

## **Bahnübergangs – Beseitigungskonzept**

### **Sachdarstellung:**

Das Bahnübergangs-Beseitigungskonzept der Stadt Emmerich am Rhein wurde in der Ratssitzung vom Dezember 2007 in seiner 3. veränderten Fassung beschlossen, die zuvor nicht nur mit der DB-Netz AG sondern auch mit dem Landesbetrieb Straßen NRW abgestimmt worden war .

Im Frühjahr 2008 hat die Bahn die Grundsatzentscheidung getroffen, gleichzeitig mit der Realisierung des 3. Gleises und dem damit verbundenen Lärmschutz auch die Lösung der Bahnübergangsthematik anzugehen. Das bedeutet, dass Gegenstand des noch bevorstehenden Planfeststellungsverfahrens nicht nur das 3. Gleis und der Lärmschutz sein werden, sondern ebenfalls die Beseitigung der Bahnübergänge. Nach der Sommerpause 2008 begannen daher Gespräche zwischen der Verwaltung und einer gesonderten Arbeitsgruppe der DB-AG, die im besten Falle klären sollten, welche von den 19 Bahnübergängen nun tatsächlich durch ein neues Querungsbauwerk ersetzt werden und zukünftig noch erhalten bleiben und welche ersatzlos entfallen sollten.

In mehreren Gesprächsterminen seitdem wurde versucht, die teils unterschiedlichen Vorstellungen der beiden Parteien einander anzunähern. Die Verwaltung ließ sich dabei von dem Gedanken leiten, dass in den Ortsteilen Straßenunterführungen für den Erhalt gewachsener Strukturen sorgen sollten und dass außerhalb geschlossener Ortschaften auch Querungsbauwerke für den landwirtschaftlichen Verkehr vorgesehen werden sollten.

Die Vertreter der DB-AG machten darauf aufmerksam, dass die angestrebte zeitgleiche Realisierung aller verbleibenden BÜ's im Zuge der Anlage des 3. Gleises manche Kommunen mit vielen Bauwerken, wie z.B. Emmerich, ggfs. finanziell überfordern könnte. Jedenfalls ist die Arbeitsgruppe seitens der DB gehalten ist, den derzeit laufenden Abstimmungsprozess spätestens im Februar 2009 mit einem dann für beide Seiten verpflichtenden Ergebnis abzuschließen. Des weiteren wiesen sie darauf hin, dass, sollte es zu keiner Einigung kommen, die strittigen Fälle von Bahnübergangsbeseitigungen im Jahre 2009 in einem gesonderten Gremium entschieden werden, dem ausschließlich das EBA, das Bundesverkehrsministerium, das Land NRW und die Bezirksregierung Düsseldorf angehören.

Angesichts der ‚unmittelbar‘ bevorstehenden Entscheidung über das politisch Wünschenswerte, das finanziell Machbare und das seitens des Eisenbahn Bundesamt (EBA) Mittragbaren sollte das bestehende Konzept schlanker ausfallen als bisher. Dafür bleibt wenig Zeit, das heißt, die entscheidenden Weichenstellungen müssen jetzt vorgenommen.

Daher legt die Verwaltung in dieser Vorlage ausführlich dar, wo Konsens oder Dissens in den Vorstellungen bzgl. der BÜ-Beseitigungen mit der DB-AG bestehen, welche Wahlmöglichkeiten noch diskutiert werden und welche finanziellen Auswirkungen die unterschiedlichen Entscheidungsmöglichkeiten nach sich ziehen werden, sowohl für die Gesamtkalkulation wie auch, was den von Emmerich zu zahlenden Eigenanteil betrifft. Eine Kurzübersicht dessen, was das BÜ-Konzept als Maßnahmen vorgesehen hat, welche Vorstellungen die Bahn hat und wie der Vermittlungsvorschlag der Verwaltung aussieht, entnehmen sie bitte der Tabelle 1.

Neben der Kalkulation der aus bisheriger Sicht überschaubaren Planungs- und Baukosten hängt es stark vom Zeitpunkt der Realisierung der jeweiligen BÜ-Maßnahme ab, welche weitergehenden Lasten noch auf die Stadt zukommen. Leider ist es zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich, dazulegen, wann die Kommune welche GVFG-Mittel vom Land abrufen kann und zu welchen Zeitpunkten die DB-AG das kommunale Finanzierungsdrittel der jeweiligen Kreuzungsmaßnahmen anfordern wird. Dieses Prozedere wird jedoch wesentlich darüber mitbestimmen, welche Zinslasten mit den einhergehenden, absehbar unvermeidlichen Kreditaufnahmen verbunden sein werden.

Im Folgenden wird jeder einzelne Bahnübergang beschrieben, die Lösungsvarianten werden gegenüber gestellt und die Verwaltung hat jeweils eine Beschlussempfehlung formuliert.

Gegen Ende der Vorlage finden sie in den Tabellen 2 + 3 eine Kostenzusammenstellung der in Frage kommenden Querungslösungen bzw. Bauwerksvarianten mit ihren unterschiedlichen Förderbeträgen. Diese komplexe Matrix bildet noch einmal sämtliche Fallgestaltungen ab und soll dazu dienen, das politisch Wünschenswerte wie auch das real Machbare auf seine finanziellen Konsequenzen hin zu vergegenwärtigen. **Aus der ergänzenden Tabelle 4 kann man die Kostenzusammenstellungen entnehmen, die aktuell Bezug nehmen auf die Beratungen im ASE und den dort beschlossenen Querungsbauwerken.**

Einige Hinweise erleichtern die Lesbarkeit der Tabelle 3 :

