

Niederschrift

über die Sitzung des Bau- Planungs- und Verkehrsausschusses

am Dienstag, dem 23.03.2004

Folgende Tagesordnungspunkte werden behandelt:

I. Öffentlich

- 1 Einwohnerfragestunde
- 2 05 - 13 1587/2004 Aufhebung des Bahnüberganges Am Löwentor;
hier: Variantenvergleich
- 3 Mitteilungen und Anfragen
- 4 Einwohnerfragestunde

Anwesend sind: Diks, Johannes
als Vorsitzender

Die Mitglieder: Bluhm, Lothar (für Mitglied Brouwer)
Brink ten, Johannes
Faulseit, Michael
Heering, Anneliese (für Mitglied Wernicke)
Janssen, Hans-Willi
Jessner, Udo
Kremer, Helmut (für Mitglied Niemann)
Struckhof, Dieter
Swienty, Rolf (für Mitglied Hinze)
Tepaß, Udo

Entschuldigt fehlen: Jansen, Albert
Hövelmann, Gabriele
Sickelmann, Ute

Von der Verwaltung: Bürgermeister Herr Boch
Erster Beigeordneter Herr Dr. Wachs
Herr Kemkes
Frau Ohm (Schriftführerin)

Als Gäste: Herr Oertel sen. (Ingenieurbüro Spitzbarth & Oertel)
Herr Oertel jun. (Ingenieurbüro Spitzbarth & Oertel)
Herr Schöttler (DB Netz AG)
Herr Beyer (DB Netz AG)
Herr Bildhauer (Landesbetrieb Straßenbau NRW)
Frau Georgi (Landesbetrieb Straßenbau NRW)
Herr Korte (Landesbetrieb Straßenbau NRW)

Vorsitzender Diks eröffnet die öffentliche Sitzung um 17.05 Uhr und begrüßt die Anwesenden, insbesondere die Vertreter des Ingenieurbüros Spitzbarth & Oertel, der DB Netz AG, des Landesbetriebes Straßenbau NRW und die Presse. Gegen die Tagesordnung werden keine Bedenken erhoben.

I. Öffentlich

1 Einwohnerfragestunde

Seitens der Einwohner werden keine Fragen gestellt.

2 05 - 13 1587/2004 **Aufhebung des Bahnüberganges Am Löwentor ; hier: Variantenvergleich**

Erster Beigeordneter Herr Dr. Wachs berichtet, dass das Thema "Löwentor" seit 1949 aktuell ist. Im vergangenen Jahr wurde eine Planungsvereinbarung in Phase II abgeschlossen. Das Büro Spitzbarth & Oertel ist beauftragt worden die Varianten zu untersuchen. Diese Ergebnisse werden in der Sitzung vorgestellt. Die weitere Sitzungsfolge sieht vor, in der nächsten Sitzung des BPVA am 04.05.2004 einen Beschluss zu fassen. Die in der Sitzung vorgestellten Varianten werden in ausführlicher Form anhand von Plänen, erläuternden Unterlagen und als CD den Fraktionen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus sollen die Fraktionen einen Termin mit Herrn Oertel vereinbaren, damit die Problematik erörtert und aufgearbeitet wird.

Herr Kemkes weist auf die den Unterlagen vorliegende Gliederung hin. Die Verwaltung hat sehr intensive Gespräche mit dem Büro geführt. Es wurden zahlreiche Abstimmungsgespräche mit der Bahn, dem Landesbetrieb und der Bezirksregierung bezüglich der Varianten, der Genehmigungsfähigkeit und der Förderfähigkeit geführt. Als Ergebnis werden die Variantenvergleiche vorgestellt.

