

Umplanung der Buslinie 571

Aufgrund von Sicherheitsbedenken zieht die DB Netz AG in Erwägung, den Bahnübergang an der Siegstraße entfallen zu lassen. Der Übergang befindet sich im östlichen Bereich des Eitorfer Kernortes an der Straßenkreuzung Gartenstraße, Siegstraße und Bogestraße. Im Falle einer Aufgabe steht der Übergang dem Straßenverkehr nicht mehr zur Verfügung. Eine bereits abgeschlossene Verkehrsuntersuchung ist zu dem Ergebnis gekommen, dass ein Entfall durch die anderen Quermöglichkeiten im Umkreis aufgefangen werden kann.

Von einem möglichen Entfall des Bahnüberganges wäre die Buslinie 571 betroffen. Die Linie startet an Eitorf Bf., hält an den Stationen Eitorf Post, Eitorf Gartenstr. und Eitorf Alte Siegstr. anschließend fährt die Linie durch das Gewerbegebiet „Im Auel“ in Richtung Alzenbach (und in die andere Richtung auf derselben Route). Der „Bahnübergang Siegstraße“ befindet sich zwischen den beiden Stationen Gartenstraße und Alte Siegstraße. Somit müsste die Linienführung bei einer Schließung des Überganges verändert werden.

Die Routenführung der Linie ist Abbildung 1 zu entnehmen. Die Linie hat vorrangig das Ziel, die Ortsteile Rodder, Bitze und Alzenbach sowie das Gewerbegebiet „Im Auel“ mit dem Eitorfer Kernort und dem Bahnhof zu verbinden. In den Ortsteilen Rodder und Bitze stellt die Linie die einzige Verbindung im ÖPNV dar. Auch das Gewerbegebiet „im Auel“ wird nur von der Linie 571 angefahren. Es ist anzunehmen, dass die Linie für die Nahversorgung und für Pendler eine wichtige Rolle spielt. Genauere Zahlen sind dazu nicht vorhanden.

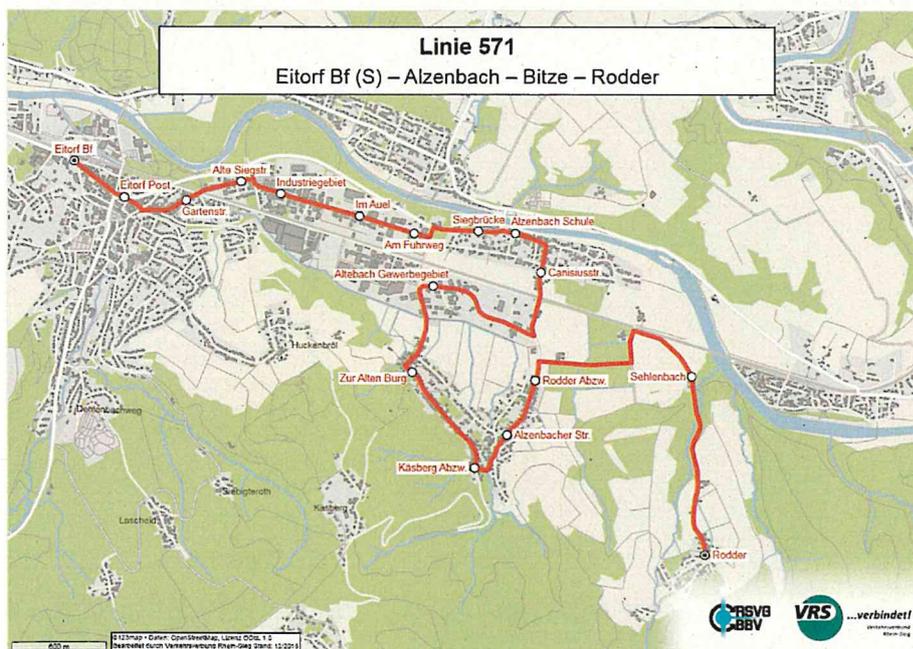


Abbildung 1: Linie 571

Grundsätzlich stehen zwei Alternativvarianten zur Verfügung um die Bahntrasse zu queren, wenn die Querung an der Siegstraße nicht mehr zur Verfügung steht: Alternative A über die „Hochstraße“ oder Alternative B über die Straßen Bogestraße, Wecostraße und Forsterstraße. Einem Gesamtüberblick zu den Alternativen bildet Abbildung 2. Darin ist die momentane Strecke mit den aktuellen Haltestellen in Rot eingezeichnet, die mögliche Sperrung in Orange, Variante A in Blau und Variante B in Grün.

