

STADT EMMERICH AM RHEIN  
Der Bürgermeister



Tagesordnungspunkt \_\_\_\_\_

Datum  
**05 - 14 0896/2008 E3**  
**ö f f e n t l i c h**

16.01.2009

Verwaltungsvorlage

**Betreff**

**Aufhebung des Bahnübergangs "Am Löwentor";  
hier: Knotenpunkt Wassenbergstraße/Hafenstraße/B8**

**Beratungsfolge**

<b>Haupt- und Finanzausschuss</b>	<b>20.01.2009</b>
<b>Rat</b>	<b>03.02.2009</b>

**Beschlussvorschlag:**

**Abstimmungs-/Beratungsergebnis**

	Vorlagen-Nr	dafür	dagegen	Enthaltungen
<b>ASE</b>	<b>05 - 14 0896/2008 E1</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>RAT</b>	<b>05 - 14 0896/2008 E2</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>HFA</b>	<b>05 - 14 0896/2008 E3</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>RAT</b>	<b>05 - 14 0896/2008 E3</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## **Begründung:**

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat in seiner Sitzung am 20.07.2004 (05-13 1701/2004 E1), als abschließenden Beschluss zum Variantenvergleich, beschlossen die Verwaltung mit der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage der Variante 5a zu beauftragen.

Nach ursprünglichen Überlegungen sollte das Verfahren einschließlich des Kreisverkehrs im o. g. Knotenpunkt beantragt werden.

Da vom Landesbetrieb Straßenbau - Außenstelle Wesel - jedoch in keinem Falle mit einer Zusage zu rechnen war und somit das Planfeststellungsverfahren nur unnötig hinausgezögert werden würde, wurde auch vom Zuschussgeber, der Bezirksregierung Düsseldorf angeregt, vor dem Einstieg in das Verfahren alle Problematiken zwischen den Beteiligten ( Bund / Land / Stadt / Bahn ) zu beseitigen, daher sollte auf einen Kreisverkehr, zugunsten einer signalisierten Kreuzung, verzichtet werden.

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung vom 15.01.2008 sowie in der Ratsitzung vom 12.02.2008 wurde gegen diese Vorgehensweise gestimmt.

Es wurde vereinbart, dass von Seiten der Mitglieder des Fachausschusses auf dem politischen Wege, über die Bezirksregierung bzw. das Ministerium, positiv Einfluss auf die Entscheidung des Landesbetriebes genommen werden soll.

## **Verkehrssimulation**

Mit Schreiben vom 31.03.2008 teilte der Landesbetrieb Straßenbau - Betriebsitz Gelsenkirchen – mit, dass er mit seiner Regionalniederlassung Niederrhein (Außenstelle Wesel) vereinbart hat, einer Verkehrslösung dann zuzustimmen, wenn mittels einer Verkehrssimulation (sog. Mikrosimulation) der funktionelle Nachweis geführt wird. Diese Simulation wurde durch das Ingenieurbüro MWM in Zusammenarbeit mit der RWTH Aachen und in enger Abstimmung mit dem Landesbetrieb durchgeführt. Grundlage bilden die

- Variante 5a mit Lichtsignalanlage am Knotenpunkt B8 / Hafenstraße
- Variante 5a mit 4-armigem Kreisverkehr am Knotenpunkt B8 / Hafenstraße
- Variante 6 mit 5-armigem Kreisverkehr zwischen der Hafenstraße und der Mennonitenstraße (Vorentwurf Dipl.-Ing. Johannes ten Brink)

Das Ergebnis der Simulation wird durch das Ingenieurbüro MWM in der Sitzung vorgestellt.

Der Landesbetrieb Straßenbau -Betriebssitz Gelsenkirchen- hat der Stadt Emmerich am Rhein nach Abschluss der Verkehrsuntersuchung mitgeteilt, dass aus verkehrlicher Sicht alle Varianten leistungsfähig sind.

## **Planänderung**

Die beiden Ursprungsvarianten 5a mit KV bzw. LSA wurden überarbeitet und optimiert. Die unterführte Straße mündet nördlich nunmehr in den Verlauf der Gerhard-Storm-Straße. Die durchgeführten Zählungen ergaben, dass dies die Hauptverkehrsbeziehung ist; auch ist so eine verbesserte Durchsicht durch das Tunnelbauwerk gewährleistet (Angsträum).

## Kostenvergleich

Die Kosten der Gleisverlegungsarbeiten im Bereich des Brückenbauwerkes bzw. der Umleitungsverkehre während der Maßnahme können zurzeit aufgrund der Komplexität noch nicht benannt werden. Von Seiten der DB AG sind hierzu keine Werte zu erfahren. Da diese Veränderungen jedoch bei allen 3 Varianten identisch sind wurden sie beim Kostenvergleich nicht näher berücksichtigt.