Herr Oertel stellt sich zunächst vor. Weiter sagt er aus, dass er die Varianten planerisch bearbeitet hat. Er erklärt sich bereit, weitere Erläuterungen in den einzelnen Fraktionen zu geben. Die Aufhebung des Bahnüberganges hat eine lange Vorgeschichte. Die Aufgabenstellung für die Variantenbearbeitung stellte sich folgendermaßen dar: Die Landstraße L 90 kreuzt die Eisenbahnstrecke von Oberhausen bis Landesgrenze. Der vorhandene höhengleiche Bahn- übergang soll durch eine Eisenbahnüberführung, auch für Fußgänger- und Radfahrer, ersetzt werden. Als Hauptgrund für die Beseitigung ist die Zunahme des Güterverkehrs auf der sog. Betuwe-Linie, bei welchem ab Ende 2005 die Frequenz um 300 % gesteigert wird. Dazu kommt, dass die Bundesbahn ein drittes Gleis im Bereich der Stadt Emmerich plant. An der Maßnahme sind die DB Netz, der Landesbetrieb Straßenbau NRW und die Stadt Emmerich beteiligt. Als verantwortliche Genehmigungsbehörden sind Eisenbahnbundesamt bzw. die Bezirksregierung. In der Vergangenheit wurden bereits verschiedene Lösungsmöglichkeiten angedacht, wobei der Planungsaufwand zwischen Skizzenform und einem rechtskräftigen Bebauungsplan liegt. Folgende 4 Varianten sind untersucht worden:

- Variante 1 - Bebauungsplan E 19/2 - Löwentor Teil 2 -
- Variante 2 - Ostwallvariante in Verbindung mit einer Fuß- und Radwegunterführung im Bereich des jetzigen Bahnüberganges
- Variante 3 - Bahnhofsumfeldvariante in Verbindung mit einer Fuß- und Radwegunterführung an gleicher Stelle
- Variante 4 - von-Lom-Variante, welche in einer Lageskizze vorlag

Für die 4 Varianten ist jeweils eine große und eine kleine Lösung untersucht worden, wobei sich die Lösungen in den folgenden Abmessungen unterscheiden:

Lichte Durchfahrtshöhe der Überführungsbauwerke: groß 4,50 m / klein 3,50 m

Straßenbreite der Fahrbahn: groß 6,50 m / klein 5,50 m + Rinne

Bei der gleichen Trassierung ergeben sich für die große und kleine Lösung lediglich unterschiedliche Rampenlängen und unterschiedliche Bauwerksabmessungen.

Für die große Lösung wurden bei der Kosten- und Finanzierungsrechnung sowohl die L 90-Lösung- als auch Stadtstraßenlösung untersucht. Die eingeschränkte Durchfahrtshöhe von 3,50 m würde zu einer Einschränkung der Fahrzeugbenutzung führen. Daher wäre die kleine Lösung nur als Stadtstraße möglich.

Variante 1

Die B 8 (Großer Wall und Ostwall) wird in der vorhandenen Lage auf ca. 600 - 640 m Länge abgesenkt. Im Bebauungsplan ist ein Absenkungsmaß von 6,50 m unter dem vorhandenen Geländeniveau vorgesehen. Diese Absenkung wird erforderlich, um die L 90, die unter der Bahnstrecke durchgeführt wird, anbinden zu können. Bei einer kleinen Lösung könnte dieses Maß um 1m reduziert werden. Die Wassenbergstraße (L 90) wird um etwa 80 m nach Osten verlegt und unmittelbar südlich der Bahnstrecke an die abgesenkte B 8 angebunden.

Die Gerhard-Storm-Straße wird in Richtung Norden verschoben und neu trassiert. Diese Trassierung ist im Bebauungsplan als Baurecht gesichert. Durch die Verlegung muss ein Wohnhaus weichen. Die Gleisanlagen der Hafenbahn und der Bahn sind nicht betroffen.

Vorteile dieser Variante sind die verkehrsgerechte Ausführung der Straßenräume und beinhaltet entsprechende Abbiegespuren und sind großzügig bemessen. Die verlegte L 90 wird die Bahnlinie rechtwinklig kreuzen.

