bedeutet dies folgendes:

Soweit und solange es an dem Bahnübergang Brückenstraße bei der jetzigen Lage bleibt, ist eine **uneingeschränkte** Anbindung der Stadtschiene Ost an die Brückenstraße nicht denkbar. Die seit Jahren bestehende provisorische Lösung wird so nicht dauerhaft akzeptiert werden. Für eine auf dem Status quo aufbauende Lösung sind erhebliche flankierende Maßnahmen erforderlich, deren Auswahl mit dem Förderantrag und beginnend in der Ausführungsplanung in enger Abstimmung mit der NVR zu treffen wäre:

- Freier Rechtsabbieger von Norden auf die Stadtschiene
- Bauliche Verhinderung eines Linksabbiegens von Süden auf die Stadtschiene
- Ggf. vollständige Sperrung der Zufahrt zu P&R- Anlage von der Brückenstraße
- Zu- und Abfahrt auf die Stadtschiene Ost von Spinnerweg/Eichelkamp mit Überfahrbarkeit Siegauenplatz
- Ggf. Sperrung des Straße Am Eichelkamp an der Eipbachbrücke, um erhöhte Verkehrsbelastung durch P&R-Verkehr von und nach Norden zu verhindern. Damit einhergehend zweifache Bahnquerung aus den nördlichen Siedlungsbereichen mit Fahrtrichtung Stadtschiene.

Hingegen würde die Auflösung des Bahnübergangs aus Sicht des NVR und der Bezirksregierung das Sicherheitsproblem beseitigen. Darüber hinaus sei die verkehrsbauliche Anbindung der Stadtschiene an einen wie auch immer gearteten Ersatz des höhengleichen Bahnübergangs wahrscheinlich aus GVFG förderfähig.

Allen am Gespräch am 18.08.2011 Beteiligten war klar, dass die Umsetzung einer Ersatzlösung für den Bahnübergang Brückenstraße vermutlich einen Zeitraum von 4 – 6 Jahren in Anspruch nehmen wird. Problematisch werteten die Verkehrsträger/Fachbehörden indes, dass es dazu noch nicht einmal eine Entscheidung der Gemeinde und erst recht keinen Planungsbeginn gebe.

IV. Gesamtbewertung

Der Verkehrsgutachter zieht im wesentlichen folgendes Fazit: *Im Zuge des Projektes „Sprung an die Sieg“ plant die Gemeinde Eitorf die Umsetzung eines städtebaulich-/freiraumplanerischen Gesamtkonzeptes mit attraktiven Freianlagen und einer vergrößerten P+R-Anlage nördlich der Bahngleise. Verkehrlich soll der Bereich der östlichen Stadtschiene von der Brückenstraße erschlossen werden, wobei die Straße „Am Eichelkamp“ ausschließlich Erschließungszwecken dienen soll und nach Umsetzung der Umgestaltung eine für den Kfz-Verkehr noch reduziertere Bedeutung erhalten soll.*

Unter Berücksichtigung des Projektes Sprung an die Sieg und aus den Erkenntnissen des Verkehrsgutachters sollte die Brückenstraße ihre Funktion als wichtige Nord-Süd-Verbindung beibehalten. Durch die Entwicklung des nördlich und südlich der Bahn (Einzelhandelsnutzung Schulgassenareal) gelegenen Gebietes wird es zu einer erhöhten Verkehrsnachfrage in diesem Bereich kommen. Daher sollten Verkehrsvarianten mit Berücksichtigung einer Über- oder Unterführung der Bahn in der Brückenstraße weiter diskutiert werden. Variante 3 und Variante 8 erfüllen diese Voraussetzungen, liegen aber in ihrer finanziellen Dimension und zeitlichen Umsetzung weit auseinander. Die Zielsetzung zur Entlastung der Straße „Am Eichelkamp“ sollte hierbei weiterhin berücksichtigt werden. So ist bei beiden Varianten vorstellbar, die Straße „Am Eichelkamp“ zusätzlich für den Durchgangsverkehr zu sperren.

