

Sickelmann, Ute
Sloot, Birgit
Tepaß, Udo
Wardthuysen, Günter

Ratsmitglieder mit beratender Stimme gem. § 58 Abs. 1 S. 9 GO:

Kukulies, Christoph

Von der Verwaltung:

Bürgermeister Diks, Johannes
Erster Beigeordneter Dr. Wachs, Stefan
Siebers, Ulrich
Kemkes, Jochen
Baumgärtner, Michael
Fidler, Franz-Thomas
Surink, Yvonne
Hoffmann, Nicole (Schriftführerin)

Als Gäste:

Herr Haas (Ing.Ges. Kottowski mbH, Bedburg-Hau)

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung des Ausschusses um 17.00 Uhr und begrüßt die Anwesenden.

Die Tagesordnung wird beschlossen.

I. Öffentlich

1 Einwohnerfragestunde

Zur Einwohnerfragestunde werden seitens der anwesenden Einwohner keine Äußerungen vorgetragen.

2 Feststellung der Sitzungsniederschriften vom 18.11.2008 und 03.12.2008

Einwände gegen die gemäß § 31 Abs. 4 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse zur Feststellungen vorgelegten Niederschriften werden nicht erhoben. Sie werden somit vom Vorsitzenden und der Schriftführerin unterzeichnet.

3 05 - 14 0896/2008 E2 Aufhebung des Bahnübergangs "Am Löwentor"; hier: Knotenpunkt Wassenbergstraße/Hafenstraße/B8

Herr Kemkes erläutert, dass die Vorlage in der Sitzung am 03.12.2008 beraten wurde. Über die Lösung bestand insofern seitens der Mitglieder Einvernehmen, dass verwaltungsseitig geprüft werden sollte, ob in dem Unterführungsbauwerk eine Fuß- und Radwegeverbindung mitfinanziert wird. Der Fördergeber vertritt die Auffassung, dass es sich bei einer zusätzlichen Radfahrer- und Fußgängerspür im Tunnelbauwerk um ein „Komfortangebot“

handelt, welches nicht verkehrsgerecht ist. Die Untersuchungszahlen der Radfahrer von der Nordstadt in die Innenstadt haben dargelegt, dass rd. 85 % der Radfahrer den Bahnübergang „Löwentor“ in Richtung Innenstadt nutzen und nur zwischen 10 % und 15 % in Richtung Bahnhof fahren. Der Fördergeber macht die Aussage, wenn die Stadt Emmerich am Rhein eine zusätzliche Fußgänger-/Radfahrerführung im Tunnelbauwerk wünscht, diese nicht förderfähig ist und somit von der Stadt Emmerich am Rhein selbst finanziert werden muss.

Der von der Verwaltung unterbreitete Vorschlag beinhaltet derzeit einen Eigenanteil von rd. 3,6 Mio. Euro. Die Fiktiventwurfsüberlegung schlägt mit 5,2 Mio. Euro zu Buche. Mitglied Jessner erklärt, dass, wenn man sich nur über den BÜ Löwentor und nicht noch über die anderen BÜ's unterhalten müsste, sich sicherlich eine andere Bewertung der Sachlage ergeben würde. Es müssen Lösungen geschaffen werden, die auf der gesamten Strecke verträglich sind und die auch von der Stadt Emmerich am Rhein finanzierbar sind. Es muss eine Gesamtlösung erarbeitet werden, die seitens des Rates der Stadt Emmerich am Rhein vertreten wird. Dennoch macht er seinem Unmut dahin gehend Luft, dass es eine Unverschämtheit ist, dass die Stadt Emmerich am Rhein durch bundesstaatliche und europäische Maßnahmen in eine Situation gebracht wird, dass man eine Ertüchtigung der Bahnstrecke erlebt und die Stadt Emmerich am Rhein davon keinerlei Nutzen hat. Seitens der Gemeinde muss man sich Gedanken darüber machen, wie man das finanziert, ohne über Jahre hinaus in ein Haushaltssicherungskonzept zu rutschen. Alle gemeinsam müssen etwas dafür tun, dass man entsprechende Hilfe und finanzielle Unterstützung erhält, um die erforderlichen Maßnahmen für die Stadt Emmerich am Rhein realisieren zu können. In der letzten Sitzung wurde bereits über die Frage der Notwendigkeit und Finanzierbarkeit eines zusätzlichen Radweges diskutiert. Seine Fraktion vertrat die Meinung, dass, wenn der Radweg alleine finanziert werden müsste, die erforderlichen Haushaltsmittel an anderer Stelle sinnvoller genutzt werden könnten. Bei Nichtfinanzierung würde man sich gegen den zusätzlichen Radweg aussprechen. Der nunmehr vorgebrachte Vorschlag der CDU besagt, dass, wenn eine Förderung möglich ist, der Radweg geplant werden soll. Diesem kann sich auch die SPD-Fraktion anschließen.

Mitglied Beckschaefer kann sich der Meinung der DB AG, die Lösung Radweg als Komfortangebot zu werten, nicht anschließen. Die DB AG nimmt den Bewohnern der Stadt Emmerich am Rhein jeglichen Komfort beim Wohnen. Seine Fraktion steht zu 100 % hinter den Forderungen, die aus dem Arbeitskreis ÖPNV erarbeitet wurden. An die DB AG müssten Maximalforderungen gestellt werden. Sollten sie diesen nicht nachkommen muss der DB AG das Leben so schwer gemacht werden, wie es irgendwie möglich ist. Es ist als große Unverschämtheit anzusehen, was der Bevölkerung an der jeweiligen Betuwe-Strecke zugemutet wird.

Nunmehr geht er auf den verteilten Beschlussvorschlag der CDU-Fraktion ein. Wenn dieser Beschluss dahin gehend zu verstehen ist, dass zunächst die Forderung Rad-/Gehweg in der jetzigen Linienführung Löwentor als auch in der Unterführung besteht, schließt man sich diesem an. Allerdings macht er auch deutlich, dass, wenn diese Forderung nicht befürwortet wird, die Unterführung in Hüthum mindestens genauso wichtig ist.

Der DB AG muss deutlich gemacht werden, dass das Maximum gefordert wird. Die Planungen der DB AG fügen der Stadt sehr großen Schaden zu, so dass man ihnen in keiner Weise entgegen kommen sollte.