Die Nachteile sind, die erforderliche Absenkung der B 8 auf einer Länge von ca. 600 m. Die Absenkung bringt Probleme mit sich, weil auf einer Seite Häuser stehen. Die Verkehrsfläche muss bis zu 6,50 m abgesenkt werden, dadurch werden enorme Stützwände, Bohrpfähle und andere Sicherungsmaßnahmen erforderlich. Alle Ver- und Entsorgungsleitungen müssen umgelegt werden. Durch die erforderlichen Stützwände und die damit verbundene Grundwasserabsenkung ist nur mit großem Aufwand und enormen Kosten möglich.

Auch die Verkehrsbeeinträchtigungen sind gravierend, da für die Bauzeit von ca. 2-3 Jahren eine Vollsperrung der B 8 notwendig wäre. Für Fußgänger und Radfahrer ergeben sich erhebliche Umwege. Für die Verlegung der Gerhard-Storm-Straße ist Grunderwerb erforderlich. Außerdem muss ein Gebäude abgerissen werden. Durch die Baumaßnahme wird das Bodendenkmal Löwentor beeinträchtigt.

Vorsitzender Diks weist darauf hin, dass die Varianten nicht bis ins kleinste Detail diskutiert werden sollen.

Mitglied Struckhof fragt an, ob der Bahnübergang bei dieser Variante nicht mehr vorhanden sein wird.

Darauf erwidert Herr Oertel, dass bei dieser Variante es keinen Anschluss der Innenstadt im Niveau der abgesenkten Landesstraße geben wird. Die Anbindung für die Fußgänger erfolgt über Treppen und eine Brücke.

Variante 2 - Ostwallvariante mit Fuß- und Radweg

Herr Oertel berichtet, dass der ursprüngliche Entwurf verkehrstechnisch dergestalt überarbeitet wurde, dass die Gerhard-Storm-Straße nicht in den Kreisverkehr einmünden wird, weil der Kreisverkehr an dieser Stelle in Längsneigung von 4-5 % in der Rampe liegen würde und somit nicht baubar ist. Die Planungsvorgabe war die Fußgängerunterführung behindertengerecht, angstraumfrei und in offener Bauweise zu gestalten. Die B 8 verbleibt in vorhandener Höhenlage und wird ab Bahnübergang neben die Bahnanlage verlegt. Sie überquert die abgesenkte Wassenbergstraße und schließt dann im Einmündungsbereich der Hafenstraße an das vorhandene Straßennetz der Bahnhofstraße an. Dieser Anschluß ist als Kreisverkehr geplant. Die Anschlussgleise der Hafenbahn sind in diesem Entwurf auf die Ostseite der verlegten B 8 gelegt worden und bedingen einen neuen Anschluss an das Gleissystem und an die Umbaumaßnahmen der Hafenstraße. Die Wassenbergstraße wird, wie bei der Variante 1, unter der Bahnstrecke durchgeführt, aber nicht an die B 8 angeschlossen, sondern nimmt die Trasse der jetzigen B 8/Ostwall auf und wird aus der Tiefe nach oben geführt und erreicht im Bereich der Mennonitenstraße das ursprüngliche Gelände. Daraus ergeben sich Umwege für Radfahrer und Fußgänger. Deshalb ist für diese Variante eine zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit im Bereich des jetzigen Bahnüberganges vorgesehen.

Die Vorteile dieser Maßnahme sind: die B 8 braucht nicht in voller Länge abgesenkt zu werden. Abgesenkt werden muss sie nur für die L 90. Daraus ergeben sich geringere Verkehrsbeeinträchtigungen, als bei Variante 1. In der Bauzeit der Bahnunterführung bzw. der Rampe im Bereich des Ostwalls steht die verlegte B 8 zur Verfügung. Allerdings sind bei der Errichtung der Brücken Verkehrsbeeinträchtigungen auf der B 8 nicht zu vermeiden. Die Absenkung wird nördlich und südlich der Bahnstrecke bis zur Mennonitenstraße ausgeführt. Daraus ergeben sich geringere Baukosten.