Sie ist in 3 farbige Blöcke gegliedert, wobei als Basisvariante und Referenzpunkt immer die Variante der DB-AG (in Spalte 10) gilt, gegen deren Maßnahmenvorschlag (und Kostenaufschlüsselung), die im blauen und grünen Block gegenübergestellten Alternativen ( Spalte 16 ff und Spalte 26 ff) geprüft werden. Ins Gewicht fällt dies bei allen Dissensfällen. Der Fördermittelgeber muss sich bei der Bemessung seiner Förderung nicht an den Wünschen der Stadt (in den Spalten 16 und 26) orientieren, sondern kann (und wird) die Variante der DB (in Spalte 10) zur Bezugsgröße seiner Kofinanzierung machen. Entsprechend groß sind die dann bei der Stadt verbleibenden ungeforderten Restkosten (in Spalte 20 oder 30). Sollte er sich entgegen seinen bisherigen Äußerungen für die Wunschoptionen der Stadt entscheiden und danach seine Förderanteile ausrichten, würden die Maßnahmen in ihrer Gesamtheit preiswerter für die Stadt, was ihren städtischen Eigenanteil betreffe (in Spalte 24 und 34).

Gerade bei den Bahnübergängen mit Dissens entscheidet das Augenmaß für das Machbare über die Bandbreite der für die Stadt Emmerich am Rhein damit einhergehenden, finanziellen Belastung bzw. der daraus resultierenden, zukünftigen Handlungsfähigkeit, die auch in der Summe der Spalte 18 zum Ausdruck kommt.

*(Zum besseren Verständnis der Vorlage sollte vorausgeschickt werden, dass nicht nur der Bau neuer Unter-/Überführungen zu einem Drittel von der Stadt getragen werden muss, wenn sie Kreuzungsbeteiligter ist, sondern auch die Kosten einer Beseitigung zu einem Drittel von der Stadt (lt. EKRg) mitfinanziert werden müssen.*

*Alle aufgeführten Beträge sind im Übrigen Schätzkosten, die auf Ermittlungen der DB-AG beruhen mit Stand vom 15.10.2008.)*

## **BÜ – Kerstenstraße** (konsensfähig)

### Variante der DB – AG:

Die Bahn ist mit der Art der Maßnahme (SÜ) einverstanden. Hingegen was den Ort des Bauwerks betrifft, schlägt sie vor, dieses Bauwerk wenige hundert Meter weiter westlich an den Ortsrand von Praest zu verlegen.

### Variante gemäß dem städtischen BÜ – Konzeptes:

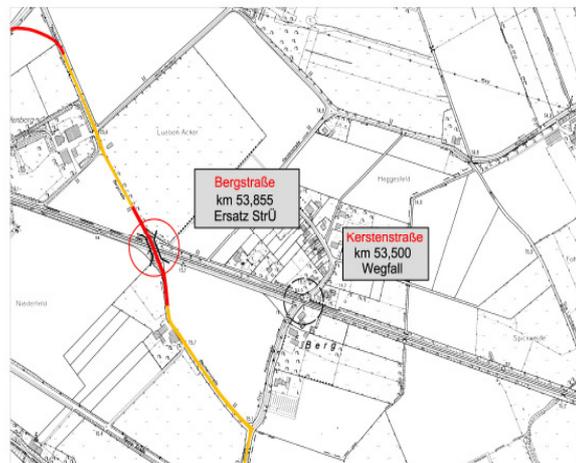
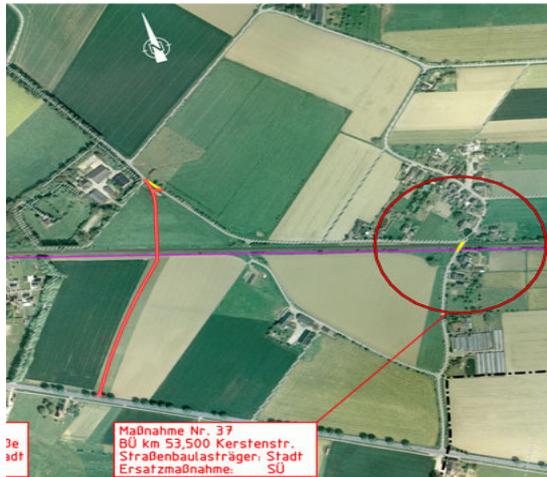
Der Bahnübergang soll erhalten bleiben. Das BÜ-Konzept sieht ersatzweise eine neue Straßenüberführung (SÜ) in Höhe der Baumannstraße/Berger Weg vor.

### Ausgleichsvorschlag der Verwaltung:

Dem Rat der Stadt Emmerich am Rhein wird vorgeschlagen, dem Beschlussvorschlag einer Straßenüberführung (SÜ) am Ortsrand von Praest zu folgen.

die Gesamtkosten: 2.866.000,- €  
Kostendrittel + Anteil Stadt : 955.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 346.000,- Euro**



