

Erster Beigeordneter Sterzenbach äußert zu der Bürgermeistervorlage eine abweichende Meinung. Die vorgeschlagene Tieferlegung der Bahntrasse wäre, wenn auch nicht nur vorteilhaft, ein städtebaulich „großer Wurf“ für die Gemeinde. Gleichmaßen sei ihre Verwirklichung sehr unwahrscheinlich, mindestens aber mit einer Zeitschiene von 30 oder mehr Jahren verbunden. Die Vorlage schlage allerdings auch das „Ruhendstellen“, also das Anhalten der Planungen zum kreuzungsfreien Ersatz des höhengleichen BÜ Brückenstraße vor. Auf unbestimmte Zeit – sei es bis zum verbindlichen Verwerfen der Tieferlegung oder bis zu ihrer baulichen Umsetzung. Beides sei seiner Meinung nach wohl kaum in wenigen Wochen zu klären. Diesen Beschlussvorschlag könne er daher weder unterstützen noch verantworten. Denn rein tatsächlich würde dieses Anhalten eine mit langen Wehen beschlossene, in Planung befindliche, sinnhafte und notwendige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für die Gemeinde deutlich verzögern oder für die nächsten Jahrzehnte verhindern. Er erinnert außerdem daran, dass seit dem ersten Entwurf dazu bereits über 25 Jahre vergangen seien. Wenn man so will, werde die „Aderpresse“ zwischen Nord und Süd der Gemeinde dann bleiben, ja, wohl enger gezogen. Der andere Grund sei ein Bundesgesetz, das Eisenbahnkreuzungsgesetz. Es sei kein Selbstzweck. Es formuliere die logische Erkenntnis, dass eine höhengleiche Kreuzung eines Schienenweges mit einer stark genutzten Straße Gefahren berge und diese zu beseitigen seien. Es sei eine gesetzliche und nachvollziehbare Aufgabe der Gemeinde als Baulastträger der Brückenstraße, diese Gefahrenlage zu beseitigen. Es spiele dabei keine Rolle, ob die Fahrzeugbelastung der Brückenstraße bei 9000 oder 11000 täglich liege. Er weist außerdem darauf hin, dass es derzeit und schon lange der reine Zufall sei, ob nicht heute oder morgen ein Unfall geschehe, der am BÜ Brückenstraße die Umgebung in verheerende Umstände versetzen könnte. Eine Grundschule liege nahebei. Er sei der Letzte, der das Totschlagargument heranziehe: „Ja muss denn erst etwas passieren!“. Aber die Möglichkeit sei real, wie Erhebungen zu Unfällen an höhengleichen BÜ europaweit zeigen. Er mache sich schon länger Sorgen, auch zum BÜ Siegstraße. Der Ausschuss könne die Prüfung der „Tieferlegung der Bahntrasse“ mit einem Umfang von vielleicht 200 Mio. € beschließen oder auch nicht. Es sei die Abwägung des Ausschusses, wie man Sach- und Personalaufwand einsetze. Er könne aus knapp 30 Jahren Erfahrung mit kommunaler Straßenbaulast aber nur raten, den Ersatz des höhengleichen BÜ Brückenstraße nach Kräften und zügig mit der DB-Netz zu betreiben. Wenn die Tieferlegung verworfen werde, dann war es nur richtig. Wird sie in 30 Jahren umgesetzt, dann habe sie ein Vierteljahrhundert Nutzen gebracht.

Herr Tendler weist darauf hin, dass sich die Gemeinde Eitorf aufgrund der vorhandenen Schienenabdeckung sehr glücklich schätzen könne. Dies sei eine der interessanten Infrastrukturvorteile, die Eitorf habe. Diese gelte es daher natürlich auch entsprechend darzustellen. Im gestrigen Gemeinderat wurde deutlich, dass Eitorf eine schlechte Anbindung des Individualverkehrs habe. Es gehe also letztendlich um die Schienenanbindung. Er merkt an, dass er eigentlich immer davon ausgehe, dass Vorlagen in der Verwaltung abgestimmt werden. Es sei daher durchaus ein ungewöhnlicher Vorgang, dass der Ausschuss eine Vorlage vorgelegt bekomme, bei dem dies offenkundig nicht der Fall zu sein scheint. Es bestehe ein Dissens zwischen dem was der Bürgermeister dem Ausschuss vorschlage und dem was der Erste Beigeordnete gesagt habe. Dies sei jedoch nicht weiter schlimm, da man ja auch in der Verwaltungsspitze unterschiedliche Meinungen haben könne.