Des Weiteren ist eine optimierte behindertengerechte und angstraumfreie Kreuzung für Radfahrer und Fußgänger direkt in die Innenstadt im Bereich des heutigen Bahnüberganges geplant. Die Rampenlänge erstreckt sich bis zum Großen Löwen. In der Fußgängerunterführung beträgt die lichte Höhe 2,50 m. Bei der Rampenlänge ergibt sich die behindertengerechte Längsneigung unter 5 %.

Als Nachteil ist anzusehen, dass die B 8 im östlichen Bereich abgesenkt werden muss und die damit verbundene Ausschachtung der bestehenden Straße sowie die Verlegung der Ver- und Entsorgungsleitungen. Außerdem wird es zu Verkehrsbeeinträchtigungen kommen. Durch diese Führung kommt es auf der B 8 zur Abknickung im Bereich des Kreisverkehrs. Des Weiteren wird ein Grunderwerb auf der Nordseite sowie ein Abriss des Gebäudes (wie bei Variante 1) zu tätigen sein. Die Hafenbahn muss umgelegt werden. Die Anbindung des Bahnhofsumfeldes an die verlegte B 8 würde sehr ungünstig bzw. durch die dazwischen verlaufenden Hafenbahngleise fast nicht mehr möglich sein. Für den Fuß- und Radweg wird eine Ersatzmaßnahme notwendig und es wird möglicherweise eine Beeinträchtigung des Bodendenkmals Löwentor durch die Herstellung der Fußgängerunterführung geben. Als Nachteil sind die hohen Baukosten der Fußgängerunterführung, die Stützmauern auf der Südseite der B 8 im Bereich der Rampe am Großen Löwen, die Flächeninanspruchnahme im Bereich des Großen Löwen zu nennen. Beim Bau der Rampe im Bereich des Großen und Kleinen Löwen wird es erhebliche Belästigungen für die Anwohner und für die Geschäfte geben.

Mitglied Struckhof fragt an, ob es bei dieser Variante angedacht wurde, nur den Fußgängertunnel umzusetzen.

Darauf erwidert Herr Oertel, dass für die Planungsvorgabe die Ostwallvariante vorgesehen war. Natürlich wäre dies möglich, war aber nicht Aufgabe der Untersuchung.

Variante 3 - Bahnhofsumfeldvariante mit Fuß - und Radweg

Herr Oertel führt aus, dass diese Variante eine Weiterentwicklung der Ostwallvariante ist, wobei die B 8 in Lage und Höhe unverändert bleibt. Die einzige Baumaßnahme wäre der Ausbau eines Kreisverkehrs oder einer Einmündung. Die L 90 wird, wie bei den anderen Varianten, unter der Bahn geführt und mündet nicht in die Trasse der B 8, sondern verschwenkt weiter nach Osten und verläuft parallel der Bahnanlage. Sie schließt dann in einem Bogen im Bereich der Kreuzung Hafestraße/Bahnhofstraße an.

Mitglied ten Brink fragt an, ob diese Lösung landstraßengerecht geplant ist.

Darauf erwidert Herr Oertel, dass diese Variante sowohl als Landstraße als auch als Stadtstraße realisierbar ist. Weiter führt er aus, dass für diese Lösung sowohl eine große als auch eine kleine Lösung untersucht wurde. Die große Lösung wurde als Landstraße und auch als Stadtstraße untersucht und die kleine Lösung mit der eingeschränkten lichten Durchfahrts-höhe untersucht. Die Hafengleise auf der Südseite verbleiben, müssen lediglich teilweise verlegt werden. Dies berührt nicht den jetzigen Kreuzungsbereich. Auf der nördlichen Seite wird die Straßenführung entsprechend der vorhergehenden Varianten vorgenommen. Für den Fuß- und Radweg wird eine Ersatzbaumaßnahme, wie bei der Variante 2, benötigt.

Vorteile

Keine Änderung im Straßenzug der B 8, dadurch
minimale Beeinträchtigungen für den Durchgangsverkehr auf der B 8 während der Bauzeit,
gute Anbindung der Bahnhofsumfeldbebauung möglich,
geringere Kosten für Stützmauern und Grundwasserabsenkung.

