Herr Kolf begründet die Antragstellung und erläutert, dass damit ein weiteres Mal versucht werde, eine wichtige Entwicklung für Eitorf voranzutreiben. Durch ein Gespräch mit einem hochrangigen Bahnvertreter habe man erfahren, dass die Bahn die Schließung des Bahnüberganges aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten in Betracht ziehe, sollte die Gemeinde keinen anderen Lösungsvorschlag haben. Sowohl eine BÜSTRA-Anlage als auch die aktuell geplante Wegeführung auf/ von der Stadtschiene seien keine gute Lösung. Desweiteren erläutert Herr Kolf, dass nach dem Entflechtungsgesetz im Jahr 2019 ausläuft und die Drittelkostenteilung damit weg falle.

Herr Zielinski erläutert, dass bereits eine Untersuchung der Umsetzbarkeit diverser Varianten erfolgt sei und hinterfragt, weshalb eine erneute Machbarkeitsstudie durchgeführt werden soll.

Erster Beigeordneter Sterzenbach erläutert, dass noch keine derartige Untersuchung vorliegt. Es gebe, teils alte, zweidimensionale Skizzen und Pläne, teils nur als gedachte Linienführung. Tiefbau sei indes dreidimensional, weshalb eine Machbarkeitsstudie eben auch als dreidimensionale Tiefbauplanung eines Ingenieurbauwerks erstellt werden müsse, wenn man verlässliche Ergebnisse erwarte.

Herr Lorenz meint, dass eine Straßenunterführung an dieser Stelle nicht geeignet sei und dadurch die Ästhetik des Innenortes zerstört werde. Dies verdeutlicht er mit entsprechenden Fotomontagen. Zudem rücke diese Straße sehr dicht an die Grundschule heran. Desweiteren müssten die Gebäude Brückenstr. 20-22 abgerissen werden und auch die direkte Zufahrt zur Stadtschiene hält er aufgrund des Höhenunterschiedes nicht für möglich.

Auf Frage von Frau Klein, wie teuer eine Machbarkeitsstudie sei, antwortet Erster Beigeordneter Sterzenbach, dass ihm keine aktuellen Angebotszahlen vorlägen, jedoch aufgrund älterer Anfragen mit einer Summe von rund 120.000 € - 125.000 € zu rechnen sei. Dieser Betrag würde nach dem Stand der Besprechung bei der Bezirksregierung im September 2009 hälftig von der DB übernommen.

Zu dieser Angelegenheit entwickelt sich eine ausgiebige Debatte unter anderem über die Vor- und Nachteile einer BÜSTRA sowie die Auswirkungen einer möglichen Komplettschließung des Bahnüberganges. Auch über die Kosten für eine Machbarkeitsstudie und weitere Folgekosten sowie mögliche Förderungen wird eingehend diskutiert.

*** Bahnübergangssteuerungsanlagen (BÜSTRA)** Befindet sich ein Bahnübergang in unmittelbarer

Nähe einer Kreuzung oder Einmündung mit Lichtzeichenanlage, so sind zur Sicherung besondere Maßnahmen erforderlich. Falls es vor einer Ampelanlage zu einem Rückstau auf dem Bahnübergang kommt, muss gewährleistet werden, dass der Bahnübergang geräumt werden kann. Dies ist jedoch nur möglich, wenn die Ampel an der Kreuzung oder Einmündung grün zeigt. Um ein Abfließen des Verkehrs aus dem kritischen Bereich zwischen Ampel und Bahnübergang zu ermöglichen, werden BÜSTRA Anlagen eingesetzt. Diese Anlagen verbinden die Sicherungstechnik des Bahnübergangs mit der Sicherungstechnik der Kreuzung (oder Einmündung). Der Verkehr, der sich im kritischen Bereich zwischen Bahnübergang und Kreuzung befindet, muss durch die Signalanlage „grün“ erhalten. Hierzu ist es zunächst notwendig, dass alle anderen Verkehrsströme „rot“ erhalten. Erst wenn der kritische Bereich vom Bahnübergang bis zur Kreuzung grün erhalten hat und genug Zeit zum Räumen vergangen ist, darf ein Schrankenschluss beginnen. Andernfalls könnte es passieren, dass wartende Fahrzeuge im Schrankenbereich eingesperrt werden oder Schrankenbäume auf Fahrzeuge prallen. Quelle: Wikipedia

Herr Zielinski stellt die Frage in den Raum, wie eine Finanzierung aussehen könne, für den Fall, dass man in der Machbarkeitsstudie zu dem Ergebnis kommt, dass eine Straßenunterführung möglich wäre. Desweiteren müsse man in einer Berechnung auch die Kosten für flankierende Maßnahmen (Schutzmauer Schule, Zufahrt Stadtschiene, Verlegung Eipbach) berücksichtigen. Er wünscht vor der Beauftragung einer Untersuchung eine grobe Kostenaufstellung unter Berücksichtigung des vorgenannten sowie eine Einschätzung zur Kostenbeteiligung von DB und NVR.