Nunmehr meldet sich Mitglied ten Brink zu Wort. Wenn die Kosten, die für die Aufhebung der Bahnübergänge in 2008 angemeldet wurden, in einer Jahresfrist von 5 Jahren geschultert werden müssten, wäre die Stadt Emmerich am Rhein pleite. Dies ist nicht rechtens. Seitens der übergeordneten Behörde kann nicht angeordnet werden, dass alle Bahnübergänge gleichzeitig aufgehoben werden.

Seitens der DB AG wird immer von der Ausbaustrecke zwischen Oberhausen und Landesgrenze gesprochen. Bei den Bahnübergängen in Elten und Hüthum handelt es sich um Maßnahmen, die nicht von der Stadt Emmerich am Rhein finanziert werden müssen. Hierbei handelt es sich um eine Bundes- und eine Landstraße.

Die Ausbaustrecke könnte im Bereich Elten mit 200 km/h geplant werden, was seitens der DB AG mit den Haushaltsmitteln des Bundes geplant werden könnte. Somit wäre die Stadt Emmerich am Rhein aus dem Schneider, wenn die Umfahrung käme.

Die Bahnstrecke zwischen Kerstenstraße und Landesgrenze hat bis Ende der 50er Jahre über 35 Bahnübergänge verfügt. Derzeit befinden sich auf Emmericher Stadtgebiet nur noch 19 Bahnübergänge. Von den 16 entfernten Bahnübergängen sind 3 durch Bauwerke ersetzt worden (Fußgängertunnel an der Kämpchenstraße, vollwertiger Ausbau an der Ingenkampstraße, Fußgängerüberführung an der Nierenberger Straße). Durch die geplanten Maßnahmen der DB AG werden der Stadt Emmerich am Rhein die noch wenig vorhandenen Querungen genommen. Dementsprechend sollte man das Gespräch mit dem Bund suchen, der das 3. Gleis gewollt hat. Hierbei handelt es sich um ein einseitiges Verlangen, so dass auch die anfallenden Kosten, die mit dem 3. Gleis zusammenhängen, vom Bund getragen werden müssen.

Anschließend geht er auf die Lösung „Löwentor“ ein. Die Initiative für den „Fiktivkostenanschlag“ wurde hereingebracht, damit beide Möglichkeiten erreicht werden. Die bisher vorhandenen baulichen Anlagen (2 Autospuren, links und rechts jeweils Rad- und Fußgängerwege) müssen hinter „Venhoven“ ersetzt werden. Die anfallenden Kosten hierfür sind drittelungsfähig. Speckt man diese große Lösung ab, dann bleibt die effektive Zahl. Dies ist der Fiktivkostenanschlag, der entsprechend gegen zu rechnen ist. Daher wird eindeutig gefordert, dass sowohl im Eisenbahnüberführungsbauwerk hinter Venhoven als auch im Straßentrog eine Rad-/Fußweglösung kommt. Ein weiterer Rad-/Fußweg sollte mitten in den heutigen BÜ gelegt werden. Die entsprechende Finanzierung muss durch den Bund erfolgen. Daher stellt die CDU-Fraktion den Antrag, den Beschlussvorschlag der Verwaltung dahin gehend zu ändern, dass der Wortlaut „die Variante umfasst eine Eisenbahnunterführung ohne Nebenanlagen sowie eine separate Fuß- und Radwegunterführung“ durch „Eisenbahnüberführung mit einem Rad-/Fußweg im Straßentrog des EÜ-Bauwerks und einen zweiten Rad-/Fußweg in einer Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer im derzeit bestehenden Bahnübergang Löwentor, wenn die Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer im BÜ Löwentor von den Kreuzungsbeteiligten mitfinanziert wird“, ersetzt wird.

Mitglied Sickelmann teilt für ihre Fraktion mit, dass man sich dem Beschlussvorschlag der CDU-Fraktion anschließt. Das von der DB AG gemachte „Komfortangebot“ kann nicht als solches gesehen werden. Zum einen geht sie nicht davon aus, dass es sich nur um einen Umweg von 230 m für den Radfahrer handelt. Die Radfahrer werden dann die Straße benutzen. Man sollte diese Maßnahme entsprechend fördern, um dem Unfallschutz vorzubeugen.

Der Aspekt, dass seitens der Verwaltung von den bisherigen 35 Bahnübergängen bereits 19 beseitigt wurden, sollte die Politik dazu bewegen, etwas forscher mit den Forderungen aufzutreten. Ihre Fraktion regt an, bei den Forderungen und der Definition der Strecke (ob Ausbaustrecke oder Neubaustrecke) bereits zum jetzigen Zeitpunkt Rechtshilfe bei einer Kanzlei einzuholen.

Mitglied Jessner macht deutlich, dass man den zweiten Fuß- und Radweg durchaus als erforderlich und sinnvoll ansieht. Allerdings will man diese Lösung nur, wenn sie entsprechend mitfinanziert wird. Und so ist auch der Antrag der CDU-Fraktion zu verstehen. Hinsichtlich der juristischen Unterstützung ist er der Auffassung, dass sicherlich der Zeitpunkt kommen wird, wo man entsprechende Rechtshilfe in Anspruch nehmen muss.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs erklärt, dass die Frage nach einer juristischen Unterstützung eine ist. Die Frage nach der politischen Einflussnahme, die vor dem Planfeststellungsverfahren erfolgen muss, aber viel entscheidender ist. Wird man im Verfahren juristisch tätig, muss eine rechtliche Beschwerde vorliegen. Die rechtliche Beschwerde ist vor dem Hintergrund des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und des Verwaltungsverfahrensgesetzes erst dann gegeben, wenn entsprechende Beschlüsse vorliegen. Hiervon ist man noch weit entfernt; dies hängt mit dem Planfeststellungsverfahren zusammen. Zur Zeit ist ein Rechtsanwalt damit beauftragt, ein Gutachten zu erstellen, ob es rechtens ist, dass die Stadt Emmerich am Rhein u. a. Gemeinden bezahlen müssen. Im März 2009 wird das Gutachten vorliegen und die Gemeinden müssen dann beraten, wie man weiter verfahren soll. Fakt bleibt aber, dass zur Zeit noch keine rechtliche Beschwerde vorliegt, da noch kein Baurecht vorliegt und noch kein Verfahren stattgefunden hat. Zum Verfahren merkt er an, dass seitens der DB AG (sowohl der Projektgruppe „3. Gleis“ und der Projektgruppe „Bahnübergänge“) vorgesehen ist, im 3. Quartal 2009 in das Planfeststellungsverfahren zu gehen. Nach dem Ratsbeschluss im Februar 2009 wird das entsprechende Gremium bemüht, eine Mediationsfunktion zu übernehmen, um möglicherweise die Sichtweisen der Beteiligten auf einen Level zu bringen. Geschieht dies nicht wird das Gremium festlegen, mit welchen Bahnübergangskonzepten und Szenarien die DB AG in das Planfeststellungsverfahren geht. Das Planfeststellungsverfahren wird möglicherweise im September 2009 beginnen. D. h. ein entsprechender Plan wird aushängen und die Verwaltung hat die Aufgabe, innerhalb von ca. 6 Wochen Stellung zu nehmen. Spätestens zu diesem Zeitpunkt muss abschließend deutlich sein, welche Position die Stadt Emmerich am Rhein zu den einzelnen Bahnübergängen vertritt. Bleibt man bei der Sichtweise bei der Problematik „Löwentor“ muss auch entschieden werden, ob sich die Stadt Emmerich am Rhein gegen entsprechende Planfeststellungsbeschlüsse, die anders ausfallen als gewünscht, zur Wehr setzt.