Auf den Einwurf von Mitglied ten Brink, dass es wesentlich mehr Stützwände geben wird, antwortet Herr Oertel, dass es ein wesentlich längeres Bauwerk geben wird.
Optimierte behindertengerechte Anbindung der Fußgänger an die Innenstadt.
Der große Vorteil dieser Maßnahme ist, dass die Abwicklung der Maßnahmen, weitgehend außerhalb von den Verkehrsräumen der L 90 und B 8 vorgenommen werden kann.

Nachteile

Es wird ein langes Eisenbahnüberführungsbauwerk erforderlich,
Umlegung der Hafengleise allerdings in kleinerem Umfang,
engste Trassierungselemente auf der L 90, d. h. in diesem Bereich müssen Radien z. T. unter 100 m trassiert werden, sind nach den Ausbaurichtlinien aber zulässig,
Ersatzmaßnahme für Fußgänger,
Beeinträchtigung des Bodendenkmals,
Hohe Baukosten für Fuß- und Radwegunterführung,
Flächeninanspruchnahme im Bereich Großer Löwe (Rampenausdehnung),
Belästigung für die Anwohner beim Bau der Fuß- und Radwegeunterführung.

Variante 4 - von-Lom-Variante

Herr Oertel stellt zunächst die ursprüngliche von-Lom-Variante vor. Hier war vorgesehen, die B 8 abzusenken, die Wassenbergstraße an die B 8 im Bereich des bestehenden Bahnüberganges anzubinden. Die Anbindung der Gerhard-Storm-Straße war nicht vorgesehen. Die Anbindung der Innenstadt an die abgesenkte B 8 war über eine steile Rampe von 15 % vorgesehen, welche weder von Fußgängern noch von Radfahrern zu befahren gewesen wäre. Für Fußgänger waren beidseitige Treppenanlagen und ein Aufzug für Behinderten vorgesehen. Diese Variante wäre planerisch nicht ausführbar gewesen. Daher wurde diese Variante dergestalt abgeändert, dass die B 8 in Längsneigung um 6 % vorgesehen wurde.

Die L 90 wird unter der Bahnstrecke hindurch geführt und an die abgesenkte B 8 im Bereich des bestehenden Bahnüberganges angeschlossen. Für Fußgänger und Radfahrer ist am Großen Löwen eine Rampe mit Treppenanlage und ein behindertengerechter Aufzug vorgesehen. Auf der Nordseite sind 3 Spuren vorgesehen, davon eine Abbiegespur in die Gerhard-Storm-Straße.

Vorteile

Die Variante wird weitestgehend auf bestehenden Verkehrsflächen abgewickelt, geringste Flächeninanspruchnahme.

Nachteile

Absenkung der B 8, wie in der Variante 1, kompletter Straßenneubau in 5-6 m Tiefe, aufwändiges Umliegen von Ver- und Entsorgungsleitungen, sehr hohe Baukosten durch Stützwände und Grundwasserabsenkung, gravierende Beeinträchtigungen im Zeitraum von 2-3 Jahren durch Vollsperrung der B 8, verkehrstechnisch ungünstige Anbindung der L 90 an die B 8, trotz Optimierung ist ein behindertengerechter Fuß- und Radwegeanschluss an die Innenstadt nur mit Einschränkungen und großem Kostenaufwand möglich, Flächeninanspruchnahme im Bereich Großer Löwe, Belästigungen der Anwohner, Beeinträchtigung des Bodendenkmals.

Variantenbewertung

Herr Oertel führt weiter aus, dass diese 4 Varianten bewertet wurden. Für die Bewertung sind 2 Faktoren zugrunde gelegt worden. Zum Einem Bewertungsskala. Hierbei wurden verschiedene Kriterien beurteilt. Die Skala reicht von 0 - nicht erfüllt bis 4 - sehr gut. Zum Anderen Wichtungsfaktor. Hier reicht die Skala von 1 - geringe Bedeutung bis 4 - höchste Bedeutung. Des Weiteren wurden 6 Kriterien, wie Durchsetzbarkeit, Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Bauausführung untersucht und bewertet. Anschließend erläutert er die Variante 1 anhand der Bewertungsskala. Mitglied ten Brink wünscht Erläuterung der Unterschiede zwischen Variante 1 und 2 bezüglich der Durchsetzbarkeit und Förderfähigkeit nach EkrG.

