

Vorsitzender Gräf begrüßt Herrn Schuklies vom Verkehrsbüro BSV, Aachen. Herr Schuklies wurde mit der verkehrstechnischen Untersuchung beauftragt und stellt dem Ausschuss das Ergebnis der im April 2011 durchgeführten Verkehrszählung vor.

Herr Zielinski hinterfragt, ob die ermittelten Zahlen auf der Erfassung einer 4-stündigen Periode an einem Tag beruhen, was der Verkehrsplaner bejaht. Herr Zielinski erklärt daraufhin, dass die gemachten Aussagen auch nach wohlwollender Anwendung statistischer Methoden lediglich im Rahmen einer bestimmten Wahrscheinlichkeit aussagekräftig sind. Herr Schuklies antwortet, dass es in der Verkehrsplanung durchaus üblich ist, die Spitzenstunden zu zählen und auf tägliche Verkehrswerte hochzurechnen. Zusätzlich habe man die Werte mit den Daten der letzten Verkehrszählung durch den Landesbetrieb Straßen NRW verglichen. Dabei wurde festgestellt, dass die aktuell ermittelten Werte in etwa passen.

Herr Lorenz ergänzt, dass die Gefahr eines verfälschten Ergebnisses bei einer Zählung über lediglich einen Tag sehr hoch ist, da sich bei einem unerwarteten Ereignis wie einem Unfall oder Straßensperrung die Verkehrsströme ändern können. Der Gutachter antwortet, dass so lange mit der Zählung abgewartet wurde, bis die Baustellen in der Gemeinde abgeschlossen waren. Auch der Vergleich der Daten der Verkehrszählung durch den Landesbetrieb Straßen NRW lasse den Schluss zu, dass die Daten realistisch sind. Weiterhin gibt der Gutachter zu bedenken, dass eine Verkehrszählung mit einem hohen finanziellen und personellem Aufwand verbunden ist. Weiterhin stellt Herr Schuklies die einzelnen Ergebnisse der verschiedenen untersuchten Varianten vor, wie sie auch in der Vorlage beschrieben sind.

Im Anschluss an die Beantwortung einiger technischer Fragen merkt Herr Lorenz an, dass die verkehrstechnische Untersuchung von dem Projekt Regionale 2010 entkoppelt wurde. Weiterhin führt er aus, dass seiner Fraktion neben den zu optimierenden Verkehrsströmen auch der städtebauliche Charakter von hoher Wichtigkeit ist. Durch die Schaffung einer Unterführung für PKW in der Brückenstraße sei dieser städtebauliche Charakter durch hohe Betonwände gefährdet. Auch sei bei dieser Variante die verkehrliche Einbindung der P+R Anlage problematisch. Zudem könne es bedingt durch die Bahnvorschriften im Zusammenhang mit dem Linksabbiegerverkehr zu weiteren Behinderungen kommen und auch die damit einhergehende Trennung zwischen Schule und Sportanlage sei problematisch.

Er erklärt weiter, dass man mit dem geplanten 2-gleisigen Ausbau der Bahnstrecke durch die DB perspektivisch die Chance für Eitorf sieht, das Unternehmen dahingehend zu bewegen, die vorhandenen Bahnübergänge auf einen Schlag in Form einer Absenkung der Gleistrasse zu beseitigen, da nach Eisenbahnkreuzungsgesetz der Verursacher der Änderung einer Kreuzung die Kreuzung beseitigen muss.

Abschließend spricht sich Herr Lorenz im Namen seiner Fraktion gegen den Vorschlag der Verwaltung aus, die Variante 3 (Bahnüberführung) weiter zu verfolgen.

Auf Nachfrage von Herrn Kolf erklärt Herr Gräf, dass seine Fraktion vorerst den Status Quo beibehalten möchte. Herr Lorenz ergänzt, dass seine vorangegangenen Ausführungen perspektivisch zu sehen sind.

Herr Zielinski erklärt, dass er nicht das statistische Verfahren in Frage stellen wollte, sondern darauf aufmerksam machen, dass gesagt werden muss, dass eine Statistik mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit zutrifft.

Weiterhin erklärt er, dass es sich hierbei um ein sehr komplexes Thema handelt, bei dem ganz andere Faktoren als nur die verkehrstechnische Betrachtung eine Rolle spielen. Aus diesem Grund spreche man sich ebenfalls dafür aus, den Status Quo beizubehalten.

Die CDU Fraktion vertritt eine andere Auffassung. Herr Kolf plädiert dafür, die Variante 3 weiter zu verfolgen. Allerdings sollte in einem ersten Schritt mit den veranschlagten Planungskosten in Höhe von 50.000 € die Machbarkeit der Anbindung von Stadtschiene und Investorgelände im Bereich der Schulgasse an die Unterführung für PKW unter Beachtung der Vorgaben durch die Regionale untersucht werden.

Herr Gräf bemängelt, dass bisher kein Planer Aussagen dazu treffen konnte, wie man von der PKW-Unterführung im Bereich des Theaters am Park auf die Stadtschiene gelangt.

Herr Claus ergänzt, dass die Regionale von dieser Abweichung im Ursprungsplan nicht begeistert war.