Fakt ist aber, dass im Sommer/Frühherbst 2009 ein Verfahren nach Eisenbahnkreuzungsgesetz und Allgemeinem Eisenbahngesetz beginnt (diese Gesetze sind für die Eisenbahn gemacht). Die Verfahren dienen grundsätzlich der Realisierung entsprechender Projekte; d. h. der Ansatz, den Bund politisch in die Verpflichtung zu nehmen ist allenfalls noch vom jetzigen Zeitpunkt bis zum Beginn des Planfeststellungsverfahrens gegeben. Mögliche Veränderungen/Einsprüche können also nur in den weiteren 4-6 Monaten vorgebracht werden. Danach läuft ein Verfahren, welches sich nur noch mit verfahrenstechnischen Gegebenheiten auseinandersetzt. Seitens der Verwaltung muss die Zeit bis zum Verfahrensbeginn entsprechend genutzt werden, um sich vernünftig zu positionieren und um die Voraussetzung zu schaffen, sich in dem Verfahren mit vom Verfahren bevorzugten Gegnern auseinander zu setzen. Hier setzt bereits die Frage an, inwieweit man juristischen / technischen Beistand benötigt.

Mitglied ten Brink teilt mit, dass lt. § 4 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes die verkehrlichen und betrieblichen Belange angemessen zu berücksichtigen sind. Am heutigen Bahnübergang „Löwentor“ gibt es die Besonderheit des „Personentunnels“. Der Personentunnel hat nicht ohne Grund zwei Öffnungen (Treppenanlage Richtung Bahnhof und Treppenanlage Richtung Löwentor). Diese Maßnahme wurde bereits im Jahre 1850 planfestgestellt. Dieses Recht sollte man auch für die jetzigen Planungen in Anspruch nehmen. Ziel muss es sein, dass sich der Bund an den Kosten mehr beteiligt.

Mitglied Kukulies ist auch der Auffassung, dass sich die Verwaltung bereits im Vorfeld einer Kanzlei bedient, die die Projekte mit begleitet.

Mitglied Beckschaefer ist auch der Meinung, dass die Verwaltung nicht ohne den juristischen Beistand auskommen wird. Er macht deutlich, dass in der Sitzung des Rates gemeinsam gegen die Bahn agiert werden muss.

Mitglied Sickelmann vertritt die Auffassung, dass alle möglichen juristischen Möglichkeiten genutzt werden. Es muss eine entsprechende Verhandlungsmasse aufgebaut werden, um zu verhindern, dass die DB AG mit einer Minimallösung in die Planfeststellung geht.

Erster Beigeordneter stellt klar, dass es sich bei dem anstehenden Planfeststellungsverfahren um kein Verhandlungsverfahren handelt. Die Stadt Emmerich am Rhein hat dort kein Mitspracherecht. Die DB AG wird mit entsprechenden Planunterlagen in das Planfeststellungsverfahren hineingehen. Die Stadt Emmerich am Rhein hat die Möglichkeit, zu den Plänen entsprechend Stellung zu nehmen. Die Politik sollte die Zeit bis zu diesem Zeitpunkt nutzen, um die Meinung der Stadt Emmerich am Rhein zu verdeutlichen. Die DB AG wird sich immer auf das entsprechend geltende Recht beziehen. Er appelliert an die Mitglieder, die nächsten 6 Monate dazu zu nutzen, auf allen politischen Ebenen die Betroffenheiten zu verdeutlichen. Nur so lässt sich noch Entscheidendes für die Stadt bewirken.

Mitglied Beckschaefer bittet die Parteikollegen, auf die Abgeordneten entsprechend einzuwirken, dass man sich für die Stadt Emmerich am Rhein stark macht.

Nunmehr lässt Vorsitzender Lang über den nachfolgenden Beschlussvorschlag abstimmen.

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beauftragt die Verwaltung die Variante 6 (5-armiger Kreisverkehr) in das Planfeststellungsverfahren einzubringen. Diese Variante umfasst eine Eisenbahnüberführung (EÜ) mit einem einseitigen Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr sowie eine separate Fuß- und Radwegeüberführung (EÜ-F) am derzeit bestehenden BÜ Löwentor.

Die Nebenanlage in der EÜ wird nur unter der Voraussetzung realisiert, dass diese durch den Bund und die DB AG mitfinanziert wird.

Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen

**4 05 - 14 1003/2008 Bahnübergangs-Beseitigungskonzept;
hier: Beschlussfassung**

Erster Beigeordneter Dr. Wachs erläutert, dass sich der Rat bisher in 3 großen Beschlüssen mit der Frage „Bahnübergangsbeseitigungskonzept“ beschäftigt hat, in denen detaillierte Aussagen zu den verschiedenen Bahnübergangssituationen getroffen wurden. Von vorn herein war klar, dass dies eigentlich Aufgabe der DB AG war. Ab Sommer 2008 hat die DB AG mit der Verwaltung entsprechende Gespräche hinsichtlich der einzelnen Bahnübergänge und der Frage, wie sie zukünftig aussehen sollen, geführt. Der Vorlage ist zu entnehmen, dass bei dem einen oder anderen Bahnübergang durchaus Einigkeit erzielt wurde. Auf der anderen Seite gab es aber auch Bahnübergänge, wo man mit der Meinung auseinander liegt. Die Verwaltung war der Auffassung, dass bei diesen Bahnübergängen im Sinne des Bahnübergangsbeseitigungskonzeptes noch Bewegungsspielraum ist. Der Vorlage ist ebenfalls eine Anlage hinsichtlich der Kostensituation beigefügt. Wichtig war der Verwaltung dort die Größenordnung, die die Stadt Emmerich am Rhein möglicherweise zu stemmen hat, darzustellen. Der Arbeitskreis ÖPNV/SPNV hat sich in der letzten Woche mit dieser Vorlage beschäftigt.