Herr Oertel führt aus, dass es einen rechtskräftigen Bebauungsplan für die Variante 1 aus dem Jahr 1983 gibt, wobei dieser in der Form nicht mehr durchzuführen ist. Bei den Vorgesprächen mit der Bezirksregierung wurde eindeutig die Variante 3 favorisiert. Insofern ergibt sich bei der Bewertung der Genehmigungs- und Förderfähigkeit hier eine höhere Punktzahl für die Variante 3.

Für Mitglied ten Brink stellt sich die Aussage von Herr Oertel so dar, dass die Variante 3 als Stadtstraße nach GVFG finanziert wird und die Stadt ein Drittel bezahlen müsste. Es sollten aber Lösungen sowohl als Land- als auch als Stadtstraße untersucht werden. Herr Oertel erwidert, dass in diesem Fall die Förderfähigkeit beurteilt wurde. Es ist noch nicht entschieden, ob die Wassenbergstraße Landstraße bleibt oder abgestuft wird. Diese Variante ist in Bezug auf die Verkehrsführung die günstigste.

Anschließend stellt er die Bewertung der verschiedenen Kriterien vor, wie Durchsetzbarkeit, Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Bauausführung.

Kostensituation

Die Kostenverteilung sieht folgendermaßen aus: je 1/3 Bundesmittel, Bahn und Baulastträger nach EKrG. Diese Aufteilung fällt unterschiedlich aus, je nach dem, ob es sich um eine große Lösung L 90 handelt, dann ist Straßenbaulastträger der Landesbetrieb Straßenbau NRW und Baulastträger der Gehwege die Stadt Emmerich. Daraus ergeben sich aus dem 1/3 des Straßenbaulastträger die Anteile. Bei der großen Lösung Stadtstraße bleibt die Stadt alleiniger Baulastträger. Dies gilt auch für die kleine Lösung.

Finanzierungsmodelle

Hier gibt es zum einen das Finanzierungsmodell nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und zum anderen nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Bei der EkrG-Maßnahme zahlt 1/3 Bund, 1/3 Land und 1/3 Straßenbaulastträger (75 % des städtischen Anteils wird über GVFG vom Land bezuschußt).

Baukostenermittlung

Variante 1	31,1 Mio. €
Variante 2	26,5 Mio. €
Variante 3	28,6 Mio. €
Variante 4	17,58 Mio. €

Anschließend zeigt er verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten auf.

Mitglied Jessner fragt an, nach welchen Kriterien die günstigste Variante zu ermitteln ist. Darauf erwidert Herr Kemkes, dass dies im Rahmen des Genehmigungsverfahrens und des Finanzierungsantrages geprüft wird, inwieweit die Fußgängerunterführung entweder nach EKrG voll finanziert wird, oder separate Förderung nach GVFG als Verkehrsanlage Fußgängerunterführung. Es wird versucht, wenn die Entscheidung gefallen ist, die Gesamtmaßnahme nach EKrG gefördert zu bekommen. Dies wird hinreichend begründet werden müssen.

Herr Oertel führt aus, dass zunächst eine Entscheidung für eine Variante zu treffen ist und noch nicht, ob es sich um eine kleine oder große Lösung handelt. Aus dieser Bewertung geht nur hervor, dass seiner Meinung nach die Variante 3 die Vorzugsvariante ist. Anschließend erhalten die Mitglieder ein Formular, in welchem sie die Bewertung der einzelnen Varianten betr. der Entscheidung für die Land- oder Stadtstraßenlösung vornehmen können.

