

FDP- Fraktion
im Rat der Gemeinde Eitorf



Freie Demokratische Partei
www.fdp-eitorf.de

Fraktionsvorsitzender

Timo Utsch
Torgarten 8
53783 Eitorf

Tel.: 0176 / 64462095
Email: tutsch@fdp-eitorf.de

Gemeinde Eitorf
Bürgermeister
Am Markt 1

53783 Eitorf

01. Juni 2021

Einladung zur 3. Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Ortsentwicklung, Mobilität und Klimaschutz (SOMK) am 08.06.2021
TOP 6 „Tieferlegung der Bahntrasse zur Beseitigung von vier Bahnübergängen“
Hier: Ergänzende Fragestellungen der FDP-Fraktion

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

in der Einladung zur 3. Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Ortsentwicklung, Mobilität und Klimaschutz (SOMK) am 08.06.2021 steht unter anderem als TOP 6 die „Tieferlegung der Bahntrasse zur Beseitigung von vier Bahnübergängen“ auf der Tagesordnung.

Mit diesem Thema hatte sich die FDP-Fraktion bereits zu Beginn der Ratsperiode 2009 bis 2014 befasst, da es innerhalb der Fraktion durchaus Befürworter dieser Idee gab, weil sie für den Innenort sicherlich eine „Wunschlösung“ wäre.

Damals wie heute scheint uns eine Umsetzung der Idee aber aus technischen, wirtschaftlichen und planerischen Aspekten äußerst unwahrscheinlich und kaum erfolgversprechend. Daraus abgeleitet bittet die FDP-Fraktion um Beantwortung folgender ergänzender Fragestellungen, um auszuloten, ob eine weitere Befassung mit der Thematik realistische Erfolgsaussichten besitzt oder nur ressourcenverschwendend wäre.

Dieser Fragenkatalog erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Es geht uns in erster Linie darum, mögliche „Showstopper“ zu identifizieren.

Auch ist uns bewusst, dass sich einige Fragen nicht ohne tiefere Überlegungen bzw. Untersuchungen beantworten lassen.

Wir bitten daher darum, diesen Fragenkatalog auch als Anstoß für die weitere Diskussion zu nehmen.

In der fortschreitenden Diskussion können darüber hinaus weitere Fragen entstehen.

Vielen Dank.

Sehr geehrter Herr Utsch,

ich danke Ihnen und der FDP-Fraktion für Ihr Engagement und diese Fragen. Vieles klingt erst einmal sehr weit weg, wie es sich bei mir auch beim ersten Mal gezeigt hat, als ich von der Tieferlegung gehört hatte. Bei der näheren Betrachtung erkennt man aber sehr schnell, dass dies die einzige Möglichkeit ist, Eitorf wirklich fit für die Zukunft zu machen. Die FDP-Fraktion hat die Variante 8 nach meiner Kenntnis so um 2010 zur Prüfung mit eingebracht. Aus der CDU-Fraktion stammt nach meiner Kenntnis diese Idee und ich habe diese aufgegriffen und modifiziert. Wie sie schon feststellen, dass dies eine Wunschlösung ist, die ich als Ideallösung ihrerseits interpretiere. Dies ist sie auch für mich und sicher auch für Eitorf.

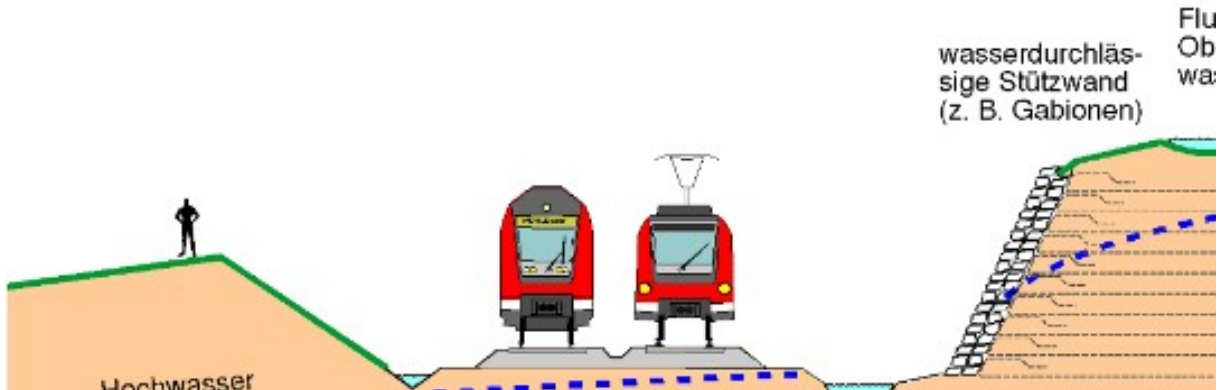
2.a.) Fragen zu planerischen Aspekten:

In der Recherche zur Thematik findet sich im Bundesverkehrswegeplan 2030, Projekte Schiene unter der Projektnummer 2-004-v03 „ABS München - Mühldorf – Freilassing“ (https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-008-V04/2-008-V04.html) > **Anmerkung: Dieser von Ihnen aufgeführte Link ist nicht erreichbar. Hierzu der Link zu dem bekundeten Willen einer Bürgerinitiative in Dorfen. Ich hoffe, dass es in Eitorf die Parteien in die Hand nehmen.** <https://www.br.de/nachrichten/bayern/buergerinitiative-fordert-tieferlegung-der-bahn,6ct32dhk60wkcd9q68w34e1g6mvkc> < und unter dem Suchbegriff „Tieferlegung Ortslage Dorfen“ ein Projekt, was einige Parallelen zur „Bahntieferlegung Eitorf“ aufweist, u.a. die Verkehrsführung durch den Ort, der Wunsch einer Bürgerinitiative und von Politikern nach Tieferlegung der Bahntrasse, die Nähe zu Überschwemmungsgebieten (Isental), die Querung von vielbefahrenen Straßen (B15), etc. Auch wenn die Projekte nicht 1:1 vergleichbar sind und in der Kürze der Zeit keine vollumfängliche Recherche möglich war, finden sich hier viele Anknüpfungspunkte zur Diskussion in Eitorf. U.a. wurden hierbei bereits umfangreiche Realisierungsgutachten durch das Planungsbüro „VIEREGG – RÖSSLER GmbH“ erstellt (<https://docplayer.org/171534817-Technisches-planungskonzept-zur-tieferlegung.html>) und Diskussionen im Rat der Gemeinde Dorfen geführt (<https://www.merkur.de/lokales/erding/dorfen-ort28598/weiter-auf-dem-abstellgleis-90098916.html>). Im Gegensatz zu dem von Ihnen aufgeführten Beispiel in Ismaning, wo es sich um eine reine S-Bahn-Strecke handelt, ist bei der gewünschten Tieferlegung in Dorfen, ähnlich wie in Eitorf, vom Parallelbetrieb von Güter- und Personenverkehr auszugehen. In den o.g. Quellen wird für Planung und Realisierung der Maßnahme ein Zeitraum von 16 Jahren angesetzt.

Mehr zu dem Projekt Dorfen, das Sie mit Eitorf vergleichen, auf der nächsten Seite.

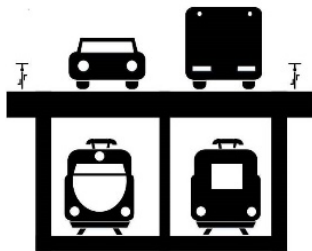
Ich bestreite, dass es sich hierbei um eine vergleichbare Variante handelt, wenn wir uns die beiden Bilder einmal ansehen.

Hier ist Ihr gewähltes Beispiel aus Bayern, das topografisch in keiner Weise mit Eitorf vergleichbar ist.



Das ist nicht das, was wir hier in Eitorf bauen können oder auch bauen wollen.

L 333 oberhalb der Bahn*



* am Bahnhof wird die L 333 leicht verschwenkt

Dieses Bild zeigt die mögliche Bauweise, die in jeder Stadt wie z.B. Köln in Rheinnähe gewählt wird, um die U-Bahnen zu bauen.

Auch wenn ich Ismaning als Beispiel gewählt habe und Ismaning nur ein S-Bahnhof ist, so muss lediglich die Steigungs- bzw. Gefällstrecke entsprechend gewählt sein, um auch Güterverkehr zu ermöglichen.

Der Tunnelbahnhof ist aber mit Eitorf vergleichbar.

1. Wie sind die grundsätzlichen Überlegungen zur Realisierung des Projektes in Eitorf?

Die grundsätzliche Überlegung ist die gleichzeitige Bauzeit mit der Erstellung der – drei – Siegbrücken zwischen Merten und Blankenberg. Die Bauphase muss 2030 abgeschlossen sein und die Leistungsfähigkeit der Bahn ist, wenn man sich die Planung und den Bau der Bahntrasse Köln – Frankfurt ansieht, durchaus in der Lage dies bis 2030 umzusetzen.