---

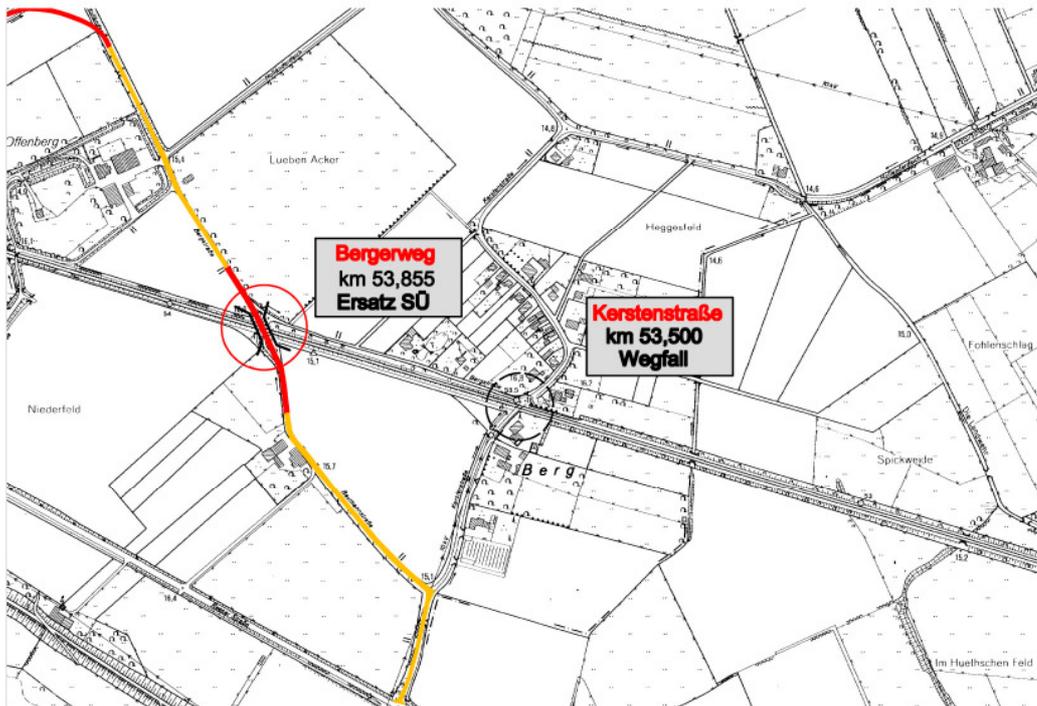
### Beratungsverlauf des ASE

Bei Abwägung beider Varianten hat sich der Ausschuss entgegen dem Beschlussvorschlag der Verwaltung für die ortsferne Lage des Bauwerks entschieden. Ausschlaggebend dafür waren mögliche negative Begleiterscheinungen der DB-Lösung, wie eine unnötige Zerschneidung hofnaher, landwirtschaftlicher Nutzflächen des örtlichen Landwirts, die zunehmende Verlärmung der Ortsrandlage von Praest, sowie eine befürchtete Beeinträchtigung des Ortsbildes aufgrund des geplanten Brückenbauwerks.

## Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, anstelle des BÜ - Kerstenstraße eine Straßenüberführung (SÜ) im Verlauf der Baumannstraße / Berger Weg.

### BÜ – Konzept – Variante



## **BÜ – Sulenstraße** (konsensfähig)

### Variante der DB – AG:

Die Bahn ist mit der Art der Maßnahme (EÜ-F) einverstanden. Aufgrund fehlender Entwicklungslängen wird die Anlage der Zuwegung nicht geradlinig in der Trasse der jetzigen Sulenstraße verlaufen, sondern der Passant erreicht südlich der Gleise die notwendige Unterquerungstiefe über eine Serpentine.

### Variante gemäß dem städtischen BÜ – Konzeptes:

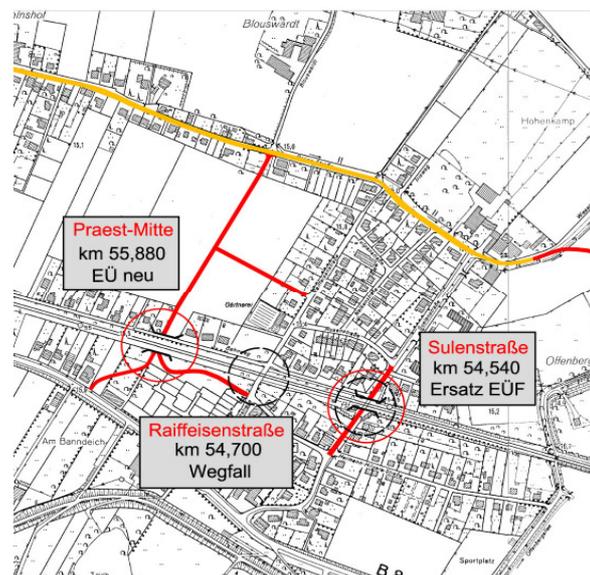
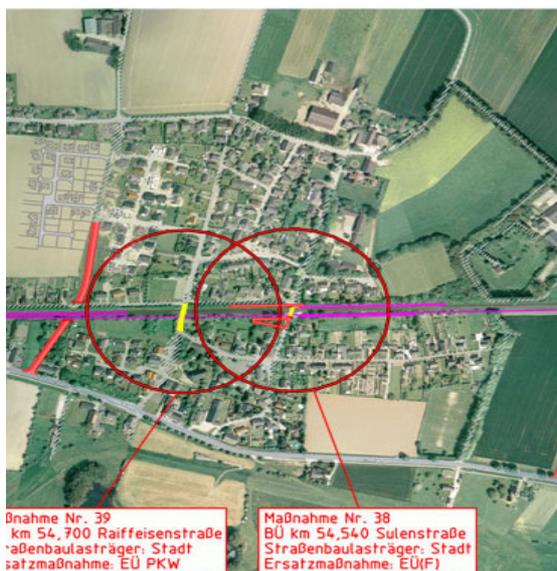
Der Bahnübergang soll zumindest als Fußgänger- und Fahrradfahrer – Unterführung (**EÜ-F**) erhalten bleiben.