Vorsitzender Diks sagt aus, dass die Realisierung und die Förderfähigkeit von hoher Bedeutung ist und bittet Herrn Bildhauer vom Landesbetrieb Straßenbau NRW seine Sicht zu den Varianten darzustellen.

Herr Bildhauer berichtet, dass zur Zeit die integrierte Verkehrswegeplanung des Landes in der Aufstellung begriffen ist. Dort sollen alle Verkehrswege, wie Landesstraßen-, Eisenbahnmaßnahmen, Straßenbahnmaßnahmen miteinander verglichen und in ihrer Wertigkeit gegeneinander gestellt werden. Der momentane Zeitplan hinkt schon zwei Jahre hinter der Planung. Wann und wie das Ergebnis zur Verfügung steht kann Herr Bildhauer nicht sagen.

Mitglied Jessner möchte von Herr Bildhauer wissen, ob davon ausgegangen werden kann, dass Mitte des Jahres eine förderfähige Planung vorgelegt und gesagt werden kann, dass mit den Kostenanteilen der anderen Baulastträger zur rechnen ist.

Herr Kemkes erwidert, dass in so einem kurzfristigen Rahmen dies nicht möglich sein wird.

Die Bezirksregierung hat gebeten, sobald ein Ratsbeschluss vorliegt, diese Maßnahme zu beantragen, damit für die weitere Finanzplanung die Maßnahme erscheint

Mitglied ten Brink sagt folgendes aus: Die Stadt hat 59 Jahre auf eine Lösung gewartet. Sollten die Mittel nicht zur Verfügung stehen, sollte weiterhin abgewartet werden, bevor Emmerich die ganzen Kosten trägt.

Mitglied Struckhof fragt an, was passiert, falls seitens der Bahn keine technische Lösung vorgesehen wird.

Herr Schöttler von der DB AG Netz führt aus, dass die Beseitigung von Bahnübergängen im Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt ist. Wenn die Stadt Emmerich feststellt, dass die Verkehrsabwicklung an dieser Kreuzung ihren innerstädtischen Anforderungen nicht mehr genügt, dann muss eine gemeinsame Lösung gesucht werden, um diesen Zustand zu verbessern.

Auf die Frage von Mitglied ten Brink, ob bei Einreichung des Antrages im Juni/Juli dieses Jahres auch zu Einstellung in den Haushalt des Landes kommt, antwortet Herr Bildhauer, dass ihm unbekannt ist, wann das Land welche Mittel zur Verfügung stellt.

Herr Schöttler führt aus, dass nach einer Entscheidung für eine Variante der Stadt Emmerich eine konkrete Planung erstellt werden muss. Es müssen Kosten ermittelt werden und es muss eine Vereinbarung zwischen Land/Stadt und Bahn getroffen werden. Danach muss das Genehmigungsverfahren eingeleitet werden. Parallel dazu muss das Baurecht für diese Maßnahme geschaffen werden. Er geht davon aus, dass vielleicht Mitte nächsten Jahres beim Eisenbahnbundesamt ein Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz beantragt werden könnte. Die Verfahrensdauer kann zwischen 1 - 3 Jahren dauern. Parallel dazu würde das Genehmigungsverfahren laufen, welches 1 ½ bis 2 Jahre dauern würde. Konkret könnte gesagt werden, dass bei optimalstem Verlauf in 2007 eine echte Realisierungschance besteht.

Herr Kemkes wirft ein, dass der Vorredner den Fall als Stadtstraße geschildert hat, weil die Stadt dann von dem Landesstraßenbedarfsplan unabhängig wäre. Die andere Zeitschiene wäre die große Lösung unter L 90 Bedingungen, da wäre die Stadt auf die Einstellung in den Landesstraßenbedarfsplan angewiesen.

Mitglied Jessner ergänzt die Aussage dahin gehend, dass es noch einen Bundesanteil in Bezug auf die B 8 gibt.