Je früher wir anfangen, desto schneller sind wir fertig.

Wir sind am Anfang einer Mobilitätswende mit mehr Fußgänger- und Radverkehr. Wir schließen den Bahnübergang Siegstraße ohne Not und hinterlassen aus Richtung Markt kommend den Eindruck eines Ghettos, wenn wir dann in Richtung einer Lärmschutzwand fahren, auch wenn wir nachher rechts und links abbiegen können. Zudem gefährdet es weitere Arbeitsplätze, wenn der Autotransporter

nicht mehr in die Siegstraße hineinfahren kann. Mit einem Autotransporter können Sie nicht in der Siegstraße wenden.

Zudem schicken wir dann unsere Kinder durch den Parkweg zu Fuß oder mit dem Rad in den Park, morgens, mittags und abends, um den Bahnübergang zu kompensieren. Von der Nacht ganz zu schweigen. Ich möchte dies nicht und würde mein Kind auch nicht allein dort lang schicken. Kommunale Kriminalprävention sollten wir stets bei unseren Maßnahmen mitberücksichtigen.

Sprung an die Sieg

Wir sollten dieses Projekt ernst nehmen und bei der Variante der Tieferlegung haben wir dies.

Das Integrierte Handlungskonzept zur Stärkung des innerstädtischen Bereiches haben wir uns auf die Fahne geschrieben. Wir könnten die Bahnhofstraße und die Poststraße wieder entwickeln.

Die Hochstraße, eine Bausünde der 70er Jahre, aus meiner Sicht, könnte zurückgebaut und unser Baudenkmal Villa Gauhe könnte wieder erstrahlen und ein Magnet werden.

Eine kleine Umgehungsstraße mit mindestens zwei Kreisverkehren gibt den Fußgängern Vorrang. Der Schulweg wird sicherer, weil die Fahrzeuge langsamer fahren. Zudem wird der Verkehr aus dem Zentrum verlagert

2. Soll der Zugverkehr während der Bauphase aufrechterhalten werden?

Nein, das wird nicht gehen, weil die Bahntrasse nicht verlegt, sondern tiefergelegt werden soll. Da sowieso ein Schienenersatzverkehr durch die Baumaßnahmen an den - drei – Siegbrücken erfolgen muss, kann dies gleichzeitig erfolgen.

3. Falls nein, welche Alternativen werden für Pendler während der Bauzeit geschaffen?
Schienenersatzverkehr.

4. Wie sieht ein möglicher Zeitplan aus?

Dies kann im Zuge der Verhandlungen geklärt werden. Wenn Italien und Österreich die Umsetzung im Zeitplan vornehmen können und dabei ganze Gebirge mit einem Tunnel versehen, sollte es bei den - drei – Siegbrücken und einem Tunnel von einem Kilometer sowie jeweils einem Kilometer Steigung/Gefälle möglich sein, dies bis 2030 umzusetzen, wenn wir jetzt anfangen.

5. Soll eine belastbare Machbarkeitsstudie durchgeführt werden?

Die Deutsche Bahn sollte die Unmöglichkeit erklären und darlegen können. Wenn Sie das könnten, dann hätten Sie es hier schon gemacht. Auch ich kann dies nicht. Ich sehe vielmehr die Rahmenbedingungen und ausschließlich die Einfachheit der Argumentation hinsichtlich etwaiger Kosten und mutmaßlicher Probleme. Wir haben in ca. 7 m Tiefe eine Eisenkiesschicht, die von dem alten Siegbett herrührt. Auf dieser Schicht gründen wir alle unsere Bauwerke, warum also keine Bahntrasse. Die DB verdient mit dieser Trasse richtig Geld, wenn sie dann existiert, und wir haben den Lärm und geschlossene Bahnübergänge. Deshalb müssen wir mit der DB-Netz Gespräche führen und ich habe die Hoffnung, dass

die Bundestagskandidat*innen in 2021 sowie die Landtagskandidat*innen in 2022 uns hierbei unterstützen.

6. Welche Kosten werden dafür abgeschätzt und gibt es hier Förderungsmöglichkeiten?

Nach unserer Einschätzung müssen während der Bauphase Teile der im Zuge der Regionale 2010 geschaffenen P&R-Parkplätze rückgebaut bzw. gesperrt werden.

Bei einem Auftrag durch den Rat können diese Fragen mit eingebracht werden. Ich sehe hierbei lediglich die Verlagerung der Skaterbowl, des Spielfeldes und des Stellwerkes, das sowieso nicht mehr benötigt wird. Die Bowl und das Spielfeld werden dorthin verlagert, wo es Sinn macht. Auf die andere Seite vor dem HWB und in der Nähe zum Jugendcafes.