Mit Bezug auf die Verwaltungsvorlage des Bürgermeisters berichtet er, dass nach den ihm vorliegenden Informationen die Siegstrecke bei der Bedarfsplanüberprüfung nicht mehr im Mittelrheinkorridor eins berücksichtigt werden solle. Die Beseitigung der beiden eingleisigen Abschnitte Blankenberg/Merten und Schladern/Rosbach soll über das GVFG und zwar unter dem Oberbegriff Deutschland Takt ausgebaut werden. Hinzu kommt, dass die DB Netz zur Beseitigung der Eingleisigkeit bislang weder einen Planungsauftrag erteilt habe, noch irgendein Planfeststellungsverfahren vorliege. Der in der Vorlage angegebene Zeithorizont bis zum Jahre 2030 könne demzufolge überhaupt nicht realisiert werden. Man müsse erwarten, dass eine solche Maßnahme weit über 30 Jahre hinausgehe. Auch der in der Vorlage angesprochene Güterverkehr sei nicht in der befürchteten Größenordnung zu erwarten, weil die

Siegstrecke aufgrund ihrer Steigung einen erheblichen Nachteil gegenüber der rechten Rheinstrecke habe. Der NVR befürworte trotzdem die Beseitigung des eingleisigen Streckenverkehrs. Es gehe nämlich darum die Führung der S12 im 20 Minuten Takt in Eitorf zu realisieren. Dies wäre ein erheblicher Vorteil für die eigenen PendlerInnen. Mit Bezug auf die Tunnellösung zitiert er Gegenargumente des Nahverkehr Rheinland: Die mangelhafte soziale Kontrolle, welche man in so einem Tunnel habe; die Schaffung von neuen Angsträumen, insbesondere für Frauen; eine erhebliche Vandalismusgefahr und längere Umsteigewege zu den Bussen und Mobilstationen. Wieder beim Eingangsthema angekommen teilt er mit, dass das Problem in Eitorf sei, dass man vier Bahnübergänge in einem relativ engen Bereich habe. Man müsse sich also ganz erheblich auf die Beseitigung dieser konzentrieren. Außerdem habe man in Eitorf erstaunlich lange Schließzeiten an den Bahnübergängen. Er regt an, diese zu verkürzen und diesbezüglich mal mit der DB ins Gespräch zu gehen. Er hält fest, dass es geradezu ironisch sei, die Planung für die Bahnüberführung Brückenstraße ruhend zu stellen. Denn dies würde die gesamte Arbeit und Idee völlig konterkarieren. Um mit den Beteiligten in Kontakt zu treten, benötige Bürgermeister Viehof keinen Beschluss eines Ausschusses oder eines Rates. Dies könne er jederzeit tun. Abschließend zitiert er den Bundeskanzler Helmut Schmidt: „Wer Visionen hat der soll zum Arzt gehen.“ Er fordert nochmal darüber nachzudenken, ob man eine Maßnahme die man schon seit vielen Jahren plane und die mittlerweile auch überregional bekannt sei, wirklich mit einer solchen Überlegung konterkariert. Er bittet außerdem die Verwaltung darum, sich weiterhin mit der Bahnüberführung Brückenstraße zu beschäftigen.

Frau Haas stellt klar, dass es eigentlich keine bessere Lösung für Eitorf geben könne. Als Gründe nennt sie beispielhaft, dass keiner eine Lärmschutzmauer möchte, welche den Ort einmal komplett spaltet und dass niemand seine Kinder durch die Unterführung im Park schicken möchte. Grundsätzlich wünsche man sich ein zukunftsfähiges, verkehrsreduziertes, staufreies und lebendiges Geschehen im Innenort. Dies sei also gar nicht die Fragestellung an der sich die Debatte entspinne. Die Argumente des Bürgermeisters beruhen auf Annahmen und seien daher ganz folgerichtig im Konjunktiv geschrieben. Wüsste man den tatsächlichen Sachverhalt, also die Zahlen, Finanzierer und die Zeiten dann wäre die Debatte wohl um einiges leichter. Sie versteht nicht, wie man hier aufgrund von Annahmen eine Entscheidung treffen solle, wenn eine schon durchgerechnete und beschlossene Variante dafür ruhend gestellt werde. Auch wenn sie grundsätzlich gar nicht gegen die Idee sei, erachtet sie es als problematisch ohne ausreichende Zahlen und Fakten in dem Fall eine Entscheidung zu treffen. Sie schlägt daher vor, die Akteure, DB Netz, das Land NRW und die Ratsmitglieder an einen Tisch zu setzen bevor die Entscheidung getroffen werde.

