

Vorsitzender Gräf begrüßt Frau Schnabel, Herrn Schon, Herrn Klinkmüller sowie Herrn Seibel von der Deutschen Bahn, welche am heutigen Abend dem Ausschuss für Fragen zur Verfügung stehen werden.

Herr Kemmler möchte wissen, ob es den Tatsachen entspreche, dass die DB ein Sicherheitsrisiko bei dem Bahnübergang Brückenstraße sehe, das in einem zeitlich sehr engem Rahmen behoben werden müsse.

Frau Schnabel informiert, dass eine Änderung innerhalb der nächsten 5-7 Jahre erfolgen soll. Aufgrund der hohen Frequentierung und Verkehrsbedeutung dieser Anlage sei man an einer gemeinsamen Lösung mit der Gemeinde interessiert. Herr Schorn ergänzt, dass ein langer Planungsvorlauf notwendig sei und begründet dies. Weiter erläutert er, dass die vorhandene Anlage aus Sicht der Bahn sicher sei. Bei dieser Anlage handele es sich um eine planfestgestellte Anlage, die dem Regelwerk und Gesetzen entspreche. Seines Wissens arbeite die Anlage störungsfrei und von betrieblichen Unregelmäßigkeiten oder gar Unfällen sei ihm nichts bekannt. Auf weitere Rückfrage von Herrn Kemmler, ob die DB den Bahnübergang in den nächsten 5-7 Jahren schließen werde, antwortet Herr Schorn, dass dies nicht möglich sei, da sich die DB an Recht und Gesetz halte.

Auf die Frage von Herrn Roßbach, ob es bereits Ideen für die Erneuerung gäbe, antwortet Herr Schorn, dass die Gemeinde als Grundsatzentscheidung darüber befinden müsse, ob der Bahnübergang erhaltenswert sei. Bei Erhalt wären verschiedene Maßnahmen denkbar. Beispielhaft führt er die Errichtung einer BÜSTRA-Anlage und den Bau einer Bahnüberführung an. Die für die DB einfachste Maßnahme sei grundsätzlich die ersatzlose Schließung des Bahnübergangs, falls dies gewünscht werde. Um abwägen zu können, welche Maßnahmen am BÜ Brückenstraße geeignet sind, bedürfe es einer entsprechenden Vorplanung, die alle wesentlichen Gesichtspunkte beleuchtet. Der DB gehe es bei dem heutigen Gespräch darum, zu einer Entscheidung zu kommen um eine Vorplanung mit Prüfung der möglichen Varianten durchführen zu lassen.

Auf Nachfrage von Herrn Zielinski, ob konkrete Änderungsplanungen vorliegen, antwortet Frau Schnabel, dass dies nicht der Fall sei. Sie erläutert weiter, dass es bereits Gespräche mit der Gemeinde gab und ihr die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung vorlägen. Im Rahmen einer Planungsvereinbarung zwischen DB und Gemeinde müsste abschließend geprüft werden, welche der Varianten die geeignetste sei.

Herr Kolf fragt konkret, ob es richtig sei, dass die DB auf eine Entscheidung des Eitorfer Rates warte, wie in dieser Angelegenheit weiter vorgegangen werden soll. Frau Schnabel bestätigt dies.

Zur Kostenaufteilung erläutert Frau Schnabel, dass es verschiedene Möglichkeiten gäbe. Zum einen, wäre es denkbar, dass die Kosten für die Planung komplett von der Gemeinde übernommen würden. Zum anderen und das würde die DB anbieten, wäre eine Kostenteilung zwischen DB und Gemeinde wie folgt möglich: Wenn man sich gemeinsam auf eine der untersuchten Varianten einigt, würde eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung abgeschlossen, an der dann auch die Bezirksregierung Köln als Dritter Kreuzungspartner beteiligt wäre. Die entstandenen Planungskosten würden entsprechend dieser Vereinbarung in der Gesamtmaßnahme berücksichtigt (1/3 Gemeinde, 1/3 DB, 1/3 Bezirksregierung).

Herr Faßbender fragt, welche Varianten geprüft werden. Hierzu antwortet die Vertreterin der DB, dass man sich auf 2-3 Vorzugsvarianten verständigen sollte, um die Planungskosten nicht unnötig in die Höhe zu treiben. Vorstellbare Varianten für die DB seien die BÜSTRA-Anlage, die Bahnüberführung und der Rückbau der Anlage.

Herr Zielinski hält es aufgrund der Aussagen der DB für wichtig, die Angelegenheit sofort in Gang zu bringen und schnellstmöglich einen Mehrheitsbeschluss herbeizuführen, um in den Planungsprozess unter Berücksichtigung der bereits durchgeführten Verkehrsuntersuchung einzutreten.