7. Ist hier die Zustimmung der Fördergeber aus 2010 erforderlich (Stichwort Bindungsfrist) bzw. der damaligen Stadtplaner?

Das kann man im Zuge der Abstimmungen mit dem Fördergeber abstimmen. Hierbei sehe ich wie unter 6. dargestellt aber keine Probleme, weil eine Verlagerung der aus meiner Sicht sehr ungünstigen Lage der Bowl verbessert wird. In diesem Zusammenhang sollte auch das Klettergerüst verlagert werden, das aus meiner Sicht auf einer Park & Ride-Anlage ungünstig platziert ist. Halten Sie den Platz des Klettergerüsts für sinnvoll?

8. Drohen ggf. Rückzahlungen von Fördergeldern?

Das sehe ich derzeit nicht und wird sich in den Abstimmungen zeigen.

9. Wer trägt die Kosten einer ggf. erforderlichen Wiederherstellung?

Ebenso wird die im Zuge der Regionale 2010 geschaffene Skaterbowl / Basketballanlage, die von den Jugendlichen sehr gut angenommen wird, während der Bauphase nicht oder nur eingeschränkt nutzbar bleiben.

Hierbei sollte eine Verlagerung vorgenommen werden. Wenn bei einem für Eitorf zukunftsweisen Projektes von geschätzten 120 bis 150 Mio. Euro die Verlagerung der Skater-Bowl und des Basketballfeldes das Problem sind, wären wir am Ziel.

10. Ist hier die Zustimmung der Fördergeber aus 2010 erforderlich (Stichwort Bindungsfrist) bzw. der damaligen Stadtplaner?

Wurde schon unter 7, 8 und 9 beantwortet. Das werden die Abstimmungsgespräche ergeben.

11. Werden Alternativen für Jugendliche geschaffen?

Ich würde dies so sagen, dass die Jugendlichen die richtige Stelle und ein richtiges Konzept für ihre Bowl, das Spielfeld und das Klettergerüst erhalten.

Zudem können diese Bereiche, insbesondere unsere Schul- und Sport-Achse wieder gut erreicht werden. Zudem kann die Straße Am Eichelkamp tatsächlich für den Durchgangsverkehr gesperrt werden.

12. Wer trägt die Kosten einer ggf. erforderlichen Wiederherstellung?

Sollten wir die Möglichkeit erhalten, dass wir die Tieferlegung planen und umsetzen, dann würde ich auch die Haushaltsmittel- bzw. Fördermittel für die Verlagerung der Bowl, des Basketballfeldes und des Klettergerüsts umsetzen. Hier bietet sich das Gremium Vom Bergischen zur Sieg an. Aber auch andere Fördertöpfe werden hierbei die erforderlichen Finanzmittel bereitstellen können.

In Ziffer 7. Bekunden Sie die Absicht, die L333 auf den Deckel der tiefergelegten Bahntrasse zu positionieren.

Eitorf hat das Alleinstellungsmerkmal, dass wir eine Ortsumgehung haben, die mitten im Ort endet – die Hochstraße. Wenn wir die L 333 auf die Bahntrasse verlegen, können nach meiner Betrachtung auch Haushaltsmittel aus den Landesstraßenbaumitteln verwendet werden.

Dies würde auch die straßenplanerische Optimierung mit einer Umgehungsstraße des eigentlichen Ortskernes ermöglichen.

13. Handelt es sich dadurch um eine reine Tieferlegung der Bahntrasse oder bereits um ein Tunnelbauwerk?

Für Tunnelbauwerke findet die Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln vom 01.07.2008 Anwendung.

Es ist ein Tunnelbahnhof mit einer Öffnung über dem Zentralbereich. Siehe hierzu auch Ismaning. Damit ist diese Art von Tunnel mit großzügiger Öffnung zulässig. Bewerten Sie dies bitte und beantworten Sie die Frage nach den von Ihnen gestellten Anforderungen selbst. Ich kann diese Beantwortung erst nach Abstimmungen mit der DB-Netz vornehmen. Ismaning wurde auch genehmigt.