Bürgermeister Viehof entschuldigt sich vorab für die kurzfristige Einladung zu der angedachten Abstimmungs- und Diskussionsrunde. Er habe nicht bedacht, dass mehrere Fraktionen eine Fraktionssitzung hatten. Diese Veranstaltung sollte einfach nur dazu dienen, etwas mehr Zeit für das konkrete Thema der Bahntieferlegung zu haben. Er weist zudem darauf hin, dass er das gerade von seinem ersten Beigeordneten das erste Mal gehört habe. Er hätte sich gewünscht, dass er ihm das vorher mitgeteilt hätte. Erster Beigeordneter Sterzenbach bestreitet dies.

*Anmerkung des Bürgermeister zur Niederschrift: Gemeint war, dass er sich gewünscht hätte, dass der Erste Beigeordnete ihn im Voraus darüber informiert, wenn eine solche Darstellung in der Sitzung vorgenommen wird. Er sei nicht über den Inhalt, sondern lediglich über die Vorgehensweise überrascht gewesen. Die gegenteilige Meinung sei dementsprechend nicht das Problem.*

Bürgermeister Viehof stellt klar, dass die Variante nicht von ihm, sondern von einem Architekten, welcher bei der DB gearbeitet hat, stamme. Es gehe darum, die Probleme innerhalb von Eitorf anders zu lösen. Er merkt an, dass Dietmar Tandler mal zu den Jüngeren gesagt habe: „Ihr seid für die Visionen zuständig und ich für die reale Politik“. Genau so sei es ja auch noch weiterhin. Ohne diese Visionen und ohne dass man einmal die Denkweise ändere, bestehe nicht einmal die Möglichkeit diese Variante tatsächlich ins

Gespräch zu bringen. Man könne sich jetzt darüber streiten, die andere Variante ruhend zu stellen. Er merkt diesbezüglich an, dass er jetzt auch von einem verkehrspolitischen Sprecher einer führenden Fraktion im Landtag die Aussage erhalten habe, die Planungen lieber parallel zu betrieblen sowie nochmal die ÖPN Fachverwaltung des Kreises und den Zweckverband Nahverkehr Rheinland miteinzubinden. Er stellt klar, dass er im Moment nicht davon überzeugt sei, dass eine Bahntieferlegung nicht zu realisieren sei. Man müsse die Chance jetzt ergreifen. Da er darin die Möglichkeit sehe, für Eitorf etwas herauszuholen, sei er auch bereit dafür zu kämpfen.

Bezogen auf die kritisierten Schließzeiten merkt er an, dass jemand wie Dietmar Tandler, welche für die reale Politik zuständig sei, sich schon längst um die Verkürzung der Schließzeiten hätte kümmern können. Wenn Dietmar Tandler garantiere, dass die Strecke dem Korridor Rotterdam-Genua nachher nicht als Entlastung diene und dass dementsprechend nicht mehr Güterzüge die Gemeinde Eitorf durchqueren, dann könne man ihm da glaube, er persönlich tue dies aber nicht. Er habe kein Problem damit, den Beschluss zu verschieben. Dass der Beigeordnete jetzt 200 Mio. € in den Raum werfe, könne er nicht nachvollziehen. Wenn diese 200 Mio. € belastbar seien, dann möchte er gerne wissen, was die Überführung der Brückenstraße und der Bau einer Lärmschutzwand durch Eitorf koste. Nur dann könne man abwägen.

Die DB Netz sei seiner Meinung nach froh, wenn der Bahnübergang Siegstraße geschlossen werde. Das hätte jedoch zur Folge, dass die Firma Ford Klein von keinem Autotransporter mehr angefahren werden könne, da ein Wenden in der Siegstraße nicht möglich sei. Seiner Meinung nach widerspreche es sich, sich zu bemühen durch Einrichtung einer Hundefreilauffläche eine Eitorfer Unternehmerin wieder zurück nach Eitorf zu holen, aber einem Autotransporter die Möglichkeit zu nehmen ein gesundes Unternehmen beliefern zu können. Abschließend hält er fest, dass man in der Sache modifiziert abstimmen und das ganze dementsprechend parallel betreiben könne. Er werde jedoch keine weiteren Informationen einholen, wenn der Ausschuss dies nicht wünsche.