Im März dieses Jahres wird es noch mal ein Gremium geben, welches versuchen wird, eine Schlichtung herbeizuführen. Dieses Gremium kennt die geltende Rechtslage. Es ist allenfalls, wenn überhaupt, möglich, dass an der einen oder anderen Stelle im Sinne der Stadt Emmerich am Rhein ein anderes Ergebnis herauskommt. Die DB AG wird darauf hin die Planunterlagen fertig stellen und diese im Herbst 2009 beim Eisenbahnbundesamt einreichen. Das Eisenbahnbundesamt wird die Planunterlagen auf rechtliche, technische und finanzielle Machbarkeit überprüfen und sie dann der Bezirksregierung Düsseldorf zur Anhörung und Prüfung weiterleiten. Danach werden die Planunterlagen für einen Zeitraum von 4 Wochen bei der Stadt Emmerich am Rhein zur Einsicht ausgelegt werden. In weiteren 2 Wochen kann sowohl die Stadtverwaltung als auch jeder Emmericher Bürger eine entsprechende Stellungnahme abgeben. Alles das, was innerhalb dieser Stellungnahme nicht vorgetragen wird, wird im weiteren Verfahren der Planfeststellung und in jedem sich anschließenden gerichtlichen Verfahren ausgeschlossen. Erster Beigeordneter Dr. Wachs schlägt vor, über jeden Bahnübergang separat zu diskutieren und abzustimmen.

Die Ausschussmitglieder sind mit dieser Verfahrensweise einverstanden.

Herr Kemkes erklärt, dass in der Vorlage jeweils 2 Planskizzen eingearbeitet sind. Die vom Arbeitskreis ÖPNV/SPNV erarbeitete Lösung ist die Tischvorlage zu entnehmen (Vorschlag der Bahn bzw. BÜ-Konzept der Stadt Emmerich am Rhein).

Mitglied ten Brink bedankt sich für die umfangreiche Vorlage und die sehr gute Arbeit der Verwaltung. Hinsichtlich des BÜ-Konzeptes teilt er mit, dass die Finanzierung sicherlich ein großes Problem ist, aber in der Entscheidung zweitrangig ist. Emmerich darf durch diese Planungen der DB AG nicht geteilt werden.

Auch Mitglied Kukulies bedankt sich für die Vorlage und bei den Teilnehmern des Arbeitskreises ÖPNV/SPNV. Man kann deutlich erkennen, dass eine gemeinsame Richtung verfolgt wird. Man hat nicht als ersten Aspekt die Kosten im Auge sondern das Wohl des Bürgers. Besonders erfreut ist er darüber, dass der BÜ-Sonderwykstraße wieder aufgenommen wurde.

Nunmehr geht der Ausschuss einzeln auf jeden Bahnübergang ein.

anstelle des BÜ-Kerstenstraße eine Straßenüberführung (SÜ) am Ortsrand von Praest im Verlauf der Baumannstraße/Berger Weg

Mitglied ten Brink stellt fest, dass die von der DB AG bevorzugte Variante die landwirtschaftlichen Flächen teilt. Der Arbeitskreis ÖPNV/SPNV hat den Beschluss dahingehend geändert, dass anstelle des BÜ's-Kerstenstraße eine Straßenüberführung am Ortsrand von Praest im Verlauf der Baumannstraße/Berger Weg kommen soll. Dies ist erneut zu prüfen.

Vor dem eigentlichen Planfeststellungsverfahren ist eine Umweltverträglichkeitsstudie vorzulegen, worin die verschiedenen Varianten zu untersuchen sind. Er fragt an, ob die Stadt Emmerich am Rhein diese Umweltverträglichkeitsstudie noch zur Kenntnis bekommt. Erster Beigeordneter Dr. Wachs teilt mit, dass die DB AG derzeit damit beschäftigt ist, die Umweltverträglichkeitsstudie fertig zu stellen. Es handelt sich hierbei letztendlich um einen Prozess, die vorherigen und noch zu fällenden Entscheidungen einzuarbeiten. Diese werden sukzessive zusammengetragen, so dass sich möglicherweise immer wieder neue Betrachtungsweisen zeigen. Seitens der Verwaltung kann nur das vorgestellt werden, was auch bekannt ist. Die Verwaltung geht davon aus, dass bis in den Sommer/Herbst 2009 hinein zum einen oder anderen BÜ eine Umweltverträglichkeitsstudie vorliegt, so dass man

sich dann mit dem Thema auseinandersetzen kann.
Mitglied ten Brink stimmt dem BÜ-Kerstenstraße zu.

anstelle des BÜ-Sulzenstraße eine geradlinige Unterführung für Fußgänger und Fahrradfahrer (EÜ-F),

Mitglied ten Brink teilt mit, dass lt. Plan der DB AG eine serpentinenartige Wegeföhrung vorgesehen ist. Im Vorschlag der Verwaltung ist eine geradlinige Wegeföhrung geplant. Dies sollte im Beschluss entsprechend beröcksichtigt werden.

anstelle des BÜ-Raiffeisenstraße eine eingeschränkte Eisenbahnöberföhrung für PKW und Busse (EÜ-PKW) in der Verlängerung der Straße Praestsches Feld. In Verbindung mit der Verlegung der Bahnsteige des Haltepunktes Praest in Richtung Westen soll eine beidseitige Anbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer aus dem Unterföhrungsbauwerk erfolgen

Herr Kemkes teilt mit, dass abweichend zum Beschlussvorschlag aus dem Arbeitskreis ÖPNV/SPNV eine Ergänzungs dahin gehend gemacht wurde, dass neben der Eisenbahnöberföhrung für PKW eine beidseitige Anbindung aus dem Unterföhrungsbauwerk heraus (nördlich und südlich der Bahn) an die in westliche Richtung verschobenen Bahnsteige des Haltepunktes vorgesehen werden. In der Vorlage ist es entsprechend dargelegt. Ferner entspricht dies ferner dem BÜ-Konzept aus dem Jahre 2004.