14. Sind die Vorgaben dieser Richtlinie hier zu beachten?

Gemäß Abschnitt 2 dieser Richtlinie „Bauliche Gestaltung“ müssen Tunnel mit einer Länge > 1000 m (Sie geben die Länge in Ziffer 9. Mit ca. einem Kilometer an)

- *„auf zweigleisigen Strecken die Fahrtunnel als parallele, eingleisige Tunnel anzulegen, wenn das Betriebsprogramm einen uneingeschränkten Mischbetrieb von Reise- und Güterzügen vorsieht“*,
- *„eine einseitig gerichtete Längsneigung aufweisen, die den Rollwiderstand der eingesetzten Züge überwindet“* sowie
- *„an den Tunnelportalen jeweils ein Rettungsplatz mit mindestens einer Gesamtfläche von 1500 m² anzuordnen“.*

In Ziffer 8. Ihrer Ausführungen bringen Sie sogar ein drittes Überholgleis (3. Tunnelröhre) und die Umplanung des Schienenkörpers ins Gespräch.

Sie stellen hier eine Frage und zitieren Richtlinien. Treffen diese auf einen Tunnelbahnhof zu? Dies kann ich erst im Rahmen der Abstimmungen klären. Wenn Sie jetzt verbindlich diese Aussage treffen können, sollten Sie dies als Feststellung vornehmen. Ich kann dies im Rahmen der Abstimmungen prüfen.

Das dritte Gleis hinter einer separaten Betonwand, um Güterzüge geschützt an den Bahnsteigen vorbeizuführen, wäre eine Planungsänderung, die von der DB-Netz für Planänderungen benötigt werden, so die BR Köln. Wir müssen uns darüber klar sein, dass der Güterfernverkehr die höchste Priorisierung hat und unseren Personennahverkehr auf der Strecke überholen muss.

15. Sind aufgrund dieser baulichen Maßnahmen zusätzliche Flächenbedarfe außerhalb des jetzigen Bahnkörpers erforderlich?

Aus meiner Sicht sind hierbei keine weiteren Flächen erforderlich.

16. Ist dazu ggf. der Erwerb zusätzlicher Grundstückflächen erforderlich bzw. besteht die Notwendigkeit von Nießbrauchrechten (Untertunnelung privater Grundstücke)?

Aus meiner Sicht derzeit nicht.

17. Wie viel Grundstückseigentümer sind ggf. betroffen?

Keine

18. Wann werden diese in die Planungen einbezogen?

Wenn, dann sofort. Diese sind aber nach meiner Kenntnis nicht gegeben.

19. Bestehen durch diese baulichen Anforderungen ggf. Konflikte auf der Westseite mit der Sieg / dem Tunnel Merten oder auf der Ostseite mit der Bahnunterführung „Am Fuhrweg“?

Nein, die Steigungs- und Gefällstrecken liegen zwischen der Bahnüberführung Fuhrweg und dem Bahnübergang Bourauel.

20. Gehen durch diese Planungen bestehende P&R-Parkplätze verloren? Wo sollen diese ggf. kompensiert werden?

Aus meiner jetzigen Sicht gehen keine Parkplätze verloren. Vielmehr wird aus meiner Sicht der Planungsfehler mit der Trennung der beiden Park & Ride- Anlagen behoben, so dass diese direkt erreichbar sind und besser ausgelastet werden. Sollten tatsächlich einige Parkplätze mit einbezogen werden müssen, so ist die P&R-Anlage auf der Südseite zur Kompensation vorhanden, die aufgrund der Bahntieferlegung erheblich besser erreicht werden kann.

Der westliche Tieferlegungs- bzw. Tunnelleingang liegt im Hochwassergefahrenbereich.

21. Welche besonderen baulichen Maßnahmen sind hier zu treffen?

Ihre Aussage ist nach meiner Kenntnis nicht richtig.

https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung05/54/hochwasserschutz/ueberschwemmungsgebiete/sieg/sieg/014.pdf

https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung05/54/hochwasserschutz/ueberschwemmungsgebiete/sieg/sieg/015.pdf

Lediglich der Streckenabschnitt im Bereich der Hochstraße ist als HQ100 ausgewiesen. Dieser würde sogar durch diesen Tunnelbahnhof besser geschützt.

- b.) Fragen zu finanziellen Aspekten:

In Ihren Ausführungen zu Ziffer 6. Der Vorlage gehen Sie davon aus, dass für Eitorf keine zusätzlichen Kosten entstehen, da die Maßnahmen des EBKrG durch den Bund, die Bahn und das Land finanziert werden. Nach unserem Verständnis (u.a abgeleitet aus den Ergebnissen der Internetrecherchen) trifft dies aber nur für „wirtschaftlich vertretbare Lösungen“ zu. Da die Bahn die Querungen „Spinnerweg“ und „Harmonie“ als gelöst bewertet, der Übergang „Siegstraße“ entfallen soll, müsste hier lediglich eine Gegenüberstellung von Kosten zwischen der

Bahnüberführung „Brückenstraße“ (wirtschaftliche Lösung) und der Tieferlegungsmaßnahme (Wunschlösung) erfolgen.