Beide Varianten queren die Schiene nicht mehr direkt sondern entweder per Überführung oder per Unterführung. Dadurch ist die Linie weniger anfällig für Verzögerungen, was zu einer Steigerung der Zuverlässigkeit und somit der Attraktivität führt.

Zusätzlich wird eine Variante C als „maximal Lösung“ präsentiert, die die Vorteile der beiden Varianten kombinieren soll. Diese ist, der Übersichtlichkeit halber, in der Gesamtübersicht (Abbildung 2) nicht dargestellt, sondern Abbildung 5 zu entnehmen.

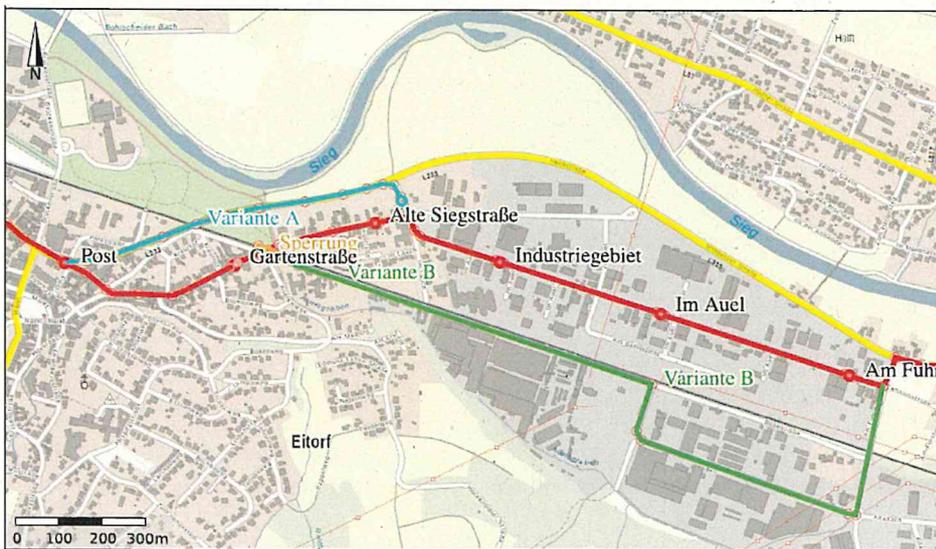


Abbildung 2: Gesamtübersicht

Die Varianten werden im Folgenden kurz beschrieben und die Vor- und Nachteile der jeweiligen Variante nebeneinandergestellt:

Variante A:

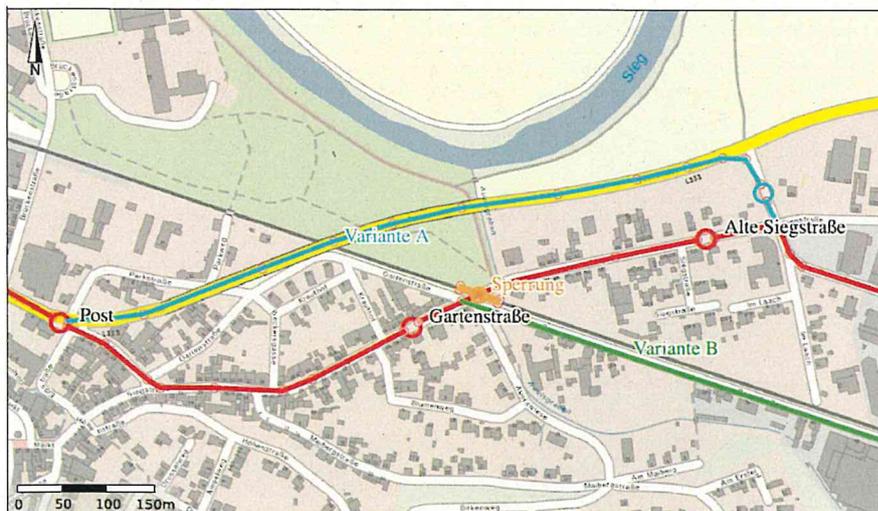


Abbildung 3: Variante A

In Variante A biegt die Linie 571 (von Eitorf Bahnhof kommend) nach der Haltestelle „Eitorf Post“ auf die Hochstraße ab, überquert die Bahntrasse und biegt auf die Straße „Im Laach“ ein. Ab dem anschließenden Kreisverkehr verkehrt die Linie wieder auf Ihrer ursprünglichen Route.

Pro:

Im Vergleich bietet Variante A die geringfügigere Veränderung der aktuellen Strecke. Vorhandene Haltestellen können bis auf „Gartenstraße“ und „Alte Siegstraße“ weiterhin verwendet werden. Ein Ersatz für die Haltestelle „Alte Siegstraße“ ist in der Nähe des aktuellen Standortes denkbar. Auf diese Weise bleibt die Anbindung des Kernortes und der Ortsteile Bitze und Rodder an das Gewerbegebiet über die Linie 571 weitestgehend unverändert. Das Nahversorgungsangebot bleibt somit erhalten. Auch ist es Pendlern, mit einem Arbeitsplatz im Gewerbegebiet, weiterhin möglich mit dem Bus anzureisen.

Für die Bewohner der Siegstraße (und der näheren Umgebung) kommt es durch die Verlegung der Routenführung zu einer Verminderung der Lärmbelästigung durch Busse.

Contra:

Alternative A wirkt sich negativ auf die Erreichbarkeit des ÖPNVs für die Bürger im östlichen Bereich des Kernortes aus. Die Bürger müssen größere Entfernungen zu den Haltestellen „Post“ oder „Alte Siegstraße“ in Kauf nehmen. Da Fußgänger besonders empfindlich auf verlängerte Wegstrecken reagieren ist ein Rückgang der Nutzungsrate in dem Bereich um die Haltestelle „Siegstraße“ anzunehmen. Den Anwohnern wird durch die Maßnahme der Zugang zu klimafreundlichen und kostengünstigen Verkehrsmitteln erschwert. Ein Ersatz für die entfallende Haltestelle „Gartenstraße“ ist in dieser Alternative nicht sinnvoll, da die Hochstraße für Fußgänger nicht zugänglich ist.

Geschäfte/Bibliothek in der Siegstraße sind schlechter zu erreichen, ein Rückgang von Kunden in dem Bereich kann angenommen werden.

Es muss geprüft werden ob ein Abbiegen nach der Haltestelle Eitorf Post auf die Hochstraße bei der aktuellen Lage der Haltestelle für einen Bus möglich ist. Sollte die Kurve zu eng sein müsste die Haltestelle verlegt werden.

Variante B:

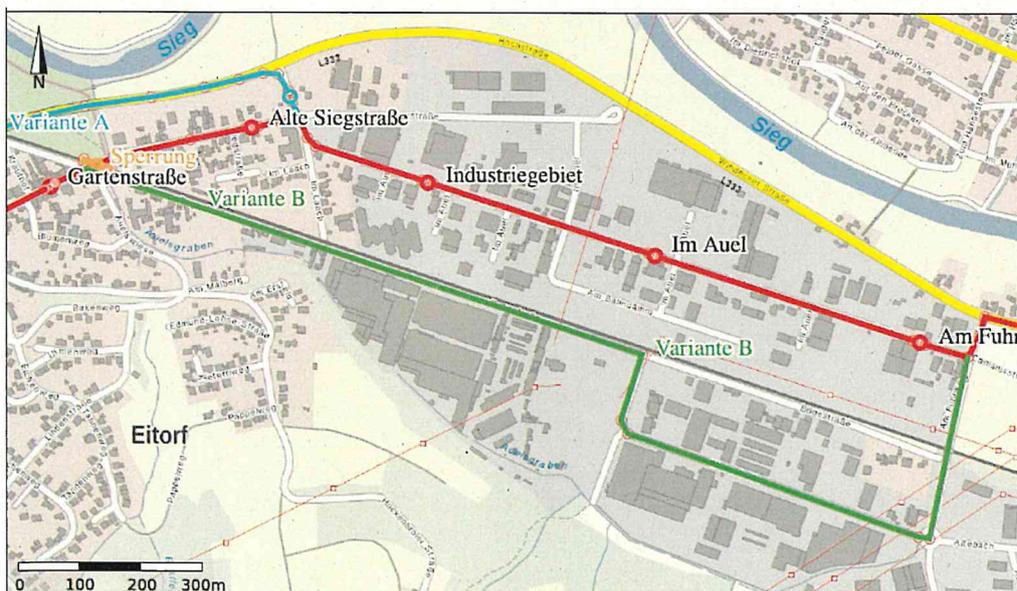


Abbildung 4: Variante B

In Variante B biegt die Linie (von Eitorf Bahnhof kommend) unmittelbar vor der aktuellen Querung von der Siegstraße in die Bogestraße, anschließend auf die Wecostraße und im Kreisverkehr auf die Forsterstraße. Ab der Kreuzung Forsterstraße – Im Auel verkehrt die Linie wieder auf ihrer ursprünglichen Route.

Pro:

Die Haltestelle „Gartenstraße“ wird weiterhin bedient. Weitere Haltestelle(n) im östlichen Siedlungsgebiet sind denkbar. Variante B ermöglicht somit mehr Bürgern einen leichten Zugang zum ÖPNV als Variante A.

Firmen entlang der Bogestraße und Wecostraße wären über den ÖPNV erreichbar.

Lenkung der Kaufkraft auf den Zentralort, da dieser nun vergleichsweise leichter zu erreichen wäre, als das Gewerbegebiet „Im Auel“.

Contra:

Die Haltestellen „Alte Siegstraße“ „Industriegebiet“ „Im Auel“ können nicht mehr bedient werden. Eine Erschließung des Gewerbegebietes über die Bogestraße ist aufgrund der Bahntrasse nur durch die Anlage von neuen Querungen möglich, welche eher schwierig zu errichten wären. Es besteht die Gefahr, dass Besorgungsfahrten, die bislang mit dem ÖPNV absolviert worden sind, zukünftig mit Autos absolviert werden. Auch sind die Arbeitsplätze im Gewerbegebiet entlang der Straße „Im Auel“ schlechter durch den ÖPNV zu erreichen.

Errichtung von neuen Haltestellen entlang der Bogestraße und/oder der Wecostraße notwendig.

Die leicht längere Wegstrecke auf dem Gemeindegebiet ist mit höheren Kosten im Rahmen der ÖPNV-Umlage verbunden. Die Fahrtdauer wird ebenfalls leicht steigen.

Variante C

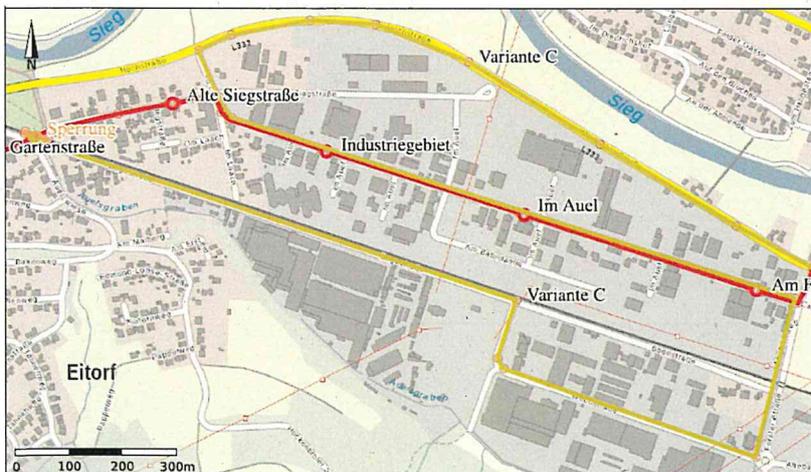


Abbildung 5: Variante C

Variante C kann als maximal Lösung bezeichnet werden. Die Linie biegt nach der Haltestelle „Gartenstraße“ auf die Bogestraße anschließend auf die Wecostraße, dann auf die Forsterstraße (bis

hierhin selbe Route wie Variante B). Dann auf die Straße Im Auel (durch das Gewerbegebiet Im Auel), die Straße Im Laach und abschließend auf die Hochstraße, ab der Kreuzung Hochstraße – Forsterstraße verkehrt die Linie wieder auf der ursprünglichen Route.