### Ausgleichsvorschlag der Verwaltung:

Da nördlich der Bahn die Michael-Grundschule und südlich des Bahnkörpers ein Kindergarten liegt wird dem Rat der Stadt Emmerich am Rhein vorgeschlagen, dem Beschlussvorschlag einer Fußgänger- und Fahrradfahrer - Unterführung (EÜ-F) zu folgen.

die Gesamtkosten: 4.886.000,- €  
Kostendrittel + Anteil Stadt : 1.629.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 590.000,- Euro**



---

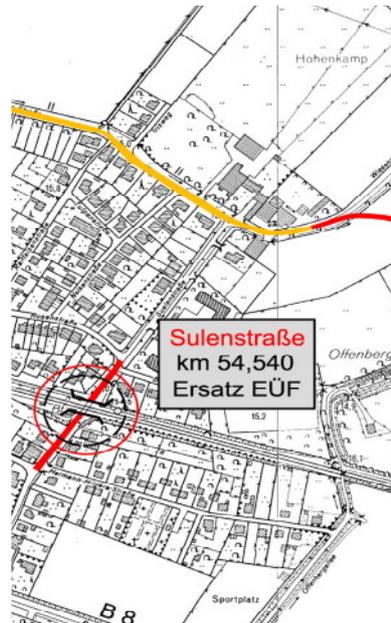
### Beratungsverlauf des ASE

Im Verlauf der Beratung spricht sich der Ausschuss für einen gradlinigen Verlauf der Unterführung aus, die Angsträume vermeidet. Ansonsten schließt sich der ASE den Empfehlungen des Arbeitskreises an.

## Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, anstelle des BÜ-Sulenstraße eine Unterführung für Fußgänger und Fahrradfahrer (EÜ-F)

### BÜ – Konzept – Variante



## **BÜ – Raiffeisenstraße** (konsensfähig)

### Variante der DB – AG:

Die Bahn verweist auf die geplante SÜ-Kerstenstraße als vollwertige Quermöglichkeit für Praest und plädiert bei der neuen Unterführung in Praest-Mitte (in der Verlängerung der Straße Praestsches Feld) für eine Eisenbahnüberführung (**EÜ- PKW**) mit **eingeschränkter Durchfahrtshöhe** bis 3,20 m.

### Variante gemäß dem städtischen BÜ – Konzeptes:

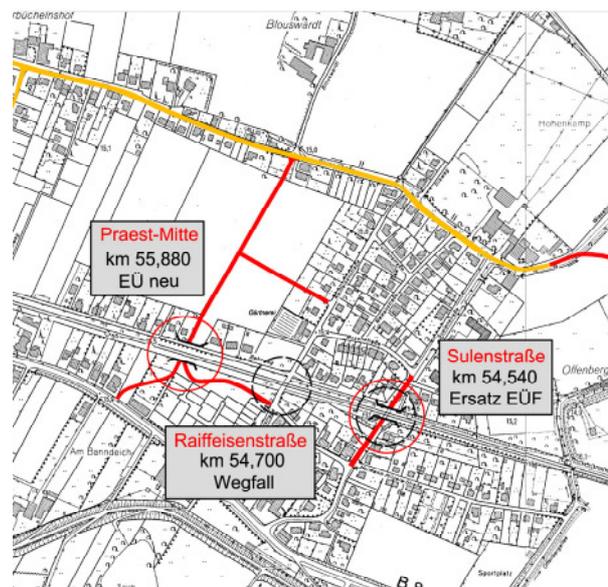
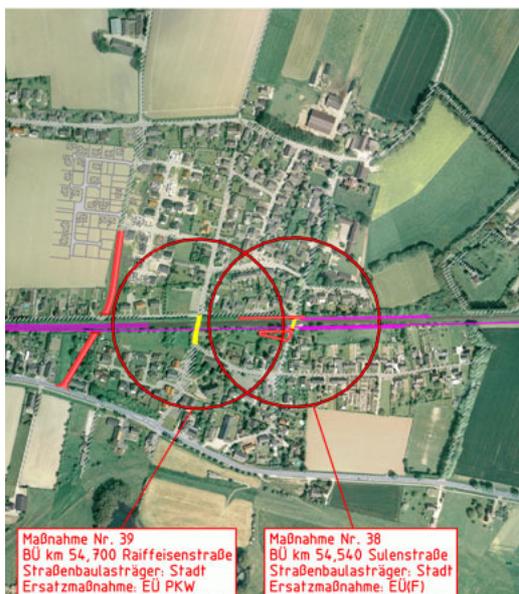
Der Bahnübergang soll geschlossen werden. Er kann künftig entfallen, wenn als Ersatz eine neue Haupteinfahrt in Form einer zentralörtlichen Straßenunterführung (**EÜ**) für Praest bei Bahn-km 54,880 realisiert wird, die für alle Verkehrsarten tauglich ist.

### Ausgleichsvorschlag der Verwaltung:

Da die eingeschränkte Durchfahrtshöhe weiterhin das Passieren von PKW, Krankenwagen und Omnibussen zulässt und mit Hinweis darauf, dass für den LKW -Landwirtschafts- und Schwerlastverkehr neben der Kreuzung Kerstenstraße auch eine eigene vollwertige Unterführung im Verlauf der von-der-Recke-Straße für wünschenswert erachtet wird, schlägt die Verwaltung dem Rat der Stadt Emmerich am Rhein vor, einer eingeschränkten EÜ für PKW und Busse zuzustimmen. Die Unterführung soll direkt auf die B 8 angebunden werden, um so den Durchgangs-verkehr aus dem verkehrsberuhigten Dorfkern heraus zu halten. Deshalb soll es eine Anbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer parallel der Bahntrasse nach Osten in den Dorfkern geben.

die Gesamtkosten: 14.130.000,- €  
Kostendrittel + Anteil Stadt : 4.710.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 1. 707.000,- Euro**