Dies bleibt zu klären. Die BÜSTRA am Spinnerweg verfügt über kein Grünlicht und ist nach meiner Einschätzung noch nicht einmal fertiggestellt. Ich kann mich hierbei täuschen, ausgewiesen ist sie aber mit einem Grünlicht. Zudem möchte ich diese Querung mit dem erhöhten Güterverkehrsaufkommen einmal im Echtbetrieb sehen, wie lange diese Schranke geschlossen ist. Es ist ein erhebliches Gefahrenmoment und als Querung zu einem Industriegebiet nicht geeignet. Wenn die Politik der Schließung des Bahnüberganges Siegstraße zustimmt, dann ist die DB-Netz sicherlich sehr zufrieden. Es drohen hierbei der Verlust von weiteren Arbeitsplätzen, weil der Autotransporter für die Fa. Ford Klein in der Siegstraße nicht wenden kann.

Die Entscheidung liegt bei dem Rat der Gemeinde Eitorf. Ich würde die Tieferlegung anstreben, weil sie die einzige Maßnahme ist, die Eitorf wirklich hilft und für die Zukunft vorbereitet.

Sie folgen dem Diktat der DB-Netz und sicherlich ist die Bahnüberführung Brückenstraße für die Bahn die wirtschaftlichste Variante. Wir müssen dies aber gesamtwirtschaftlich sehen. Wenn wir Eitorf damit in einem engen Tal, einem hohen Lärmpegel, einer starken Fahrzeugfrequenz vor unseren Schulen, Sportstätten und dem Hermann-Weber-Bad aussetzen möchten, dann hinkt die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.

Wir machen Eitorf über die Bahnhofstraße und Poststraße an der Kurscheid's Eck dicht. Es kommen dort zwei stark befahrene Landesstraßen zusammen und die Lichtsignalanlage (LSA) wird jetzt noch optimiert. Damit wird der Verkehr noch länger dort stehen, weil die Linksabbieger jetzt auch noch separat geschaltet werden.

Die DB kann nicht nur von Wirtschaftlichkeit des eigenen Portemonnaies sprechen, wir müssen das für ganz Eitorf betrachten.

Ihre Anmerkung ist sicherlich richtig, wenn Sie die Rolle des Advocatus Diaboli einnehmen. Sie sind aber nicht von der DB, sondern von den Eitorfer Bürgern gewählt und jetzt heißt es umzuschalten auf Ihre tatsächliche Rolle, sie sind der Vertreter der Bürger und wir arbeiten gemeinsam an Lösungen.

22. Sind diese Annahmen korrekt?

Das kann ich Ihnen ohne weitere Verhandlungen mit der DB-Netz und den Verkehrsministerien nicht bestätigen. Wenn Sie dies in dieser Form als belastbar vorbringen können, hätten Sie nur diese eine Frage stellen brauchen.

Ich kann dies weder bestätigen, noch verneinen. Hierzu muss die Sachlage erhellt werden.

23. Mit welchen Kosten für die Bahnunterführung „Brückenstraße“ bzw. „Tieferlegung der Bahntrasse“ kalkulieren Sie?

Sie meinen sicherlich die Bahnüberführung Brückenstraße, die seit vielen Jahren von Ihnen beschlossen wurde und sich in der Planung befindet. Hierzu müsste ich Sie fragen, wie hoch die Kosten sind, da Sie diese Planungen beschlossen haben und dies seit Jahren geplant wird.

Zu den Kosten für die Tieferlegung sollte zunächst einmal die Tieferlegung in Angriff genommen werden. Es gab Aussagen über 120 bis 150 Mio. Euro. Diese kann

ich nicht bestätigen, weil ich derzeit keine belastbaren Planungen und Berechnungen kenne. Wolfgang Bosbach sagte bei einem Vortrag in The Grow - Roadshow, dass noch nie Projekte aufgrund der Kosten gescheitert sind, wenn dann nur an der Bauleitplanung.