## Kostenerhöhung

Die bisher bestehende Kostenschätzung stammt aus dem Jahr 2004. Diese wurde überarbeitet und dem jetzigen Bauvolumen und Preisniveau angepasst. Für die Fußgängerunterführung wurden damals Kosten in Höhe von 4,067 Mio.€ und für die Aufhebung des BÜ „Am Löwentor“ 19,598 Mio.€ ermittelt, in Summe 23,665 Mio.€. Nunmehr sind hier Gesamtkosten in Höhe von ca. 33,5 Mio. € zu veranschlagen. Die Kostenerhöhung begründet sich wie folgt :

- Erhöhung der Mehrwertsteuer von 16% auf 19%.
- allgemeine Preissteigerungen von 2004 bis 2008. Aufschlag ca. 7%.
- die geänderten Planungen z.B. der DB im Bereich des Überführungsbauwerkes. In der Kostenschätzung 2004 sind 750 m<sup>2</sup> Brückenfläche in Ansatz gebracht worden. Die neuen Planungen der DB machen eine Brückenfläche von 1000 m<sup>2</sup> erforderlich.

## Förderung

Der Prozentsatz beträgt zur Zeit 70 % zzgl. 5 % für BÜ-Maßnahmen nach §3/§13 EKRg. Nach Aussage des Landesverkehrsministers NRW wird bei allen Kommunen entlang der Betuwe-Linie die Beseitigung von Bahnübergängen mit 75 % gefördert.

Die Ingenieurleistungen der Leistungsphasen ( 1 Grundlagenermittlung bis 4 Genehmigungsplanung ) werden nur in einer Höhe von 2 % der Baukosten als zuwendungsfähige Kosten anerkannt.

## Kostenschätzung

Nach neuesten Schätzungen ergeben sich Kosten für die einzelnen Varianten in Höhe von

### - Variante 5a, Kreuzung mit Lichtsignalanlage einschl. Fußgängerunterführung

Gesamtkosten :	33,834 Mio.€	
Kostenteilungsmasse:	33,552 Mio.€	
Kostendrittel Bund	11,184 Mio.€	
Kostendrittel DB	11,184 Mio.€	
Kostendrittel Stadt	11,466 Mio.€	(davon 10,393 zuwendungsfähig)
Davon	7,795 Mio.€	Förderung nach GVFG
	<b>3,671 Mio.€</b>	<b>Eigenanteil Stadt Emmerich</b>

### - Variante 5a, 4-armiger Kreisverkehr einschl. Fußgängerunterführung

Gesamtkosten :	33,976 Mio.€	
Kostenteilungsmasse:	33,694 Mio.€	
Kostendrittel Bund	11,231 Mio.€	
Kostendrittel DB	11,231 Mio.€	
Kostendrittel Stadt	11,514 Mio.€	(davon 10,424 zuwendungsfähig)
Davon	7,819 Mio.€	Förderung nach GVFG
	<b>3,695 Mio.€</b>	<b>Eigenanteil Stadt Emmerich</b>

### - Variante 6, 5-armiger Kreisverkehr einschl. Fußgängerunterführung

Gesamtkosten :	34,014 Mio.€	
Kostenteilungsmasse:	33,919 Mio.€	
Kostendrittel Bund	11,306 Mio.€	
Kostendrittel DB	11,306 Mio.€	
Kostendrittel Stadt	11,401 Mio.€	(davon 10,340 zuwendungsfähig)
Davon	7,755 Mio.€	Förderung nach GVFG
	<b>3,646 Mio.€</b>	<b>Eigenanteil Stadt Emmerich</b>

#### Fiktiventwurf

Von Seiten des Zuschussgebers sowie der DB AG wurde signalisiert, dass diese gehalten sind nur die sparsamste, wirtschaftlichste und aus verkehrlicher Sicht eine leistungsfähigste Lösung zu unterstützen.

Sollte sich die Stadt Emmerich am Rhein nicht für die wirtschaftlichste Lösung entscheiden, so trägt diese die gesamten zusätzlichen Kosten.

als Beispiel :

Die Stadt Emmerich entscheidet sich für Variante 6

Gesamtkosten 34,014 Mio.€

Der Zuschussgeber / DB AG favorisieren  
Variante 5a, LSA + BÜSTRA

Gesamtkosten 33,834 Mio.€

In diesem Falle wäre die Stadt verpflichtet die Differenz zwischen diesen beiden Varianten  $34,014 - 33,834 = 0,180$  Mio.€ zusätzlich zu ihrem Eigenanteil von 3,646 Mio.€ zu übernehmen.