Aus Sicht der Verwaltung stellt sich – dies ergänzend – die Situation wie folgt dar:

a) Wenn Varianten zu einer Linienführung des innerörtlichen Verkehrs zur Entscheidung stehen, zeigt die Erfahrung, dass diejenigen am besten funktionieren, die

- die geringsten Auswirkungen auf das übrige Verkehrsnetz zeigen,
- eine erhebliche Verbesserung der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs erbringen und
- zu diesen beiden Punkten in ein den Punkten Wirtschaftlichkeit und (zeitlicher) Machbarkeit in einem angemessenen Verhältnis stehen.

b) Bei unverändertem Bestand des Bahnübergangs Brückenstraße zeigen sich drei wesentliche Folgen.

1) Die Förderung der P & R Anlage „Stadtschiene“, also des Bauabschnitts 2 des Regionale-Projekts, ist nicht kategorisch ausgeschlossen, begegnet aber erheblichen Schwierigkeiten, deren Lösung mit dem NVR erst noch gesucht werden müsste und denen im Extremfall nur mit einer Abbindung des Ostteils zur Brückenstraße hin begegnet werden kann – mit der Folge, dass die Anbindung der Stadt-

schiene mit insgesamt rund 350 P&R-Plätzen insgesamt über Spinnerweg/Am Eichelkamp erfolgen müsste. Von der Kelterser Brücke kommender Verkehr von und zur P&R-Anlage Nord würde dann entweder über Am Eichelkamp und/oder Bahnhofstraße/Spinnerweg geführt werden müssen. Damit einher würde eine dauerhafte Überfahrbarkeit des Siegauenplatzes gehen, die baulich und verkehrlich zu bewerkstelligen ist, bislang aber seitens Ausschüssen/Rat nicht befürwortet wurde.

2) Unberührt davon ist in einem Zeitraum von spätestens ca. 5 Jahren damit zu rechnen, dass der dann noch bestehende Bahnübergang Brückenstraße erhebliche sicherheitstechnische Nachrüstungen erfahren wird, an denen sich die Gemeinde beteiligen muss. Das Ausmaß der Sicherung und der damit verbundenen Anlagen wird davon abhängen, ob und wie eine Anbindung sowohl der Stadtschiene Ost als auch des Schulgassenareals erfolgt. Ob bei einer Signalisierung sich Auswirkungen und Verknüpfungen auf den Knoten L 333/L 86 zeigen (Kurscheidts Eck), kann jetzt noch nicht beurteilt werden. In der Gesamtschau dürfte eine Nachrüstung des Bahnübergangs Brückenstraße die Sicherheit am Bahnübergang selbst natürlich erhöhen, sich aber nachteilig auf den Verkehrsfluss auf der Nord-Süd-Achse Brückenstraße/L86 (und ihrer Einmündungen/Querungen) auswirken.

3) Ob bei einer sehr langfristig verschobenen Neuaufnahme des Ansatzes „Ersatzlösung Bahnübergang Brückenstraße“ in beispielweise 10 bis 20 Jahren das Bundesdrittel an der Finanzierung noch steht, ersatzlos wegfällt oder durch Landesmittel ersetzt wird, kann nicht prognostiziert werden.

Unter Abwägung all dessen, namentlich der o.g. drei Spiegelstriche und in Ansehung der Ergebnisse der für Eitorf erstmals vorliegenden, qualifizierten Verkehrsdaten, empfiehlt sich eine Entscheidung zur Linienführung gemäß Variante 3 aus dem Verkehrsgutachten. Sofern diese erfolgt, würde auf dieser Grundlage wie im Gespräch mit der Bezirksregierung am 08.09.2009 (siehe APUE 25.01.2010) angestrebt zunächst eine Planungsvereinbarung mit der DB folgen, mittels derer im Laufe 2012 die bislang noch nie näher untersuchte technische Machbarkeit geprüft werden kann. Zweiter Schritt wäre dann der Abschluss einer Vereinbarung nach EKreuzG frühestens im Jahre 2013, so dass zwischen 2014 und 2017 die Umsetzung der Maßnahme in Betracht kommt. Seit den ersten Absichten dazu wären dann fast 25 Jahre vergangen. Mit Blick auf die Umsetzung des Regionale-Projekts „Stadtschiene“ und deren Anbindung, aber auch auf die technische Nachrüstung des Bahnübergangs, würde sich bei dieser Perspektive u.U. ein anderer Standpunkt für Interimslösungen beziehen lassen.