---

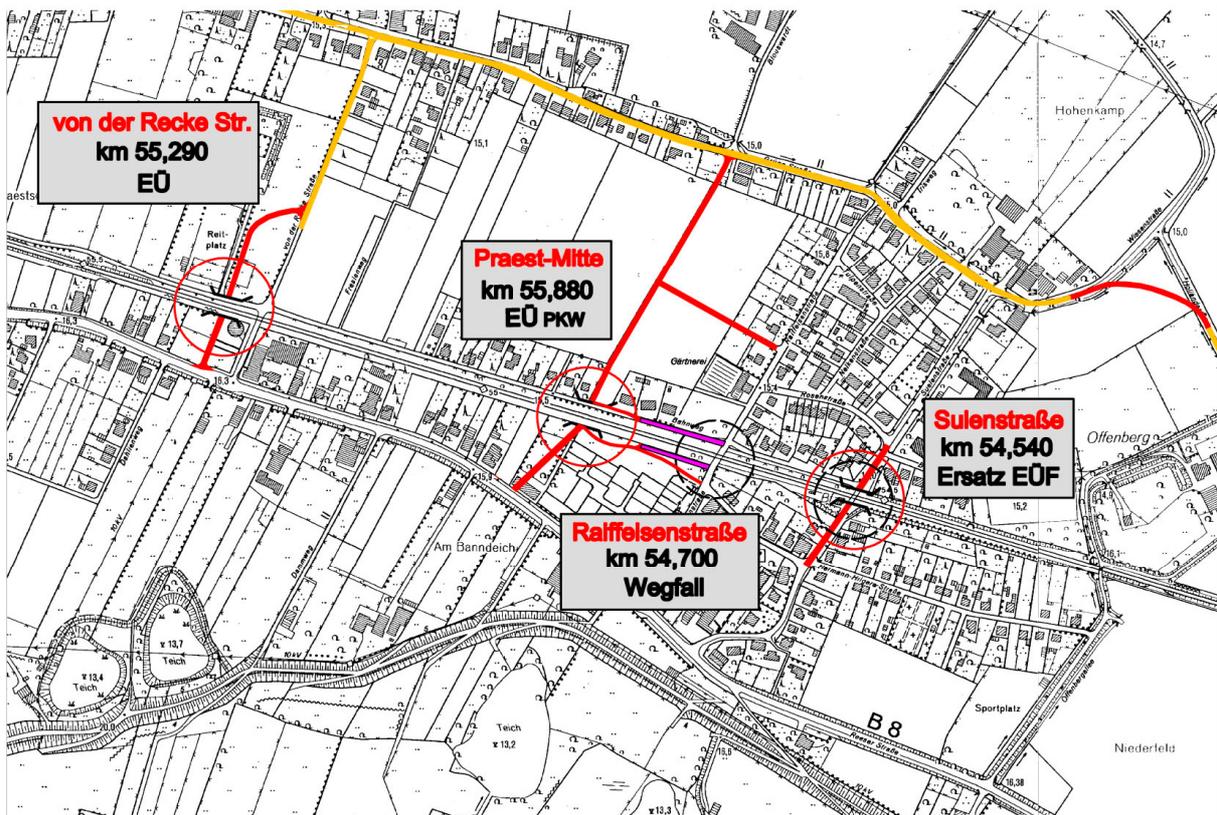
## Beratungsverlauf des ASE

Der Ausschuss für Stadtentwicklung schließt sich den Empfehlungen des Arbeitskreises an, präzisiert jedoch die Fußgänger- und Fahrradfahreranbindung des Tunnelbauwerks, die dazu führen soll, dass gleichzeitig damit der Zugang zu den zu verlegenden Bahnsteigen sichergestellt wird.

## Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, anstelle des BÜ-Raiffeisenstraße eine eingeschränkte Eisenbahnüberführung (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.

## BÜ – Konzept - Variante



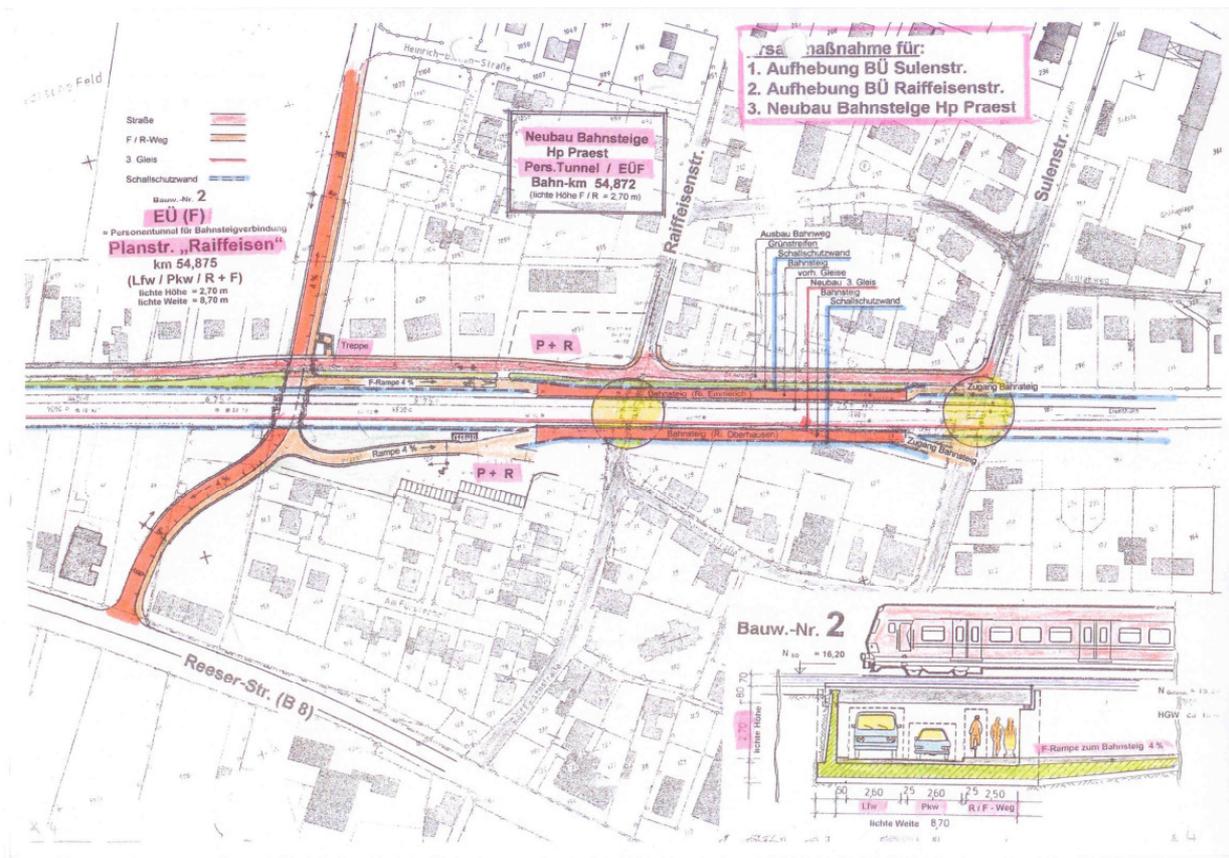
## Diskurs zur Verlagerung des Haltepunktes Praest