Wie hoch sind die folgenden Kosten:

Bahnüberführung Brückenstraße	nicht verzichtbar
Bahnüberführung Siegstraße	nicht verzichtbar
Bahnüberführung Spinner Weg	nicht verzichtbar; Umbau erforderlich
Unterhaltungskosten Hochstraße L 333	HH-Mittel aus Landesstraßenbaumittel
Kosten für die Schallschutzwände	erheblich
Eitorf – schrankenlos schön	unbezahlbar

Wenn wir diese Kosten erheben und diese der Tieferlegung entgegensetzen, dann werden wir die Wirtschaftlichkeit darlegen können.

Wenn wir das tun, was uns andere diktieren, die uns nicht gewählt haben, dann versagen wir aus meiner Sicht, weil wir Eitorf als Mittelzentrum aufgeben.

24. Welcher Kostenanteil käme bei dieser Sachlage auf Eitorf zu?

Die Investitionen wären nach unserer Kenntnis auf 35 bis 40 Jahre abzuschreiben. 4

Diese Fragen hätten bei der Entscheidung aus dem Gutachten von 2011 über die Varianten 3 und 8 erhoben werden müssen.

Es war in der Entscheidung zur Variante 3 lediglich die Aussage zu lesen, dass die immens hohen Investitionskosten für Variante 8 dies nicht zuließen. Haben Sie diesen Entschluss mitgetragen? Welche Kosten wurden zugrunde gelegt? Ich kenne bis heute diese Kosten nicht und würde diese Berechnung gerne einmal sehen.

Zu dem von Ihnen vermuteten Kostenanteil kann ich aufgrund der jetzigen Sachlage keine Aussage treffen. Nach der Änderung des EKrG im März 2020 kann ich jedoch sagen, dass der Bund die Hälfte, die DB-Netz ein Drittel und das Land NRW ein Sechstel der Kosten trägt.

Wo wir letztendlich landen, kann ich derzeit nicht sagen. Sagen Sie mir einen bei der DB-Netz, der es uns sagen kann.

25. Wie wollen Sie diese langwährende Finanzierung im Haushalt der Gemeinde sicherstellen?

Von welchen Kosten gehen Sie aus und Sie halten Ihre Aussage für belastbar? Sie können dies dem Rat erklären und zur Abstimmung vorschlagen. Wenn Sie dies persönlich verantwortlich belegen können, dann sollten Sie dies dem Rat vorschlagen.

Ich kann dies aber nicht bestätigen und kann derzeit auch keine Kosten benennen. Ich kann auch nicht sagen, dass Sie in allen Punkten rechtlich falsch liegen. Wenn wir aber auch nur eine kleine Chance haben, mögen es auch nur 5 bis 10 Prozent sein, diese Tunnelvariante umzusetzen, dann sollten wir dies zumindest

versuchen und Ihre Fragen klären. Dies kann aber nur mit den Verkehrsministerien und der DB-Netz erfolgen.

- c.) Ergänzende Fragestellungen zur Vorlage:

Unter Ziffer 1. Der Vorlage schreiben Sie, dass die Bahn bis zum Jahre 2030 die Siegstrecke Köln-Siegen zweigleisig ausbauen will und dafür im Bundesverkehrswegeplan 4,3 Mrd. EURO zu Verfügung stehen.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030, Projekte Schiene ist unter der Projektnummer 2-004-v03 „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“ (<https://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-004-v03/2-004-v03.html>) ein Gesamtbetrag in Höhe von 4,395 Mrd. EURO für folgendes Gesamtpaket vorgesehen: 2-gleisige NBS Zeppelinheim – MA-Waldhof, Vmax 300 km/h, 2-gleisige Verbindungsstrecke im Korridor Klein-Gerau / Weiterstadt / Griesheim; 2. Gleis MA-Käfertal – MA Rbf; 3. u. 4. Gleis ABS / 2-gleisige NBS Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe, Vmax 200 km/h; Verknüpfungen in Zeppelinheim, MA-Waldhof, Weiterstadt / Griesheim, Darmstadt u. Graben-Neudorf höhenfrei; 1-gleisige Spannung zwischen Wiesbadener u. Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main mit niveaugleicher Einfädelung in Wiesbadener u. niveaufreier Einfädelung in Frankfurter Ast (Wallauer Spange); 3. Gleise Karlsruhe – Durmersheim u. Groß Gerau-Dornberg – Riedstadt-Goddelau; Herstellung KV-Profil P/C 400 Hagen – Siegen Ost Gbf, Au – Siegen – Siegen Ost Gbf u. Siegen – Siegen-Weidenau; Blockverdichtung Kreuztal – Siegen u. Wetzlar – Gießen-Bergwald – Friedberg; durchgehend 2 Gleise Blankenberg – Merten u. Schladern – Rosbach; höhenfreie Verknüpfungen in Friedberg u. Großkrotzenburg; 4-gleisiger Ausbau F-Stadion–Zeppelinheim inkl. Güterzuggleis F-Stadion (Str. 3658).