Die Verwaltung ist allerdings der Auffassung, dass aufgrund der durchgeführten Verkehrssimulation es sich bei der Entscheidung um die aus verkehrlicher Sicht leistungsfähigste Lösung handelt, so dass eine Fiktiventwurfslösung nicht zur Anwendung kommt. Dies ist mit dem Zuschussgeber und den Kreuzungsbeteiligten noch zu klären.

#### Doppelte Fuß-, Radwegerschließung

Zur Klärung der Fördermasse nach GVFG sowie der Kostenteilungsmasse nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz fand bei der Bezirksregierung Düsseldorf ein Abstimmungsgespräch statt.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die begleitenden Nebenanlagen der Straßenunterführung weder förderfähig noch Teil der Kostenmasse nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) werden, da eine Erschließung bereits über die separate Fuß-, Radwegunterführung (EÜ-F) erfolgt.

Nach Auffassung des Zuschussgebers ist eine doppelte Erschließung durch begleitende Nebenanlagen der Straßenunterführung nicht notwendig.

Dies begründet sich durch nachfolgende Fakten:

- Anhand durchgeführter Zählungen wurde nachgewiesen, dass sich der größte Anteil der Fußgänger und Radfahrer (80-85%) in Richtung Innenstadt bewegt.
- Radfahrer dürfen weiterhin die Fahrbahn benutzen.
- Die zusätzlichen Kosten stehen im Hinblick auf den Nutzen in keinem Verhältnis.

Nach Auffassung der Verwaltung sind diese zusätzlich von der Stadt Emmerich zu tragenden Kosten auch unter Berücksichtigung des Bahnübergangsbeseitigungskonzeptes nicht mehr tragbar.

### **Kostenvergleich der doppelten Fuß-, Radwegerschließung**

Sollte entgegen der Auffassung des Zuschussgebers der Wunsch bestehen an der doppelten Fuß-, Radwegerschließung festzuhalten, ergeben sich 2 Kostenmodelle, die nachfolgend auf Grundlage der Variante 6 berechnet wurden.

Es wurde jeweils die Errichtung der doppelten Fuß-, Radwege unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Fördermöglichkeiten ermittelt.

Straßenunterführung (Variante 6 als Vergleich)

**ohne** begleitenden Fuß-, Radweg

**mit** separater Fuß-, Radwegunterführung (EÜ-F)

Gesamtkosten :	34,014 Mio.€	
Kostenteilungsmasse:	33,919 Mio.€	
Kostendrittel Bund	11,306 Mio.€	
Kostendrittel DB	11,306 Mio.€	
Kostendrittel Stadt	11,401 Mio.€	(davon 10,340 zuwendungsfähig)
Davon	7,755 Mio.€	Förderung nach GVFG
	<b>3,646 Mio.€</b>	<b>Eigenanteil Stadt Emmerich</b>

Straßenunterführung

**mit** begleitendem Fuß-, Radweg (**ohne Förderung**)

**mit** separater Fuß-, Radwegunterführung

Gesamtkosten :	41,717 Mio.€	
Kostenteilungsmasse:	33,926 Mio.€	
Kostendrittel Bund	11,309 Mio.€	
Kostendrittel DB	11,309 Mio.€	
Kostendrittel Stadt	19,100 Mio.€	(davon 10,321 zuwendungsfähig)
Davon	7,741 Mio.€	Förderung nach GVFG
	<b>11,359 Mio.€</b>	<b>Eigenanteil Stadt Emmerich</b>

Straßenunterführung

**mit** begleitendem Fuß-, Radweg

**mit** separate Fuß-, Radwegunterführung (**ohne Förderung**)

Gesamtkosten :	41,717 Mio.€	
Kostenteilungsmasse:	36,200 Mio.€	
Kostendrittel Bund	12,067 Mio.€	
Kostendrittel DB	12,067 Mio.€	
Kostendrittel Stadt	17,584 Mio.€	(davon 11,203 zuwendungsfähig)
Davon	8,402 Mio.€	Förderung nach GVFG
	<b>9,182 Mio.€</b>	<b>Eigenanteil Stadt Emmerich</b>

Im Zuge der weiteren Planungen wurde eine zusätzliche Finanzierungsvariante angedacht. Diese IV. Finanzierungsvariante sieht den fiktiven Bau einer Straßenerführung mit beidseitigem Fuß-, Radweg vor (Fiktiventwurf).

Errichtet würde jedoch nur ein einseitiger Zweirichtungs-Fuß-, Radweg.

Die Kostendifferenz zwischen der fiktiven Kostenmasse und der zu bauenden Variante würden dann als Teilfinanzierung der separate Fuß-, Radwegunterführung dienen.