Herr Faßbender gibt zu bedenken, dass möglicherweise in absehbarer Zeit der Güterverkehr auf dieser Strecke stark zunehmen wird und hält es aus diesem Grund für fraglich, ob es sinnvoll ist, den Status Quo beizubehalten. Herr Zielinski antwortet, dass eine offizielle Stellungnahme der DB aussagt, dass der Güterverkehr auf dieser Strecke nicht zunehmen wird, da dafür ein kompletter 3-gleisiger Ausbau notwendig würde.

Herr Faßbender schlägt weiterhin vor, mit der Bahn Kontakt aufzunehmen um in Erfahrung zu bringen, wie der Standpunkt des Unternehmens dazu ist.

Herr Roßbach zeigt nochmals die Vorteile seiner eingebrachten Variante auf, eine neue Straße nördlich des Siegparks im Anschluss an die Straße „Im Auel“ zu bauen. Durch die angestrebte Umsiedlung der Feuerwehr und des Bauhofs entstünde eine Wegeverbindung, wodurch Anfahrzeiten für Rettungsfahrzeuge Richtung Kelters verkürzt würden. Sollte dieser Vorschlag keine Mehrheit finden, wäre er ebenso einverstanden, die Variante 3 weiterzuverfolgen. In diesem Zusammenhang verweist er auf einen ca. 9 Monate alten Antrag, der diesen Vorschlag beinhaltet und seitens der Verwaltung bis dato noch nicht beantwortet wurde.

Herr Sterzenbach antwortet, dass alle Anträge, auch der der BfE-Fraktion, in die Vorgespräche zur Variantenauswahl eingebunden wurden und sich dieser untersuchte Vorschlag unter anderem auch in dem heutigen Bericht des Verkehrsbüros wiederfindet.

Herr Kolf gibt zu bedenken, dass durch ein Aufschub diese Maßnahme nicht günstiger wird und jetzt noch Fördergelder beantragt werden können, was bei einer Umsetzung in unbestimmter Zeit fraglich ist.

Vorsitzender Gräf erläutert, dass man abwägen muss, ob die jetzige Situation so gravierend ist, dass man sich trotz der aktuellen Finanzsituation der Gemeinde diese Maßnahme leisten kann oder es wichtigere Investitionen gibt, die zu forderst getätigt werden müssen.

Herr Zielinski verweist auf die stattgefundene Bürgerveranstaltung unter anderem zu diesem Thema. Darin habe es ein einstimmiges Votum gegen eine PKW-Unterführung gegeben. Man solle unbedingt das Votum der Bürger in dieser Entscheidung berücksichtigen. Herr Kolf entgegnet, dass dieses Votum zwar beachtet werden sollte, aber nicht repräsentativ ist, da bei dieser Veranstaltung größtenteils Anlieger anwesend waren.

Herr Kemmler regt an, die heutige Darstellung der Öffentlichkeit in einem breiteren Rahmen vorzustellen und sie entsprechend zu informieren.

Herr Lorenz erklärt, dass man sich mit der Weiterverfolgung der Variante 3 die Chance verbauen würde, eine Absenkung der Bahn zu erreichen und damit alle Bahnkreuzungen zu beseitigen. Für die Gesamtperspektive des Ortes wäre diese Alternative attraktiver. Als Anknüpfungspunkt für Verhandlungen mit der DB könne man beispielsweise auch darauf hinweisen, dass das Unternehmen vor einigen Jahren Schienen beseitigt hat, ohne ein ordentliches Entwidmungsverfahren durchzuführen. Nach der Gesetzeslage müsse allerdings ein Schienenbetreiber Gleise und Bahnhöfe dem Wettbewerb zur Verfügung stellen, damit ein privates Eisenbahnnetz im Wettbewerb existieren kann.

Vorsitzender Gräf fasst die aus der Beratung entstandenen Anträge zusammen.

1. Die CDU- Fraktion beantragt, die Variante 3 weiter zu verfolgen, allerdings sollte in einer Vorstufe die verkehrstechnische Umsetzbarkeit in Form einer Machbarkeitsstudie geklärt werden. Herr Faßbender erweitert diesen Antrag dahingehend, Gespräche mit der DB bezüglich der Umsetzbarkeit der Variante 8 zu führen und in Erfahrung zu bringen, ob es Fördermittel gibt, welchen Zeitraum man für so ein Projekt einplanen muss und wie hoch die Kosten hierfür überschlägig beziffert werden.

Beschluss Nr.: XIII/9/84

Der Antrag wird abgelehnt.

Abstimmungsergebnis:

4 Ja-Stimmen CDU

9 Gegenstimmen (2 SPD, 6 FDP, 1 UWG)

1 Enthaltung BfE

Herr Rupprecht hat nicht mit abgestimmt.

2. Die FDP- Fraktion beantragt, den Status Quo beizubehalten und ebenfalls die Umsetzbarkeit der Variante 8 in Gesprächen mit der DB zu erkunden.

Beschluss Nr.: XIII/9/85

Der Antrag wird angenommen.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen (2 SPD, 6 FDP, 1 UWG)

Nein-Stimmen (4 CDU)

1 Enthaltung BfE

Herr Rupprecht hat nicht mit abgestimmt.

3. Die BfE- Fraktion beantragt, die Variante 5c umzusetzen.

Beschluss Nr.: XIII/9/86

Der Antrag wird abgelehnt.

Abstimmungsergebnis:

1 Ja-Stimme (BfE)

13 Gegenstimmen (2 SPD, 4 CDU, 6 FDP, 1 UWG)

Herr Rupprecht hat nicht mit abgestimmt.