Diese 4,3 Mrd. Euro beziehen sich auf alle hier aufgeführten Maßnahmen, also auch auf die 3 Siegbrücken zwischen Merten und Blankenberg. In diesen 4,3 Mrd. Euro sind keine 120 – 150 Mio. Euro für eine Bahntieferlegung in Eitorf. Wie die Kosten kalkuliert wurden, kann ich nicht sagen. Ob gut oder spitz gerechnet wurde, kann ich auch nicht sagen. Wichtig ist, dass dies der Bundesverkehrswegeplan 2030 ist, der umgesetzt werden muss. Dies haben wir jetzt wieder gesehen, als der Erdrutsch im Rheintal erfolgte und wir den Ausweichverkehr abzufangen hatten. Das erklärte Ziel der Bahn ist es, mehr Güterverkehr durch das Siegtal zu schicken, um der Verpflichtung für die Verbindung Rotterdam – Genua nachzukommen.

26. Ist dies der Bezug Ihrer Ausführungen?

Wie dargelegt ist dies der Auszug aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, Schiene.

27. Welche Summe entfällt dabei auf die in Rede stehende Einzelmaßnahme durchgehend 2 Gleise Blankenberg – Merten u. Schladern – Rosbach?

Dies müssen Sie bei der DB-Netz nachfragen. Im Bundesverkehrswegeplan sind diese Maßnahmen nach meiner Recherche nicht einzeln aufgeführt.

<https://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-004-v03/2-004-v03.html>

Unter Ziffer 2. führen Sie an, dass nach dem zweigleisigen Ausbau 120 bis zu 240 Güterzügen in 24 Stunden die Siegstrecke nutzen werden.

28. Woher stammen diese Zahlen?

Diese Zahlen habe ich von Herrn Claus Faßbender, von dem auch die eigentliche Idee zu dieser Variante stammt. Herr Faßbender ist Architekt und war bei der DB beschäftigt.

Unter Ziffer 4. berichten Sie von einer Verkehrszählung von „Herrn Lukas“, mit dem Ergebnis, dass 2000 Fahrzeuge die Straße „Am Eichelkamp“ befuhren.

29. Wer ist dieser „Herr Lukas“?

Günter Lukas ist der ehemalige Schiedsman und Gründungsmitglied der Eitorfer Tafel, Träger des Bundesverdienstkreuzes am Bande und Sprecher der Interessengemeinschaft Eichelkamp. Er unterstützt insbesondere die Fahrradwerkstatt der Tafel gemeinsam mit Paul Hüsson und anderen Helfern. Er ist ein aus meiner Sicht bekannter und beliebter Eitorfer.

30. Welcher Institution bzw. welchem Planungsbüro ist er zugehörig?

Keinem, er hat diese Zählung selbst vorgenommen und dafür seine Zeit eingebracht. Er bringt auch bei der Tafel seine Zeit ehrenamtlich ein. Ich denke auch, dass man für die Zählung von Fahrzeugen keinem Planungsbüro angehören muss.

31. An welchem Tag (Datum) fand die Zählung statt? Wurde 24h gezählt oder fand eine Extrapolation (Hochrechnung) statt?

Hierzu habe ich Günter Lukas befragt. Die 2000 Fahrzeuge wurden vor der Umbaumaßnahme Am Eichelkamp gezählt und es dürften heute wesentlich mehr sein. Die 2000 Fahrzeuge wurden von mehreren Personen innerhalb von 12 Stunden gezählt, so dass die tatsächliche Zahl sogar noch weit höher liegen dürfte.

32. Von wem wurde die Zählung beauftragt? Welche Kosten sind dabei entstanden?

Mein Kenntnisstand ist, dass hierbei privates Engagement eingesetzt und private Zeit eingebracht wurde. Über die Art und Weise sowie die Zeitdauer kann ich derzeit keine Aussage treffen, werde mich hierzu aber kundig machen. Ich bin davon überzeugt, dass diese Zählung genauer als die Hochrechnung aus dem Gutachten ist.

Mit freundlichen Grüßen
Timo Utsch

**Gemeinsam für Eitorf
und mit freundlichen Grüßen**

Rainer Viehof

Eitorf, den 05.06.2021