Mitglied ten Brink möchte im Beschluss „nördlich“ und „südlich“ aufgenommen haben. Hierauf erwidert Herr Kemkes dass dies mit dem Begriff „beidseitig“ gemeint ist.

anstelle des BÜ-von-der-Recke-Straße eine vollausgebaute Eisenbahnöberföhrung (EÜ)

Herr Kemkes führt aus, dass es keine Änderungsvorschläge aus dem Arbeitskreis ÖPNV/SPNV gibt.

Mitglied Jessner möchte an dieser Stelle nochmals verdeutlichen, wo das Problem ist und wo in den nächsten Monaten Handlungsbedarf besteht, sollte die vorgeschlagene Variante realisiert werden es aber dabei bleibt, dass die Beteiligten nicht mitfinanzieren. Allein für diese Unterföhrung würde ein städtischer Eigenanteil in Höhe von 15 Mio. Euro erforderlich werden; d. h. mehr als ursprünglich für alle Bahnübergänge einkalkuliert wurde. Selbstverständlich stimmt seine Fraktion dem Beschlussvorschlag zu.

anstelle der beiden BÜ's-Grüne Straße und Broichstraße ein gemeinsames Eisenbahnöberföhrungsbauwerk (EÜ) an der Broichstraße

Herr Kemkes teilt mit, dass sich der Arbeitskreis ÖPNV/SPNV dem Beschlussvorschlag der ursprünglichen Vorlage angeschlossen hat. Das Kartenbild zeigt die Trassenföhrung, die letztendlich gemeint ist. Vor einiger Zeit wurde angemerkt, dass nördlich des Friedhofes eine Anbindung erfolgt. Im städtischen Plan wird dies entsprechend nachgezeichnet werden.

Mitglied ten Brink ist der Auffassung, dass, wenn man den Fußweg einzeichnet auch die Straße in Richtung der alten Broichstraße in „rot“ darstellt. Ferner sollte auch der Bereich der Huiskampstraße in „rot“ dargestellt werden.

anstelle des BÜ-Schwarzer Weg eine Öberföhrung für Fußgänger und Radfahrer (FÜ)

Herr Kemkes teilt mit, dass sich der Arbeitskreis ÖPNV/SPNV dem Beschlussvorschlag der

Verwaltung angeschlossen hat.

Mitglied ten Brink teilt zu dem Konzept für die Bahnübergänge in Praest mit, dass zwischen der Stadt Emmerich und der Bundesbahn ein Vertrag aus dem Jahre 1980 über 6 Bauwerke existiert. Auch jetzt handelt es sich wieder um 6 Bahnübergänge. Er lässt sich überraschen, ob die DB AG die entsprechende Unterschrift leistet.

den BÜ-Jahnstraße ersatzlos zu schließen

Herr Kemkes teilt mit, dass sich der Arbeitskreis ÖPNV/SPNV dem anschließt.

BÜ-Löwentor

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beauftragt die Verwaltung, die Variante 6 (5-armiger Kreisverkehr) in das Planfeststellungsverfahren einzubringen. Diese Variante umfasst eine Eisenbahnüberführung (EÜ) mit einem einseitigen Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr sowie eine separate Fuß- und Radwegeüberführung (EÜ-F) am derzeit bestehenden BÜ Löwentor.

Die Nebenanlage in der EÜ wird nur unter der Voraussetzung realisiert, dass diese durch den Bund und die DB AG mitfinanziert wird.

Herr Kemkes führt aus, dass man sich im Arbeitskreis ÖPNV/SPNV darauf verständigt hat, sich dem Beschlussvorschlag zu der separaten Vorlage „Löwentor“ anzuschließen.

anstelle des BÜ-´s-Heerenberger Straße eine Eisenbahnüberführung (EÜ) im Vollausbau

Herr Kemkes führt aus, dass eine Eisenbahnüberführung im Vollausbau vorgeschlagen wird. Seitens der DB AG war eine Unterführung mit einem verminderten Querschnitt geplant. Seitens der Stadt Emmerich war man allerdings immer der Meinung, dass ein Vollausbau erfolgen muss, da es sich bei der ´s-Heerenberger Straße um eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße handelt.

Mitglied Jessner meldet sich zu Wort und teilt mit, dass man sich grundsätzlich dem Beschluss anschließt. Nichts desto trotz muss noch erwähnt werden, dass hier ein Ausbau geplant ist, der nicht nur Bussen und PKW's sondern auch LKW's eine Querung ermöglicht. Ist dies seitens der Stadt Emmerich überhaupt gewollt? Seine Fraktion würde es begrüßen, wenn man ein Konzept finden würde, das den Schwerlastverkehr um die Stadt herumführt. Hierbei handelt es sich um eine Angelegenheit, die auch mit der Querverbindung zur neuen Unterführung Löwentor zu tun hat. Hier muss man darauf achten, dass nicht Verkehr dorthin abgedrängt wird. Aber im Grunde ist nicht einzusehen, dass der Verkehr, der zur Industrie muss, über die ´s-Heerenberger Straße laufen muss. Dieser kann durchaus über die B 220 außen herumgeführt werden. Realisiert man die Planung in der Form, wie sie angedacht ist, lädt die Unterführung (= Eisenbahnüberführung) den Verkehr entsprechend dazu sein. Er will nur verdeutlichen, dass es durchaus Argumente gibt, den Vollausbau nicht zu realisieren.

Mitglied Beckschaefer kann diesem auf der einen Seite zustimmen. Auf der anderen Seite sieht es allerdings auch so aus, dass gewährleistet sein muss, dass die Versorgung (wie z. B. Müllfahrzeug, Krankenwagen, Feuerwehr) darüber erfolgen kann. Seines Wissens reicht dann eine reine PKW-Lösung nicht aus.

Mitglied Sickelmann wirft ein, dass gerade dieser Aspekt den Ausschuss dazu bewogen hat, den Vollausbau zu fordern. Dennoch versteht sie den Einwand von Mitglied Jessner, der im Rahmen des Arbeitskreises in der Form nicht berücksichtigt wurde. Bis zur Sitzung des HFA verständigt man sich diesbezüglich.

Mitglied ten Brink möchte sichergestellt wissen, dass man die in „gelb“ dargestellte Lösung der Verwaltung haben möchte; die Seufzer Allee wird über die ´s-Heerenberger Straße überführt und an die ´s-Heerenberger Straße angebunden.

anstelle des BÜ-Borgheeser Weg eine eingeschränkte Eisenbahnüberführung nur für PKW (EÜ-PKW) incl. Nebenanlagen

Mitglied ten Brink möchte den Text dahin gehend ergänzen, dass auch ein Rad-/Fußweg in die Eisenbahnüberführung aufgenommen wird.