Herr Schöttler antwortet, dass das Eisenbahnkreuzungsgesetz die Grundlage bildet, welche Straße die Eisenbahn kreuzt. Nach heutigem Recht könnte das nur eine Vereinbarung zwischen dem Land und der Bahn bedeuten. Sollte die Abstufung stattfinden, wäre die Stadt Straßenbaulastträger und direkter Ansprechpartner der Bahn. Wenn der Bund die Kreuzungsvereinbarung genehmigt, werden die Bundesmittel auch bereit gestellt.

Mitglied ten Brink fragt an, ob es zutrifft, falls die Stadt sich für die große Lösung entscheidet, die Stadt Emmerich mit der Entscheidung über das Brückenbauwerk außen vor wäre, weil dann nur Land und Bahn für die Planung zuständig wären.

Herr Schöttler erwidert, da das Bauwerk zur Zeit nicht im Landesstraßenbedarfsplan enthalten ist, sind dem Land die Hände gebunden, da keine Planungsmittel zur Verfügung stehen.

Vorsitzender Diks stellt fest, dass bei einer Stadtstraßenlösung bestenfalls ab 2007 zu rechnen ist und bei der großen Lösung L 90 kein Zeitpunkt genannt werden kann.

Vorsitzender Diks bedankt sich bei Herrn Oertel für den Vortrag. Die weitere Vorgehensweise ist in der Vorlage dargestellt.

Die Fraktionen haben bis zum 04.05.04 noch die Möglichkeit, Herrn Oertel in die Fraktionen einzuladen und zu erörtern. In der Sitzung am 04.05.2004 soll eine Entscheidung getroffen werden.

Herr Kemkes bittet darum, die Terminierung interfraktionell zu klären und an einem Abend die Termine zu bündeln.

Vorsitzender Diks hält es für zielführender, wenn die Fachkollegen aus den Fraktionen an einem gemeinsamen Termin zusammenkommen.

Der Bau-, Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Variantenvergleich zur Kenntnis.

3 Mitteilungen und Anfragen

Mitteilungen

Es liegen keine Mitteilungen vor.

Anfragen

1. Maßnahmen der Bahn an mehreren Bahnübergängen
hier: Anfrage vom Vorsitzenden Diks

Vorsitzender Diks teilt mit, dass viele Emmericher Bürger nicht nachvollziehen können, was an den Bahnübergängen von Borghees bis Elten passiert. Nach seinen Informationen sollen die Reparaturen noch bis November dauern und bittet um eine Stellungnahme von Herrn Schöttler.

Herr Schöttler teilt mit, dass es in dem erwähnten Bereich einen Kurzschluss an der Erdungsleitung gegeben hat und es zu einer verheerenden Zerstörung aller Kabel und der Bahnübergangssicherungsanlagen gekommen ist. Der aktuelle Stand ist, dass an den Bahnübergängen 's-Heerenberger Straße und Borgheeser Weg der Betrieb bereits aufgenommen wurde. Die Bahnübergänge Felix-Lensing-Straße und Eltener Straße werden in Kürze freigegeben. Für die 3 Bahnübergänge in Elten, Zevenaarer Straße, Bindsberger Weg und Haagsche Straße müssen neue Schaltungen bekommen. Die Schaltungen sind genehmigt, die notwendigen Arbeiten beginnen in der nächsten Woche, so dass sie Ende April/Anfang Mai normal arbeiten können. Für die Bahnübergänge in Elten an der Emmericher Straße, Sonderwykstraße und Lobither Straße müssen komplett neue Anlagen bestellt werden, da sie irreparabel sind. Diese Anlagen sollen im April bestellt und müssen in der Firma montiert werden. Mit dem normalen Betrieb ist voraussichtlich im November zu rechnen.

2. Defekte Laterne Neuer Steinweg 26
hier: Anfrage von Mitglied Struckhof

Mitglied Struckhof weist darauf hin, dass die defekte Laterne immer noch nicht repariert ist

4 Einwohnerfragestunde

Seitens der Einwohner werden keine Fragen gestellt.

Der Vorsitzende schließt um 19:20 Uhr die öffentliche Sitzung.

Vorsitzender

Schriftführerin