Die noch vorhandenen Bahnsteige sollen Lt. BÜ-Konzept weiter in Richtung Westen zur Raiffeisenstraße oder zur neu zu bauenden zentralörtlichen Unterführung Praest-Mitte hin verlagert werden, da neue Baugebiete eben dort entwickelt werden, und die Bahnsteige an ihrem derzeitigen Platz in eine zunehmend randständige Lage geraten.

Angesichts der geringen Zahl von Fahrgästen, die am Haltepunkt Praest zusteigen, denkt die Bahn eher über die Schließung des Haltepunktes nach, anstatt für die Neuanlage größere Summen zu investieren. Neben dem zugestandenem EÜ-F an der Sulenstraße lehnt die Bahn jede weitere Fußgängerunterführung in der Ortslage Praest ab.

### Nachtrag der Verwaltung

Zur Verdeutlichung dessen, was unter dem Beschlußvorschlag des ASE zum BÜ-Raiffeisenstraße zu verstehen ist, hält die Verwaltung es für sinnvoll, eine Detailansicht der geplanten Verbindung der neu anzulegenden Bahnsteige mit der fuß- und fahradläufigen Verbindung zur Unterführung zum Bestandteil der Stellungnahme zu machen.



## **BÜ – v.-d.-Recke- Straße (Dissens)**

### Variante der DB – AG:

Die Bahn möchte diesen Bahnübergang schließen. Sie votiert für einen **ersatzlosen Wegfall** dieses Bahnübergangs aus drei Gründen: Die Zahl landwirtschaftlicher Verkehre, für die dieser BÜ die direkte Zuwegung zu ihren Feldern bedeutet ist i.E. nach zu gering, die in Kauf zu nehmenden Umwegverkehre für die Landwirte über die BÜ's Broichstraße oder Kerstenstraße seien zumutbar und im Übrigen würde das Eisenbahnbundesamt (EBA) so vielen Kreuzungsbauwerken innerhalb so kurzer Distanz keinesfalls zustimmen. Nicht zuletzt sei das Bauwerk durch das hier hoch anstehende Grundwasser vergleichsweise aufwendig und teuer zu erstellen.

die Gesamtkosten: 428.000,- €  
EKrG – Anteil gesamt Stadt : 143.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 52.000,- Euro**

### Variante gemäß dem städtischen BÜ – Konzeptes:

Einer Forderung aus dem politischen Raum folgend, spricht sich das BÜ-Konzept an dieser Stelle für eine **vollwertige** Straßenunterführung (**EÜ**) aus. Die zentralörtliche Lage dieses Bahnübergangs für den landwirtschaftlichen Verkehr mit Großgeräten und Lieferverkehre trägt dazu bei, diese Art Verkehre aus der Ortslage Praest herauszuhalten.

die Gesamtkosten: 16.148.000,- €  
Kostendrittel + Anteil Stadt : 15.863.000,- €

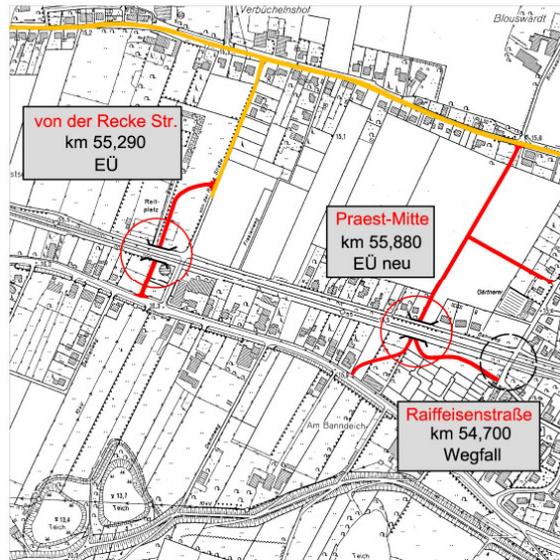
**Eigenanteil der Stadt 15.772.000,- Euro**

### Ausgleichsvorschlag der Verwaltung:

Eine von der Verwaltung in Auftrag gegebene Untersuchung zur Häufigkeit der Querung mit Landmaschinen ergab nach Angaben der Landwirtschaftskammer, dass von den südlich der B 8 vorhandenen 11 Betrieben ca. 5 Betriebe regelmäßig die Bahnlinie im Bereich Praest queren, im Mittel ca. 11 mal pro Tag (oder 1.686 Querungen pro Jahr). Sollte an der van-der-Recke-Straße keine Unterführung gebaut werden, würden sich diese Verkehre auf die neue BÜ Broichstraße sowie auf den Ersatz-BÜ Kerstenstraße verlagern.

