

Eitorf, den 18.08.2011

Amt 60.2 - Tiefbauabteilung

Sachbearbeiter/-in: Klaus Schlein

\_\_\_\_\_  
Bürgermeister

i.V.  
\_\_\_\_\_  
Erster Beigeordneter

**VORLAGE**  
- öffentlich -

**Beratungsfolge**

Ausschuss für Bauen und Verkehr                      08.09.2011

**Tagesordnungspunkt:**

Regionale 2010- Projekt "Sprung an die Sieg", 2. Bauabschnitt (Stadtschiene)  
hier: Bahnverknüpfung Eitorf- Förderverfahren und Planungsstand

**Beschlussvorschlag:**

Die Einrichtung eines zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) sowie die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes werden im Rahmen des Regionale 2010- Projekts „Sprung an die Sieg“ nicht mehr weiterverfolgt. Die Verwaltung wird beauftragt, den 2. Bauabschnitt auf die Stadtschienen West und Ost einschließlich des Theaterplatzes zu beschränken und nach Vorliegen der geänderten Planung entsprechende Förderanträge zu stellen.

**Begründung:**

Am 18.08.2011 war der 2. Bauabschnitt des Projekts „Sprung an die Sieg“ Thema einer Besprechung, an der Vertreter der Fördergeber (Bezirksregierung, Nahverkehr Rheinland), verschiedener DB-Gesellschaften, der Planer sowie der Gemeinde teilnahmen. Ziel war, zu folgenden Fragestellungen eine Lösung zu finden:

- Nahverkehrsförderung in Abgrenzung zum städtebaulichen Mehrbedarf
- Umfang des Grunderwerbs
- Verkehrsführung im Zusammenhang mit der Erschließung der P+R-Anlage und dem Bahnübergang Brückenstraße

**I. Nahverkehrsförderung in Abgrenzung zum städtebaulichen Mehrbedarf**

Im Unterschied zum 1. Bauabschnitt, der ausschließlich mit Städtebaumitteln gefördert wird, ist für den 2. Bauabschnitt eine Kombination aus Städtebaumitteln sowie Mitteln zur Förderung des ÖPNV vorgesehen. Diese Förderungskombination bietet sich an, da es sich bei den sogenannten „Stadtschienen Ost und West“ auf der Nordseite des Bahnhofs sowie bei dem neuen „Zentralen Omnibusbahnhof“ (ZOB) an der Südseite des Bahnhofs hauptsächlich um Einrichtungen des ÖPNV handelt, denen

städtebauliche Elemente beigemischt sind. Bei den Stadtschienen handelt es sich bei diesen Elementen um mehrere Plätze mit Aufenthaltsfunktionen (Theaterplatz, Spieloase, Quartierplatz); beim ZOB gehört die Überdachung der Anlage dazu. Ausschließlich städtebaulichen Charakter hat der Bahnhofsvorplatz.

Bereits im Jahr 1996 erhielt die Gemeinde eine Mitteilung, daß die schon damals vorgesehene P+R-Anlage auf der Nordseite des Bahnhofs aus ÖPNV-Mitteln gefördert werden kann. In Anbetracht der neuen Planungen wurde beim zuständigen Fördergeber, dem Nahverkehr Rheinland, nachgefragt, ob eine Übertragung der seinerzeitigen Förderzusage auf die neue Situation möglich wäre. Diesem Wunsch wurde entsprochen und der ÖPNV-förderfähige Teil des 2. Bauabschnitts unter dem Begriff „Bahnverknüpfung Eitorf“ zusammengefaßt.

Danach ist eine Förderung der Parkflächen mit den dazugehörigen Zufahrtswegen und der notwendigen Beleuchtung zu erwarten. Gleiches gilt für die verkehrlichen Einrichtungen des ZOB. Die Förderquote beträgt 85 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Die genannten städtebaulichen Einrichtungen sind aus Städtebaumitteln förderfähig. Die Förderquote beträgt 70 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Die Zusammenfassung zum Projekt „Bahnverknüpfung Eitorf“ setzt allerdings voraus, daß alle Teile des Projekts zeitnah verwirklicht werden. Das heißt, der Bau der Stadtschienen (= P+R-Anlagen) und des ZOB sollten möglichst zügig und zeitgleich erfolgen. Besonders die Ergänzungsfinanzierung aus Städtebaumitteln im Rahmen der Regionale 2010 ist nur dann möglich.

## **II. Umfang des Grunderwerbs**

Die Gemeinde bemüht sich seit geraumer Zeit, die für die geplanten Maßnahmen benötigten Grundflächen von der Bahn zu erwerben. Nunmehr stellte sich heraus, daß die Bahn nicht bereit ist, das gesamte benötigte Gelände zu verkaufen. Bei einzelnen Teilflächen ist sie nur bereit über eine zeitlich begrenzte Anpachtung zu verhandeln; andere Teilflächen sollen auch weiterhin für bahneigene Zwecke genutzt werden und sind daher weder verkäuflich noch anpachtbar. Dazu gehören die Flächen, die für den Bau eines dritten Gleises sowie für den Erhalt des Dienstgebäudes am Bahnübergang Spinnerweg erforderlich sind. Auch die Flächen, in den Versorgungskabel liegen, stehen nicht zum Verkauf. Hier kann evtl. eine Anpachtung erfolgen.