Hierauf teilt Herr Kemkes mit, dass verwaltungsseitig gemeint war, dass auch die entsprechenden Nebenanlagen geplant werden.

anstelle der beiden BÜ's Felix-Lensing-Straße und Eltener Straße ein gemeinsames Eisenbahnüberführungsbauwerk (EÜ)

Herr Kemkes führt aus, dass der Arbeitskreis ÖPNV/SPNV dem zugestimmt.

Mitglied Reintjes teilt mit, dass lt. Planskizze die Linienführung durch 2 bestehende Gebäude verläuft. Hierauf erwidert Herr Kemkes, dass der linke Plan der Vorlage genommen wird. Die Planung soll so ausgeführt werden, dass die Wiesen der Familie Bossmann so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden.

Mitglied ten Brink weist insbesondere darauf hin, dass die Planung flächenschonend im landwirtschaftlichen Bereich vorgenommen wird.

Ferner fragt er an, wenn die B 8 wie geplant gebaut wird, dass der Bund als Straßenbaulastträger bei Neubauten für den entsprechenden Schallschutz Sorge zu tragen hat; d. h. dass evtl. Schallschutz von der B 8 in Richtung Abergsweg auf Dauer kommen könnte. Herr Kemkes antwortet, dass im Rahmen der Planfeststellung die Fragen behandelt werden. Die Kostenbeteiligung ist annähernd gegen Null, da es sich um eine Maßnahme des Landesbetriebes handelt. Die Bahn steht allerdings auf dem Standpunkt, dass die Stadt Emmerich am Rhein, wenn sie ein Unterführungsbauwerk fordert, die entsprechenden Mehrkosten tragen muss. Die Verwaltung erhofft sich allerdings im Rahmen dieser Planfeststellung, dass eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes gesehen wird und somit eine kreuzungsbedingte Maßnahme wird, die dann in vollem Umfang mitfinanziert wird.

sich anstelle des BÜ-Emmericher Straße für eine bergfußnahe Führung der B 8 einzusetzen

Herr Kemkes teilt mit, dass das entsprechende Prüfverfahren zur bergfußnahen Führung derzeit läuft. Insofern bietet sich dann eine Möglichkeit an, bei dem BÜ-Emmericher Straße auf ein zusätzliches Bauwerk zu verzichten.

Mitglied Sickelmann teilt für ihre Fraktion mit, dass man bei dem BÜ-Emmericher Straße mit der bergfußnahen Führung an der B 8 nicht einverstanden ist, da kein Eingriff in den Eltener Berg gewünscht ist.

Auf Anfrage von Mitglied Jansen antwortet Herr Kemkes, dass es sich hierbei ebenfalls um eine Maßnahme mit den entsprechenden Nebenanlagen handelt. Mitglied Jansen teilt mit, dass man, wenn es aus irgendwelchen Gründen zu einer Ablehnung kommt, zur alten Lösung zurückkehrt; d. h. die Herstellung der Überführung zur Emmericher Straße. Dies wird seitens Herrn Kemkes bejaht.

Mitglied ten Brink führt aus, dass, wenn die bergfußnahe Führung so kommt, man sich Gedanken darüber machen muss, wie die Anlieger vom Tichelkamp in den Ortsteil Elten hereinkommen. Verschwindet die Emmericher Straße ist nur noch das alte Viadukt vorhanden; d. h. die Anlieger von der Sonderwykstraße müssten über das Viadukt in Richtung Hüthum in den Ortsteil hereinfahren (Umweg ca. 2,5 km). Dies ist zumutbar.

den BÜ-Sonderwykstraße durch eine Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer (EÜ-F) zu ersetzen

Herr Kemkes erläutert, den Vorschlag des Arbeitskreises ÖPNV/SPNV eine

Eisenbahnüberführung für Fußgänger zu planen. Begründet wurde dies damit, dass, wenn sich die bergfußnahe Variante an der Emmericher Straße durchsetzt, die Umwege bedeutend größer werden.

anstelle des BÜ-Lobither Straße eine ortsferne Straßenüberführung (SÜ) und im Verlauf der Lobither Straße eine Eisenbahnüberführung für PKW und Fußgänger (EÜ-PKW)

Herr Kemkes erläutert, dass lt. Auffassung des Arbeitskreises ÖPNV/SPNV die ortsferne Straßenführung (nicht über den Sportplatz) gewählt werden sollte.

Mitglied Jessner geht davon aus, dass der Vorschlag deshalb zustande gekommen ist, da die ursprünglich vorgeschlagene Variante den Sportplatz in Anspruch genommen hätte und es an einer Ersatzlösung für das Gelände fehlte. Der ursprüngliche Vorschlag war der elegantere, weil er eine vernünftige Straßenführung ermöglicht. Der Sportverein Fortuna Elten e. V. kann mit der Lösung seines Wissens nach sehr gut leben. Um dies nicht vollständig aus den Augen zu verlieren, sollte an dieser Lösung weitergedacht werden. Herr Kemkes erklärt, dass der Landesbetrieb die Trassenführung über den Sportplatz favorisiert. Verwaltungsseitig ist man davon ausgegangen, dass die dann notwendige Verlegung des Sportplatzes kreuzungsbedingt und somit Gegenstand der Maßnahme ist. Aufgrund verschiedener Meinungen von Bürgern in der Bürgerbeteiligung hinsichtlich Lärmbelästigung bei der Trassenführung über den Sportplatz hat sich die Ortpolitik offensichtlich dann für die andere Variante ausgesprochen. Die Problematik der Ersatzlösung für den Sportplatz hat zu diesem Zeitpunkt keine Rolle gespielt.