Lt. Angaben der DB-AG wird das Eisenbahnbundesamt im Schiedsverfahren eine eigene finanzielle Beteiligung an den Kosten mit Hinweis auf die vorgetragenen Argument ablehnen. Für den Fall, dass die Stadt Emmerich letztlich alleine, ohne die Anteile weiterer Kreuzungsbeteiligter, die Kosten tragen müsste (diese Fallvariante wurde im BÜ-Konzept unterstellt), wäre darüber zu befinden, ob dies in einem Verhältnis zu den insgesamt für den Ersatz der Bahnübergänge aufzuwendenden Kosten stünde.

Die Verwaltung empfiehlt dem Rat der Stadt Emmerich, die Forderung nach einer vollausgebauten Straßenunterführung (EÜ) für den landwirtschaftlichen und Schwerlastverkehr aufrecht zu erhalten.




---

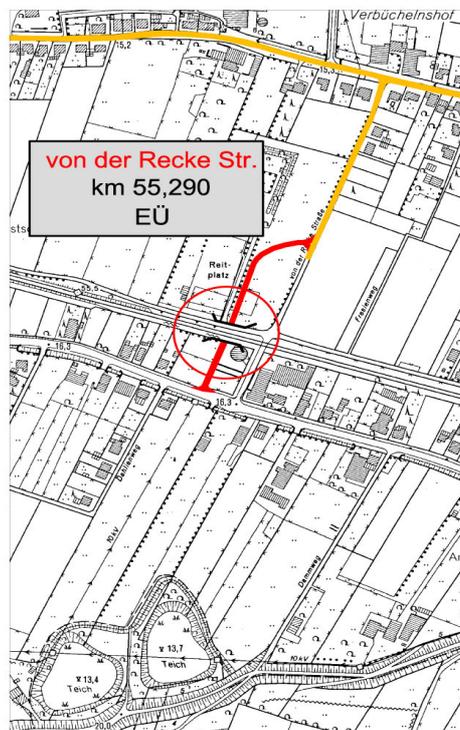
### Beratungsverlauf des ASE

Der ASE schließt sich den Empfehlungen des Arbeitskreises an.

### Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, anstelle des BÜ-v.d.Recke-Straße eine vollausgebaute Eisenbahnüberführung (EÜ),

### BÜ – Konzept – Variante



## **BÜ – Grüne Straße** (konsensfähig)

Dieser Bahnübergang soll nach Aussage des BÜ-Konzeptes wie auch nach Ansicht der DB-AG zukünftig **wegfallen**. Entsprechend lautet der Ausgleichsvorschlag der Verwaltung. Trotzdem verursacht die Schließung eines Bahnübergangs ebenfalls Kosten.

die Gesamtkosten: 428.000,- €  
EKrG – Anteil gesamt Stadt : 143.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 52.000,- Euro**

## **BÜ – Broichstraße** (konsensfähig)

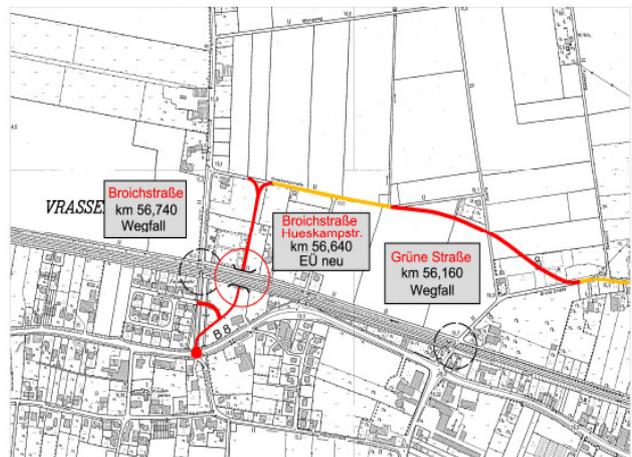
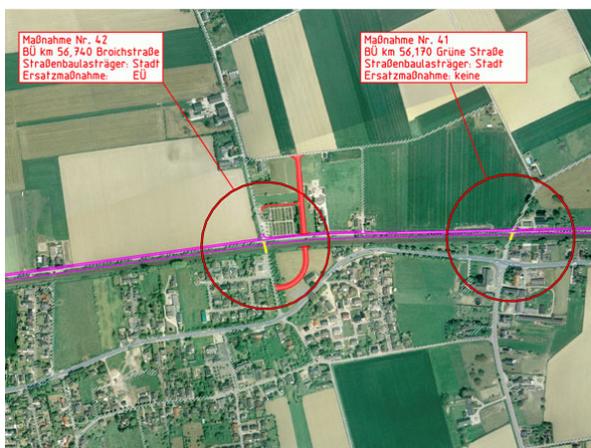
Diese beiden Bahnübergänge sollen zusammengelegt werden zu einem Querungsbauwerk, das als Eisenbahnüberführung (**EÜ**) ausgelegt wird. Diese Verbindung ist für den landwirtschaftlichen Verkehr in die westliche Hetter bedeutsam, aber auch, weil er die einzige direkte Zuwegung zum Vrassele Friedhof darstellt, der abgeschnitten durch den Schienenstrang vom restlichen Ort, nördlich der Gleise von den Einwohnern zu erreichen sein muss. Darüber hinaus befindet sich unmittelbar südlich der Gleise am bisherigen BÜ die Hauptfeuerwache für den Ort. Gleichfalls bedeutsam, wenn nicht sogar existentiell ist gerade dieser Bahnübergang für das Transportunternehmen Langanke (Bahnweg 150), für das er zukünftig die einzige Zuwegung darstellen wird. Im Übrigen beginnt/endet hier die zukünftige parallele Ausweichtrasse nördlich der Bahn, die letztlich hinter dem Ortsteil Praest wieder auf die B8 mündet. Dieser Lösung kann sich die DB-AG vollinhaltlich anschließen.

die Gesamtkosten: 19.227.000,- €  
Kostendrittel + Anteil Stadt : 6.409.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 2.323.000,- Euro**

### Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein spricht sich für die ersatzlose Schließung des BÜ - Grüne Straße aus und für eine vollausgebaute Eisenbahnüberführung (EÜ) an der Stelle des derzeitigen Bahnübergangs Broichstraße mit direktem Anschluss an die B 8.



