

Gemeinde Eitorf
DER BÜRGERMEISTER

ANLAGE

zu TO.-Pkt.

interne Nummer XV/0065/V

Eitorf, den 21.05.2021

Amt Dezernat I

Sachbearbeiter/-in: Rainer Viehof

Bürgermeister

i.V.

Erster Beigeordneter

VORLAGE
- öffentlich -

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtplanung, Ortsentwicklung, Mobilität und Klimaschutz	02.02.2021 (abgesetzt)
Ausschuss für Stadtplanung, Ortsentwicklung, Mobilität und Klimaschutz	08.06.2021
Rat der Gemeinde Eitorf	28.06.2021

Tagesordnungspunkt:

Tieferlegung der Bahntrasse zur Beseitigung von 4 Bahnübergängen
Hier: Planungen zu Bahnüberführung Brückenstraße ruhend stellen

Beschlussvorschlag:

Der Rat beauftragt die Verwaltung mit den zuständigen Behörden, Gesellschaften und Gremien in Kontakt zu treten, um die Planungen für die Bahnüberführung Brückenstraße ruhend zu stellen und die Planungen für eine Tieferlegung der Bahn auf einer Strecke von einem Kilometer vom Bahnübergang Siegstraße bis Bahnübergang Spinner Weg vorzunehmen.

Begründung:

Seit Jahren wird über die Bahnüberführung Brückenstraße diskutiert und Planungen sind veranlasst.

Folgende Bedingungen sind gegeben:

1. Die Bahn will bis zum Jahre 2030 die Siegstrecke Köln – Siegen zweigleisig ausbauen. Hierzu sind 4,3 Mrd. Euro in den Bundesverkehrswegeplan eingestellt. Die 3 Siegbrücken zwischen

Blankenberg und Merten, die aus Kriegszeiten immer noch eingleisig sind, sollen wieder zweigleisig hergestellt werden.

2. Mit der zweigleisigen Herstellung der Bahnstrecke werden mind. 120 Güterzüge mit der Option von bis zu 240 Güterzügen in 24 Stunden diese Bahnstrecke nutzen.
Der Grundsatz lautet:
 - a. Fernverkehr vor Nahverkehr
 - b. Güterverkehr vor Personenverkehr
3. Es kann durchaus sein, dass Lärmschutzwände installiert werden. Art und Umfang sind derzeit nicht bekannt. Lärmschutzwände werden dann aber das Ortsbild entlang der Bahntrasse prägen.
4. Die Verkehrsuntersuchung „Queren der Gleise“ vom BSV-Büro aus Aachen vom 17.06.2011 zeigt auf, dass bei der Bahnüberführung Brückenstraße gerechnet 1400 Fahrzeuge in 24 Stunden über die Straße Am Eichelkamp fahren werden. Herr Lukas hat diese Berechnung durch eine tatsächliche Zählung auf 2000 Fahrzeuge korrigiert. Ich prognostiziere, weil sich der gesamte Verkehr auf die Brückenstraße und die L 333 konzentrieren wird, dass bei einer fast dauerhaften Schließung des Bahnüberganges Spinner Weg auch der Verkehr deutlich auf der Straße Am Eichelkamp erhöhen wird. Wir leiten einen Großteil des Verkehrs mit dieser Maßnahme an unserem Gymnasium, dem Jugendcafe, der Turnhalle Am Eichelkamp, dem Jugendhilfezentrum und dem Hermann-Weber-Bad vorbei.
5. Die Verkehrsuntersuchung zum entfallenden Bahnübergang Brückenstraße von der Gesellschaft Brilon Bondzio Weiser vom November 2020 zeigt auf, dass der Bahnübergang Siegstraße gänzlich geschlossen werden soll. Die 2 Querung für Fußgänger und Radfahrer soll dann über den Parkweg durch den Siegpark erfolgen.
6. Die Kostenverteilung hat sich mit dem EBKrG vom 16.03.2020 dahingehend geändert, dass die Hälfte der Kosten vom Bund, ein Drittel von der Bahn und ein Sechstel vom Land NRW getragen werden.
Die Variante 8 wäre demnach mit dem Mangel der Finanzierung nicht mehr behaftet.

Seit dem 13.03.2020 gibt es folgende Änderung im § 13 EBKrG

Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) § 13

- (1) Wird an einem Bahnübergang eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so tragen die Beteiligten je ein Drittel der Kosten. Das letzte Drittel der Kosten trägt bei Kreuzungen mit einem Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes der Bund, bei Kreuzungen mit einem Schienenweg einer nicht-bundeseigenen Eisenbahn das Land.
 - (2) Bei Kreuzungen einer Eisenbahn des Bundes mit einer kommunalen Straße trägt der Bund die Hälfte, die Eisenbahn des Bundes ein Drittel und das Land, in dem die Kreuzung liegt, ein Sechstel der Kosten. In Berlin und in der Freien und Hansestadt Hamburg gelten alle öffentlichen Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes stehen, als kommunale Straßen.
 - (3) Wird zur verkehrlichen Entlastung eines Bahnübergangs ohne dessen Änderung eine Baumaßnahme nach § 3 Nr. 2 durchgeführt, durch die sich eine sonst notwendige Änderung des Bahnübergangs erübrigt, so gehören zu den Kosten nach Absatz 1 nur die Kosten, die sich bei Vornahme der ersparten Änderung ergeben würden. Die übrigen Kosten trägt derjenige Beteiligte allein, an dessen Verkehrsweg die Baumaßnahme durchgeführt wird.
7. Die Tieferlegung der Bahn könnte zu dem Rückbau der Hochstraße führen und die L 333 könnte auf dem Deckel der tiefergelegten Bahntrasse positioniert werden. Dies würde erhebliches

Potential für eine innerörtliche Verkehrsplanung eröffnen, um mehr Fußgänger- und Radfahrverkehr zu ermöglichen.

8. Der starke Güterverkehr benötigt auch ein Überholgleis, weil der Güterverkehr priorisiert ist. Bei einer Tieferlegung sollte auch ein drittes Gleis mit eingeplant werden, das von den beiden anderen Gleisen nicht über einen Bahnsteig, sondern mittels Mauer separiert sein sollte. Diese Maßnahme bedingt auch einer Umplanung des Schienenkörpers.
9. Die Tieferlegung wird nur auf einer Strecke von ca. einem Kilometer vorgenommen und wird dabei 4 Bahnübergänge beseitigen. Nur durch diese Maßnahme wird der Verkehr so gelenkt, dass der „Sprung an die Sieg“ erst real wird. Das Projekt Sprung an die Sieg wird ohne diese Maßnahme konterkariert und würde zu erheblichen Einschränkungen und negativen Folgen einer innerstädtischen Entwicklung führen.

Anlage(n)

Online einsehbar sind Anlage 1 und 2:

- | | |
|-----------|--|
| Anlage 1: | Negativbeispiel: http://www.bahnausbau.de/negativbeispiel-ampfung |
| Anlage 2: | Positivbeispiel: http://www.bahnausbau.de/positivbeispiel-ismaning |
| Anlage 3: | Darstellungen:
a) Starke Verkehrsbelastung Kurscheid's Eck und Am Eichelkamp
b) Lärmschutz- und Tunnellänge |
| Anlage 4: | Ortsumgehung und Kreisverkehre |