#### IV. Straßenerführung

mit begleitendem beidseitigem Fuß-, Radweg (Fiktiventwurf)

mit begleitendem einseitigen Zweirichtungs-Fuß-, Radweg (Bauentwurf)

mit separate Fuß-, Radwegunterführung (ohne Förderung)

Gesamtkosten :	41,717 Mio.€	Fiktiv
Gesamtkosten :	37,780 Mio.€	Real
Kostenteilungsmasse:	36,200 Mio.€	Fiktiv
Kostendrittel Bund	12,067 Mio.€	
Kostendrittel DB	12,067 Mio.€	
Kostendrittel Stadt	13,646 Mio.€	(davon 11,203 zuwendungsfähig)
Davon	8,402 Mio.€	Förderung nach GVFG
	5,244 Mio.€	Eigenanteil Stadt Emmerich

Diese Finanzierungsvariante IV konnte aus zeitlichen Gründen bisher weder mit dem Zuschussgeber, der Bezirksregierung Düsseldorf, noch mit der DB AG diskutiert werden. Die Verwaltung schlägt daher vor diese Finanzierungsvariante als Prüfauftrag zu sehen und das Ergebnis der Diskussion mit Zuschussgeber und DB AG in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung am 13.01.2009 bzw. Ratsitzung am 03.02.2009 darzustellen.

Ein Querschnitt des Fiktiv- sowie des Bauentwurfes liegt als Anlage bei.

Am 04.12.2008 fand im Hause der Bezirksregierung Düsseldorf im Anschluss an die Sitzung des Verkehrsausschusses des Regionalrates ein Besprechungstermin mit der Bezirksregierung und der DB AG statt.

Die Bezirksregierung als Zuschussgeber nahm zur Förderung der vorgestellten Finanzierungsvariante wie nachfolgend beschrieben Stellung:

Bei Aufhebung des Bahnüberganges hat die Neuordnung des Verkehrs und die Errichtung der entsprechenden Bauwerke dem tatsächlichen Verkehrsfluss zu entsprechen. Diese werden gefördert.

Die tatsächlichen Verkehrsströme ergeben sich aus den durchgeführten Verkehrszählungen und sehen hieraus schlussfolgernd eine Fuß- und Radwegunterführung im Bereich des aufzuhebenden BÜ Löwentor sowie eine EÜ in Richtung Hafenstraße vor.

Diese Lösung ist verkehrsgerecht und gewährleistet eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer.

Die Errichtung von Nebenanlagen entlang der EÜ wird als Komfortangebot gesehen. Im Hinblick auf die sparsame Verwendung von Fördermitteln sowie der Notwendigkeit der Förderung möglichst viele Maßnahmen bzw. Kommunen für die anstehenden BÜ-Beseitigungen infolge der Betuwe-Linie kommt eine derartige Förderung nicht in Frage und wäre im Fall der Realisierung von der Kommune selbst zu tragen.

Der Umweg den Radfahrer und Fußgänger in Kauf nehmen müssen wird als akzeptabel eingestuft.

Amn. der Verwaltung: Der Umweg bei Benutzung der Treppenanlage im Bereich B8 / Am Löwentor beträgt ca. 80 m, bei Benutzung der Hühnerstraße ca. 230 m.

Hieraus folgernd spricht sich der Zuschussgeber gegen eine Umsetzung der IV. Finanzierungsvariante aus.

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass aus Kostengründen, auch im Hinblick auf die von der Stadt Emmerich am Rhein zu tragenden Kosten der anstehenden BÜ-Maßnahmen gemäß Bahnübergangsbeseitigungskonzept, auf eine zusätzliche Fuß- und Radwegeerschließung verzichtet werden sollte.

**In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung am 13.01.2009 wurde weiterhin das Erfordernis einer zusätzlichen Nebenanlage in der EÜ in Form eines einseitigen Fuß- und Radweges im Zweirichtungsverkehr gesehen.**

**Bedingt durch die erheblichen Mehrkosten der Maßnahme im Falle einer Alleinfinanzierung dieser Nebenanlage durch die Stadt Emmerich am Rhein ist der Ausschuss der Auffassung diese Nebenanlage nur bei Mitfinanzierung durch den Bund und die DB AG zu realisieren.**

#### Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen

- Die für die Realisierung notwendigen Haushaltsmittel sind nach Durchführung des Planfeststellungsverfahrens in den Haushalt einzustellen
- Steht die Maßnahme im Einklang mit den Zielen des Leitbildes?

Ja. Kapitel 1.3.

Nein

---

In Vertretung  
Dr. Wachs  
Erster  
Beigeordneter