Herr Kolf hält die Möglichkeit einer BÜSTRA-Anlage aufgrund der Äußerungen der DB für nicht geeignet. Seines Erachtens sei die einzige Alternative die Bahnüberführung und man sollte die Planung hierfür endlich anstoßen. Herr Schorn erklärt aus Erfahrungen zur BÜSTRA-Anlage, dass die Schließzeiten aufgrund von Sicherheitsbestimmungen länger würden, je neuer die Anlage sei. Herr Gräf entgegnet, dass man nicht schon im Vorfeld mögliche Untersuchungsergebnisse vorwegnehmen sollte und befürwortet die Variantenuntersuchung ebenfalls.

Auf Nachfrage von Herrn Kemmler bezüglich einer kostenmäßigen Größenordnung für eine Bahnunterführung, erläutert Frau Schnabel, dass man grob geschätzt mit Baukosten zwischen 8 - 12 Mio. € rechnen müsse. Eine BÜSTRA-Anlage läge bei schätzungsweise 2 - 2,5 Mio. €.

Herr Roßbach geht auf seine damals eingebrachte Variante 5c (von Kreuzung im Auel über Siegdamm auf Brückenstrasse an Kelterser Brücke) ein und fragt, ob sich die DB an den Kosten hierfür beteiligen würde. Herr Schorn erläutert, dass er diese Frage derzeit nicht beantworten könne und dies auf Wunsch überprüft werde. Frau Schnabel führt aus, dass es auch die Möglichkeit gäbe, dass die Gemeinde auf eigene Kosten zusätzliche Varianten, als die 2-3 Vorzugsvarianten prüfen lasse.

Herr Roßbach hält es zudem für wichtig, klären zu lassen, ob man bei der Alternative einer Bahnüberführung die Möglichkeit habe, dass Fahrzeuge problemlos auf die P+R Anlage fahren können.

Frau Klein kommt nochmals auf die Machbarkeitsstudie zurück. Bereits früher stand im Raum, dass der Planungsvereinbarung eine Machbarkeitsstudie vorgeschaltet werden müsste, die allein von der Kommune zu finanzieren sei. Sie fragt nach der Notwendigkeit.

Frau Schnabel erläutert, dass im Rahmen der Vorplanung alle notwendigen Aspekte berücksichtigt würden und eine Machbarkeitsstudie nicht zwingend erforderlich sei.

Erster Beigeordneter Sterzenbach berichtet, dass wie bekannt eine vor die Planungsvereinbarung geschaltete Machbarkeitsstudie allein von der Gemeinde gezahlt werden müsse. Die Beratungen sowie Akten- und Datenlage seit 1993 ließen erkennen, dass diese Studie seither in Rede stehe, weil seitens der Gremien eine bessere Entscheidungsgrundlage erwünscht war, u.a. auch zu städtebaulichen Aspekten. Ein unmittelbarer Eintritt in eine Planungsvereinbarung mit Variantenuntersuchung, bei der die Funktionalität im Vordergrund stehe, sei bislang nicht angesprochen worden, aber möglich. In der sich entwickelnden Diskussion über die Sinnhaftigkeit einer Machbarkeitsstudie erläutert Herr Schorn, dass man im Rahmen der notwendigen Variantenuntersuchung auch einige Aspekte einfließen lassen könnte, die eine Machbarkeitsstudie abdecken würde. Dies würde unnötige Kosten vermeiden.

Nachdem keine weiteren Fragen an die Bahnvertreter gestellt werden, bedankt sich der Vorsitzende für die Informationen und verabschiedet die Gäste.

Im weiteren Verlauf der Beratung wird über den Antrag der BfE-Fraktion eingehend diskutiert. Vorsitzender Gräf schlägt vor, dass die Verwaltung mit der unteren Landschaftsbehörde Kontakt aufnimmt um zu erkunden, ob das Vorhaben, eine Straße im Landschaftsschutzgebiet zu bauen, grundsätzlich Zustimmung findet.

Herr Zielinski begründet, weshalb er eine weitere Beratung und Beschlussfassung für nicht zielführend hält. Er stellt den Antrag auf Beendigung der Debatte.

Herr Lorenz spricht sich gegen die Beendigung der Debatte aus und begründet dies ausführlich. Herr Kolf spricht sich für die Beendigung aus.

Beschluss Nr. XIII/22/229

Der Antrag auf Beendigung der Debatte wird abgelehnt.

Abstimmungsergebnis:

7 Stimmen für die Beendigung der Debatte (2SPD, 4 CDU, 1 Grüne)

8 Stimmen gegen die Beendigung der Debatte (6 FDP, 1 BfE, 1 UWG)

Nachdem nochmals die Argumente ausgetauscht wurden, lässt der Vorsitzende über seinen Vorschlag zum weiteren Verfahren mit dem BfE-Antrag abstimmen.

Beschluss Nr. XIII/22/230

Der Vorschlag, die Verwaltung zu beauftragen, die Landschaftsbehörde zu fragen, ob die von der BfE-Fraktion beantragte Variante grundsätzlich umsetzbar ist, wird abgelehnt.

Abstimmungsergebnis:

7 Stimmen für den Vorschlag (6 FDP, 1 BfE)

8 Stimmen gegen den Vorschlag (2 SPD, 4 CDU, 1 Grüne, 1 UWG)