Hintergrund des „dritten Gleises“ ist nach Auskunft der NVR im genannten Gespräch ein angedachter S 12 –Vollbetrieb, der dieses Gleis notwendig machen würde. Diese Bedingungen führen dazu, die vorhandene Planung im Bereich der Stadtschiene West abzuändern. Der gesamte Planungsbereich muß um das Maß nach Norden verschoben werden, den das dritte Gleis in Anspruch nehmen wird. Zudem ist die Fläche um das Dienstgebäude am Spinnerweg auszusparen, was eine Änderung der Lage der P+R-Zufahrt ebenso erfordert wie eine Umplanung des Quartierplatzes.

## **III. Verkehrsführung im Zusammenhang mit der Erschließung der P+R-Anlage und dem Bahnübergang Brückenstraße**

Grundgedanke der Planer war, die beiden Stadtschienen jeweils gesondert an das Straßennetz anzuschließen, um eine Querung der neugeschaffenen fußläufigen Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Sieg durch Kraftfahrzeuge zu vermeiden. Die Bezirksregierung und der NVR stellten jedoch klar, daß sie aus Sicherheitsgründen einer Anbindung an die Brückenstraße ohne flankierende Maßnahmen am Bahnübergang nicht zustimmen werden. Der Bahnübergang ist entweder sicherheitstechnisch umzubauen (z.B. als BÜSTRA-Anlage) oder zu beseitigen. Als weitere Alternative wäre eine erhebliche Entlastung des Bahnübergangs von motorisiertem Verkehr denkbar.

Zur APUE-Sitzung am 06.09.2011 wurde zum TOP „Verkehrstechnischen Untersuchung zur Querung der DB-Gleise“ eine Vorlage gefertigt, in der dieses Thema ausführlich behandelt wird.

## **IV. Schlussfolgerungen/ weiteres Vorgehen**

Bei der Entscheidung über das weitere Vorgehen sind somit folgende Bedingungen zu beachten:

- Die sich aus fördertechnischen Gründen ergebende Notwendigkeit zur möglichst zeitgleichen Ausführung des ZOB mit den Stadtschienen West- und Ost unter dem Titel „Bahnverknüpfung Eitorf“
- Die Umplanung der Stadtschiene West infolge fehlenden Grunderwerbs
- Die Probleme bei der Anbindung der Stadtschiene Ost an die Brückenstraße

In der Vorlage zur 4. ABV-Sitzung am 09.09.2010 (Planung Bahnhofsvorplatz/Zentraler Omnibusbahnhof) wurde ein mögliches Verfahren zur Erlangung von ÖPNV-Fördermitteln für die „Bahnverknüpfung Eitorf“ bereits ausführlich geschildert. Die Vorlage ist zum besseren Verständnis nochmals

beigefügt. Dort wird möglichst von einer Ausführung des ZOB in 2013 ausgegangen. Die Bezirksregierung weist jedoch darauf hin, daß die dafür vorgesehene ergänzende Förderung mit Städtebaumitteln aus dem Regionale 2010-Topf bis dahin nicht mehr möglich sein wird. Zwar könnten dann auch weiterhin Städtebaumittel außerhalb der Regionale 2010 beantragt werden, ob und wann diese dann fließen, ist noch unbestimmt. Daraus folgt, daß die „Bahnverknüpfung Eitorf“ als Ganzes gebaut werden müßte, wenn die zugesagten Fördermittel noch vollständig in Anspruch genommen werden sollen.

Alternativ dazu wäre ein Entkopplung vom Regionale 2010-Projekt möglich. Das würde dazu führen, daß der 2. Bauabschnitt des „Sprung an die Sieg“ nur aus den nördlich der Bahn vorgesehenen Maßnahmen besteht und der ZOB und mit ihm sinnvollerweise der Bahnhofsvorplatz zu einem späteren Zeitpunkt neu zur Förderung angemeldet werden. Für diese Vorgehensweise spricht auch die noch unklare städtebauliche Situation im Bereich der Schulgasse – wobei allerdings bei einer späteren städtebaulichen Förderung der Bündelungs- und Vorrangeffekt der Regionale 2010 nicht mehr bestünde.

Die geschilderte Umplanung der Stadtschiene West aufgrund des fehlenden Grunderwerbs befindet sich in Arbeit. Vorgesehen ist, die Planung in der Novembersitzung des ABV vorzustellen. Allerdings muss sie zuvor schon in die Förderanträge (Frist Ende September bzw. Ende Oktober) eingebunden werden.