Pro:

Alle bisherigen Haltestellen können erhalten werden, mit Ausnahme der Haltestelle Alte Siegstraße, für die ein Ersatz in der Umgebung der aktuellen Haltestelle denkbar ist.

Die Anbindung des Kernortes und der Ortsteile Bitze und Rodder an das Gewerbegebiet bleibt über die Linie 571 weitestgehend unverändert. Das Nahversorgungsangebot bleibt somit erhalten. Auch ist es Pendlern, mit einem Arbeitsplatz im Gewerbegebiet, weiterhin möglich mit dem Bus anzureisen.

Haltestelle Gartenstraße bleibt erhalten und ermöglicht den Bürgern um die Siegstraße einen unveränderten Zugang zum ÖPNV. Weitere Haltestelle(n) im östlichen Siedlungsgebiet sind denkbar.

Geschäfte und Bibliothek in der Siegstraße sind weiterhin an den ÖPNV angebunden.

Firmen entlang der Bogestraße und Wecostraße sind über den ÖPNV erreichbar.

Contra:

Deutliche Verlängerung der Wegstrecke führt zu höheren Kosten im Rahmen der ÖPNV Umlage.

Deutliche Verlängerung der Fahrtdauer (geschätzte 8 Minuten längere Fahrtdauer von Alzenbach Siegbrücke bis Eitorf Post im Vergleich zur aktuellen Route oder Variante A. Aktuell dauert die Fahrt planmäßig 6 Minuten. Mit den dann geschätzten 14 Minuten würde sich die Fahrtzeit mehr als verdoppeln).

In Vergleich zu Variante A ist die Errichtung von neuen Haltestellen entlang der Bogestraße und Wecostraße notwendig.

Fazit

Alle 3 Alternativen bringen Nachteile aber auch Vorteile mit sich.

Variante C kombiniert die beiden Varianten A und B und kann daher viele pro Argumente sammeln. Die deutliche Verlängerung der Wegstrecke muss jedoch in der Betrachtung berücksichtigt werden, da sich die verlängerte Wegstrecke negativ auf die Effizienz des Transportmittels auswirkt. Neben den erhöhten Fahrtkosten muss befürchtet werden, dass aufgrund der erhöhten Fahrtdauer manche Nutzer (vor allem aus den Ortsteilen Alzenbach, Bitze und Rodder) abgeschreckt werden.

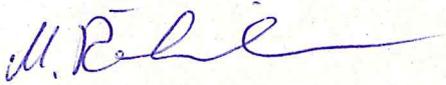
Bei den Varianten A und B halten sich die Pro und Contra Argumente die Waage.

Variante A ist mit dem geringsten Aufwand verbunden, hat jedoch zur Folge, dass Teilen der Eitorfer Bevölkerung der Zugang zum ÖPNV erschwert wird.

Variante B ist im Vergleich zu Variante A mit einem etwas höheren Aufwand verbunden. Der Vorteil ist, dass die Bewohner im östlichen Bereich des Eitorfer Kernortes unveränderten Zugriff auf den ÖPNV haben. Problematisch ist, dass der Zugang zum Gewerbegebiet Im Auel nördlich der Bahntrasse stark beeinträchtigt wird. Ein Nutzungsrückgang im Bereich der Pendler und der Nahversorgung ist anzunehmen.

Welche Variante mit einer höheren Nutzung des ÖPNV verbunden ist bzw die höchste Effizienz aufweist, ist unklar und sollte für eine fundierte Meinung tiefergehend untersucht werden.

Eitorf, 30.10.2020

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Röhnisch', with a long horizontal flourish extending to the right.

Röhnisch