Mitglied Jansen teilt mit, dass bei diesem Punkt primär das Verkehrsaufkommen in Elten und nicht die Sportvereine zu sehen sind. Elten wird als Durchlaufstrecke für die niederländischen Bürger genutzt. Wer von Rijnwaarden nach 's-Heerenberg oder ins Ruhrgebiet zur Arbeit fährt nutzt den Ortsteil Elten als Durchfahrt. Stark frequentiert werden die Klosterstraße und Schmidtstraße. Leute, die von Rijnwaarden nach Holland möchten, fahren nicht über Babberich sondern auch durch die Klosterstraße, Schmidtstraße und dann auf die Autobahn Elten in Richtung Holland. Die niederländischen Mitbürger, also der Rotterdamer Hafen, haben den Vorteil, dass die Betuwe-Strecke ausgebaut wird. In den Niederlanden hat die Betuwe-Strecke fast 2 Mrd. Euro mehr gekostet, was allerdings durch den Rotterdamer Hafen aufgefangen wurde (Gewinn 1 Mrd. Euro im Jahr). Auch jeglicher Komfort/Sicherheit auf niederländischer Seite der Betuwe-Strecke hat Berücksichtigung gefunden, da der Rotterdamer Hafen davon profitiert. Der Ortsteil Beek wurde bereits gänzlich für den LKW-Verkehr gesperrt; für die nächste Ortschaft Babberich ist das Gleiche geplant. Somit läuft der LKW-Verkehr über Elten in Richtung Rijnwaarden.

Er befürchtet, dass, wenn man die ortsnahe Verbindung plant, die Schmidtstraße und Klosterstraße keine Entlastung erfahren. Vielmehr wird man Bebauungsgebiete belasten (Neustadt, Wasserstraße, Buschweg u. a.).

Sicherlich muss man sich über die Lobither Straße unterhalten, ob man sie mit einer Eisenbahnüberführung für PKW und Fußgänger ausstattet. Wichtig für Elten ist aber definitiv, dass die ortsferne Straßenüberführung realisiert wird.

Mitglied Sickelmann führt aus, dass diese Überlegung auch im Arbeitskreis ÖPNV/SPNV behandelt wurde. Wenn man auf diese Weise mit Hilfe des Eisenbahnkreuzungsgesetzes die L 472 für den LKW-Verkehr lahm legen kann, sollte man diese Chance nutzen und entsprechend zustimmen.

den BÜ-Haagsche Straße ersatzlos zu schließen

Von den Mitgliedern wird auch hier nichts vorgetragen.

den BÜ-Bindsberger Weg zu schließen und ihn in einer schienennahen Trassenführung weiter nördlich an die B 8 anzubinden,

Die Mitglieder geben sich damit einverstanden.

anstelle des BÜ-Zevenaarer Straße eine Straßenüberführung (SÜ)

Mitglied Sickelmann teilt für ihre Fraktion mit, dass man beim BÜ-Zevenaarer Straße nicht zustimmt.

Dennoch wird man dem Gesamtkonzept selbstverständlich zustimmen.

Herr Kemkes erläutert die Beschlussergänzung der Verwaltung. Sinn dieser Ergänzung besteht darin, dass in den ursprünglichen BÜ-Konzepten immer gesagt wurde, dass erst wenn für alle Maßnahmen insgesamt ein Gesamtpaket konsensfähig in Vertragsform auf dem Tisch liegt, über einzelne Bahnübergänge verhandelt wird. Dies wird man allerdings aufgrund der Fülle nicht leisten können, so dass man sich zu dieser Ergänzung entschlossen hat.

Ergänzung der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Basis dieser Beschlüsse in den sich für das Jahr 2009 abzeichnenden Planfeststellungsverfahren zu den jeweiligen Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen im einzelnen Stellung zu nehmen.

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt:

- anstelle des BÜ-Kerstenstraße eine Straßenüberführung (SÜ) im Verlauf der Baumannstraße / Berger Weg,
Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen
- anstelle des BÜ-Sulenstraße eine Unterführung für Fußgänger und Fahrradfahrer (EÜ-F),
Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen
- anstelle des BÜ-Raiffeisenstraße eine eingeschränkte Eisenbahnüberführung für PKW und Busse (EÜ-PKW) in der Verlängerung der Straße Praestsches Feld. In Verbindung mit der Verlegung der Bahnsteige des Haltepunktes Praest in Richtung Westen soll eine beidseitige Anbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer aus dem Unterführungsbauwerk erfolgen
Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen
- anstelle des BÜ-v.-d.-Recke-Straße eine voll ausgebaute Eisenbahnüberführung (EÜ)
Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen
- anstelle der beiden BÜ's Grüne Straße und Broichstraße ein gemeinsames Eisenbahn-Überführungsbauwerk (EÜ) an der Broichstraße mit direktem Anschluss an die B 8,
Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen
- anstelle des BÜ-Schwarzer Weg eine Überführung für Fußgänger und Fahrradfahrer (FÜ),
Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen
- den BÜ-Jahnstraße ersatzlos zu schließen,
Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen

- anstelle des BÜ-Löwentor (Knotenpunkt Wassenbergstraße/Hafenstraße/B8) die Variante 6 (5-armiger Kreisverkehr) in das Planfeststellungsverfahren einzubringen. Diese Variante umfasst eine Eisenbahnüberführung (EÜ) mit einem einseitigen Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr sowie eine separate Fuß- und Radwegeunterführung (EÜ-F) am derzeit bestehenden BÜ-Löwentor. Die Nebenanlage in der EÜ wird nur unter der Voraussetzung realisiert, dass diese durch den Bund und die DB AG mitfinanziert wird.
Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen
- anstelle des BÜ-s-Heerenbergerstraße eine Eisenbahnüberführung (EÜ) im Vollausbau,
Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen
- anstelle des BÜ-Borgheeser Weg eine eingeschränkte Eisenbahnüberführung nur für PKW (EÜ-PKW) incl. der erforderlichen Nebenanlagen,
Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen
- anstelle der beiden BÜ's Felix-Lensing-Straße und Eltener Straße ein gemeinsames Eisenbahnüberführungsbauwerk (EÜ),
Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen
- sich anstelle des BÜ - Ersatzbauwerkes Emmericher Straße für eine bergfußnahe Führung der B 8 einzusetzen,
Beratungsergebnis: 19 Stimmen dafür, 1 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen
- den BÜ-Sonderwykstraße durch eine Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Fahrradfahrer (EÜ-F) zu ersetzen,
Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen
- anstelle des BÜ-Lobithier Straße eine ortsferne Straßenüberführung (SÜ) und im Verlauf der Lobithier Straße eine Eisenbahnüberführung für PKW und Fußgänger (EÜ-PKW)
Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen
- den BÜ-Haagsche Straße ersatzlos zu schließen,
Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen
- den BÜ-Bindsberger Weg zu schließen und ihn in einer schienen nahen Trassen-führung weiter nördlich an die B 8 anzubinden,
Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen
- anstelle des BÜ-Zevenaarerstraße eine Straßenüberführung (SÜ)
- Beratungsergebnis: 19 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 1 Enthaltung.