Erster Beigeordneter Sterzenbach erläutert mit Bezug auf die 200 Mio. €, dass er 2011 den Auftrag des Rates bekam, die sogenannte Variante 8, also die Tieferlegung der Bahn, mit der DB Netz und der Bezirksregierung als zuständige Eisenbahnkreuzungsbehörde zu erörtern. Dies habe er auch getan. Man sei auf etwa 1,5 Kilometer betroffene Strecke gekommen. Bedenken müsse man ebenfalls Einlass- und Auslassbauwerke sowie viele weitere Dinge, die in dem Zusammenhang tiefbautechnisch erforderlich seien. Bereits 2011 wurde vonseiten der DB als auch der Bezirksregierung die Aussage getroffen, dass eine Tieferlegung unter 150 Mio. € gar nicht umsetzbar sei. Unter Berücksichtigung von Baukostensteigerungen seien die 200 Mio. € vermutlich noch zu niedrig angesetzt.

Herr Thienel kritisiert die Idee an sich gar nicht. Diese habe etwas, das sei unbestritten. Er stellt jedoch klar, dass sie wahrscheinlich nur im freien Bau Feld zu realisieren sei. Eine Realisierung mitten im Ort, würde vermutlich die Kosten weiter erhöhen. Im Namen der SPD-Fraktion präferiert er daher eine Fortführung der Planungen für die Überführung Brückenstraße. Dem Bürgermeister stehe es trotz dessen frei mit der Bezirksregierung und der DB Netz zu sprechen. Mögliche neue Erkenntnisse dürfe er dem Ausschuss gerne präsentieren. Aktuell könne die Fraktion dem Beschlussvorschlag jedoch nicht zustimmen.

Frau Faßbender schließt sich ihren Vorredner an und spricht sich im Namen der CDU-Fraktion gegen die Ruhendstellung der Planungen für die Bahnüberführung Brückenstraße aus. Man befinde sich in einem Planungsverfahren, welches seit vielen Jahren laufe. Es werde in der Vorlage außerdem unglaublich viel vermischt. Dort sei beispielweise bereits die Rede davon, die Straßenführung der L333 zu verändern. Dies seien schöne Visionen, sie verstehe jedoch nicht, warum der Ausschuss heute einen Auftrag an die Verwaltung geben solle, die Tunnellösung zu prüfen. Bürgermeister Viehof könne die Gespräche führen und die Ergebnisse präsentieren.

Herr Meeser führt aus, dass man sich zu allererst die Frage stellen müsse, ob die Maßnahme überhaupt umsetzbar sei. Erst dann könne man über Kosten reden. Keiner wisse zum jetzigen Zeitpunkt, wie so ein Tunnelbau aussehe. Man sollte sich daher zunächst einmal eine Einschätzung von Fachleuten zu der Frage, ob es machbar sei und wenn ja wie es umsetzbar sei, einholen. Er verdeutlicht, dass die Maßnahme von Bürgermeister Viehof für Eitorf langfristig die beste Lösung sei. Er schlägt daher vor dem Beschlussvorschlag zuzustimmen und das ganze demnach erst einmal prüfen zu lassen. Die Planungen zur Bahnüberführung Brückenstraße sollen jedoch nicht ruhend gestellt werden.

Herr Scholz zählt die Möglichkeiten des Ausschusses auf: Zum einen könne dieser die Idee ablehnen, weil er nichts genaues weiß, zum andern könne der Bürgermeister zurückziehen und erstmal noch offene Fragen mit der Bahn abklären oder aber der Ausschuss stimmt dem Antrag zu und der Bürgermeister kümmert sich. Letztere Möglichkeit sehe er bedenklich, da die Verwaltung jede Menge andere Sachen zu tun habe. Falls der Bürgermeister also nicht zurückziehe, dann bleibe aus seiner Sicht nur noch die erste Variante, also ganz klar abzulehnen.

Bürgermeister Viehof stellt klar, dass er kein Problem damit habe den Antrag zurückzuziehen, wenn die Mehrheit des Ausschusses hinter dieser Entscheidung stehe. Er fasst zusammen, dass er dementsprechend seinen Antrag zurück ziehe, er aber durchaus das Go habe weitere Gespräche zu führen. Über neue Erkenntnisse werde er den Ausschuss informieren.

Vorsitzender Bellinghausen fasst abschließend zusammen, dass die Verwaltung den TOP 6 von der Tagesordnung nimmt und die Planungen zur Bahnüberführung Brückenstraße nicht ruhend gestellt werden. Bürgermeister Viehof bestätigt dies.