Herr Zielinski beantragt zur Geschäftsordnung, Herrn Sonntag, der als Gast im Ausschuss anwesend ist, sprechen zu lassen, nachdem diesem das Wort nach einer Auseinandersetzung mit dem Vorsitzenden entzogen wurde.

Beschluss Nr. XIII/18/211

Herrn Sonntag wird das Wort gewährt.

Abstimmungsergebnis:

8 Ja - Stimmen (2 SPD, 4 CDU, 1 Grüne, 1 BfE) bei 5 Enthaltungen FDP

Anmerkung der Verwaltung:

Das bereits zur Niederschrift der 7. Sitzung des ABV durch die Verwaltung dargestellte Recht der Rede in Ausschusssitzungen ist nachfolgend nochmals wiedergegeben:

*„Es ergibt sich aus der Natur der Sache, dass ausschließlich die vom Rat bestellten Mitglieder eines Ausschusses oder diejenigen, die in diesem Ausschuss als Vertreter an der Sitzung teilnehmen, an der Beratung teilnehmen und Rederecht haben. Ein Rederecht für Ratsmitglieder, die als Zuhörer teilnehmen, ist aus der Geschäftsordnung nicht abzuleiten. **Wird allerdings in der Ausschusssitzung ein Antrag beraten, den ein Ratsmitglied gestellt hat, das dem Ausschuss nicht angehört, kann es sich an der Beratung beteiligen (§ 58 Abs. 1 GO).** Hiermit wird klargestellt, dass sich ein Rederecht allenfalls auf die Beratung eines solchen Antrages erstreckt.“*

Herr Sonntag informiert im Detail über ein Gespräch mit einem hochrangigen Bahnvertreter, der die Situation und die möglichen Maßnahmen kannte. In diesem Gespräch wurde seitens der DB deutlich gemacht, dass eine Schließung dieses Bahnüberganges in Betracht komme, da in unmittelbarer Nähe noch zwei andere Bahnquerungen und die Hochstraße vorhanden seien. Die Bahn erwarte ein Signal der Gemeinde Eitorf und dies solle man geben. Die Schließung des Bahnüberganges solle nicht auf die leichte Schulter genommen werden, da sich die Bahn lediglich mit der Bezirksregierung abstimmen müsse.

Nach weiterer Diskussion schlägt Herr Zielinski vor, die Entscheidung über den Antrag zu vertagen und vorher nochmals die haushalterischen Gesichtspunkte genau zu beleuchten und darzulegen. Vorsitzender Gräf ergänzt, dass zudem hochrangige Vertreter der DB und möglichst der Bezirksregierung in die nächste Ausschusssitzung eingeladen werden sollen, um zu dem weiteren Vorgehen Stellung nehmen zu können. Zusätzlich sollte die Alternative „BÜSTRA“ von einem Planer dargestellt werden. Bei der groben Kostenermittlung müsse zudem dargestellt werden, welche Maßnahmen im unmittelbaren Zusammenhang mit der Verlegung der Verkehrsstrasse stehen, um zu sehen, was gefördert werde und was nicht.

Erster Beigeordneter Sterzenbach sagt die Einladung der genannten Fachleute gerne zu, stellt aber klar, dass Detailfragen zur Verkehrsstrasse, zur Eipbachverlegung oder auch zu Layout und Verkehrsfolgen einer BÜSTRA einschließlich konkreter Kostenschätzungen dabei nicht erwartet werden können. Um verlässliche Auskünfte zu erlangen, müsse ein Fachbüro beauftragt werden.

Vorsitzender Gräf fasst im Konsens mit den Ausschussmitgliedern zusammen, dass die Verwaltung bis zur nächsten Sitzung eine Darstellung vorlegt, in der die grob geschätzten Kosten (soweit verwaltungsintern möglich) inkl. der Themenaspekte „flankierende Maßnahmen“ mit entsprechendem Hinweis zur Förderung aufgelistet sind. Zudem sollen Vertreter der DB und der Bezirksregierung zur nächsten Sitzung eingeladen werden. Dies gäbe gleichzeitig entsprechende Signalwirkung auch in Richtung DB.