Ergänzung der Verwaltung

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beauftragt die Verwaltung, auf Basis dieser Beschlüsse in den sich für das Jahr 2009 abzeichnenden Planfeststellungsverfahren zu den jeweiligen Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen im einzelnen Stellung zu nehmen.

Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen

**5 05 - 14 0999/2008 Fällung von Bäumen auf dem Grundstück Heideweg,
Gemarkung Emmerich, Flur 31, Flurstück 471**

Mitglied Sickelmann teilt mit, dass es sich hierbei um die Fällung von 6 Eichen mit einem Stammumfang von 1,10 m, 1,41 m, 2,51 m, 6,28 m, 1,26 m und 2,83 m handelt. Sie stellt die Frage, ob diese Fällung nötig ist. Die Fällung stellt eine Entwertung des Bereiches dar. Sie stellt an die Verwaltung die Frage, ob es Möglichkeiten gibt den alten Baumbestand festzustellen. Die Ausgleichszahlung ist nicht angemessen im Verhältnis zu dem, was an Naturverlust zerstört wird. Sie wird weiterhin eine Prüfung veranlassen, ob diese Vorgehensweise im Rahmen der Baumschutzsatzung gerechtfertigt ist. Ferner sollte man überlegen, als Ausgleichsmaßnahme mit dem Eigentümer Verhandlungen hinsichtlich eines Grundstückstausches vorzunehmen. In ihren Augen ist der Baumbestand viel zu wertvoll. Sie stimmt der Verwaltungsvorlage nicht zu.

Herr Kemkes teilt mit, dass eine Aussage hinsichtlich des Alters der Bäume nicht gemacht werden kann. Bei dem Bereich handelt es sich um einen Bereich nach § 34 BauGB. Das entsprechende Baurecht ist gegeben und die Baumschutzsatzung regelt das Vorgehen in diesem Bereich. Das Verfahren wird völlig rechtens abgewickelt.

Mitglied Beckschaefer stellt den Antrag, nach Vorlage zu beschließen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung stimmt der Beseitigung der Bäume nach § 6 Abs. 1 Buchst. b) der Baumschutzsatzung der Stadt Emmerich am Rhein zu.

Beratungsergebnis: 19 Stimmen dafür, 1 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen

6 05 - 14 1000/2008 Straßenausbau „Auf der Heide“

Herr Kemkes erläutert kurz die Vorlage. Der Bitte der Bürger nach einem Abstimmungsgespräch für die Detailfragen ist die Verwaltung bereits nachgekommen. Nunmehr hat man eine Lösung gefunden, die auch von den Bürgern mitgetragen wird.

Mitglied Jessner bedankt sich bei der Verwaltung für die Handhabung des Problems. Die Handhabung von Herrn Baumgärtner ist seitens der betroffenen Bürger sehr positiv aufgenommen worden.

Mitglied Beckschaefer schließt sich der Wortäußerung von Mitglied Jessner an und stellt den Antrag, nach Vorlage zu beschließen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt das Ergebnis der Bürgerinformation vom 05.11.2008 zum Ausbau der Straße „Auf der Heide“ zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, den Straßenausbau „Auf der Heide“ im Haushaltsjahr 2009 durchzuführen.

Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen

7 05 - 14 1001/2008 Straßenausbau „van-Onna-Weg“

Herr Kemkes erläutert kurz die Vorlage.

Vorsitzender Lang lässt über den Beschluss abstimmen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt das Ergebnis der Bürgerinformation vom 05.11.2008 zum Ausbau der Straße „van-Onna-Weg“ zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, den Straßenausbau „van-Onna-Weg“ im Haushaltsjahr 2009 durchzuführen.

Beratungsergebnis: 20 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen

8 Mitteilungen und Anfragen

Mitteilungen

Mitteilungen liegen nicht vor.

Anfragen

1. Sachstand Kettelerstraße;
hier: Anfrage von Mitglied Reintjes

Erster Beigeordneter Dr. Wachs teilt mit, dass von der Verwaltung ein umfangreiches Vertragswerk erarbeitet wurde und den Anwohnern zugeleitet wurde. Die von Vertretern der Bürger der Kettelerstraße vorgetragenen Änderungen werden entsprechend im Vertragswerk korrigiert. Nach der Korrektur wird das Vertragswerk den Bürgern erneut zugestellt, um es entsprechend umzusetzen.

2. Liste über die Bewertung der Straßen;
hier: Anfrage von Mitglied Reintjes

Auf Anfrage von Mitglied Reintjes teilt die Verwaltung mit, dass jeder Fraktion die Bewertung der Straßen zugegangen ist.

3. Schließung Bahnübergänge;
hier: Anfrage von Mitglied Slood

Mitglied Slood teilt mit, dass der Bahnübergang in Hüthum zwecks Neuverlegung eines Gleises am kommenden Wochenende geschlossen wird. Sie fragt die Verwaltung, ob noch weitere Bahnübergänge von solchen Maßnahmen betroffen sind. Die Verwaltung sagt Prüfung zu.

4. Frühzeitige Information bei Maßnahmen an Bahnübergängen;
hier: Anfrage von Mitglied Slood

Mitglied Slood teilt mit, dass sie den Bürgern nicht mehr vermitteln kann, dass sie die Risiken auf sich nehmen müssen (Flutterbandabspernung, wechselnde Sicherheitsdienste mit mangelhafter Erledigung der Aufgaben). Sie bittet die Verwaltung, dass die DB AG frühzeitig entsprechende Informationen weiterleitet.

5. Tichelkamp;
hier: Anfrage von Mitglied Kukulies

Mitglied Kukulies bittet die Verwaltung, die Bankette am Tichelkamp aufzufüllen. Die Verwaltung sagt Prüfung zu.

6. Geschwindigkeitsbegrenzung;
hier: Anfrage von Mitglied Kukulies

Mitglied Kukulies regt an, im Laufe der Straße Schilder zur Geschwindkeitsbegrenzung „50 kmh“ aufzustellen. Die Verwaltung sagt Prüfung zu.

7. Wilder Müll;
hier: Anfrage von Mitglied Kukulies

Mitglied Kukulies bittet darum, den Müll entlang der Straße „Tichelkamp“ zu beseitigen.
Die Verwaltung sagt Erledigung zu.

9 Einwohnerfragestunde

Zur Einwohnerfragestunde sind keine Bürger anwesend

Der Vorsitzende Lang schließt um 19.00 Uhr die öffentliche Sitzung

Vorsitzender

Schriftführerin