---

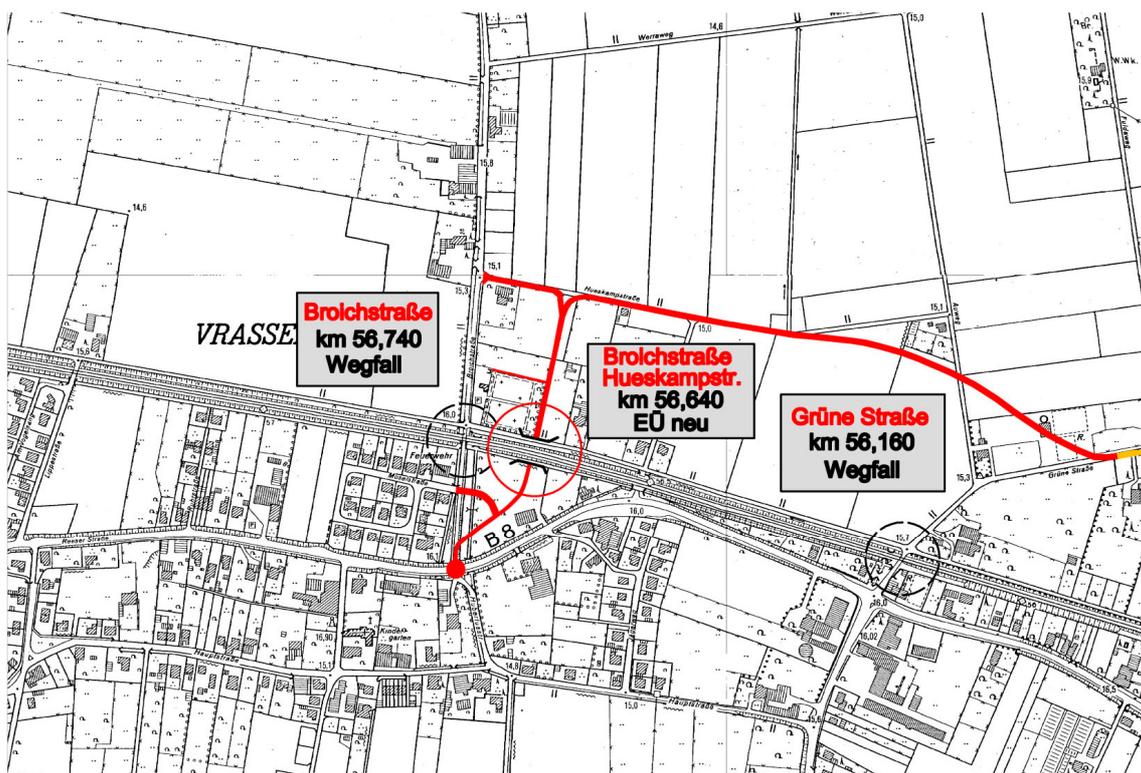
## Beratungsverlauf des ASE

Der ASE legt Wert auf die Feststellung, dass der Anschluss des Überführungsbauwerks auf die Hueskampstraße, deren Ausbau bis zur Grünen Straße sowie die Zuwegung nördlich des Friedhofs kreuzungsbedingter Bestandteil der Maßnahme sind, von daher zur Kostenmasse gehören. Ansonsten schließt sich der Ausschuss den Empfehlungen des Arbeitskreises an.

## Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, anstelle der beiden BÜ's Grüne Straße und Broichstraße ein gemeinsames Eisenbahnüberführungsbauwerk (EÜ) an der Broichstraße mit direktem Anschluss an die B 8.

## BÜ – Konzept - Variante



## **BÜ – Schwarzer Weg (Dissens)**

### Variante der DB – AG:

Die Bahn möchte diesen Bahnübergang **ersatzlos schließen**.

die Gesamtkosten: 428.000,- €  
Kostendrittel + Anteil Stadt : 143.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 52.000,- Euro**

### Variante gemäß dem städtischen BÜ – Konzeptes:

Nachdem bereits kleinere Querungsmöglichkeiten wie die Ruhrstraße und die Lippestraße geschlossen worden sind, soll diese Wegeverbindung als Unterführung (**EÜ-F**) für Fahrradfahrer und Fußgänger ausgebaut werden, zumal sie Bestandteil lokaler Radrouten ist, die sich eben nicht an den Hauptverkehrswegen orientieren. ( → Verbindung Rhein-Radwanderweg (Deich) in den Bereich Hetter etc.)

die Gesamtkosten: 4.560.000,- €  
EKrG – Anteil gesamt Stadt : 4.274.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 4.183.000,- Euro**

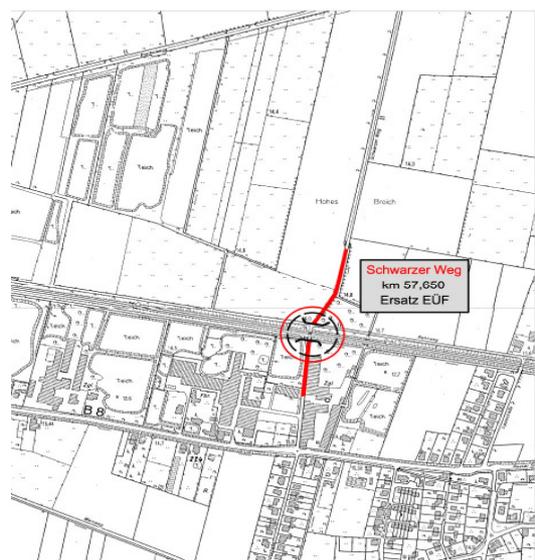
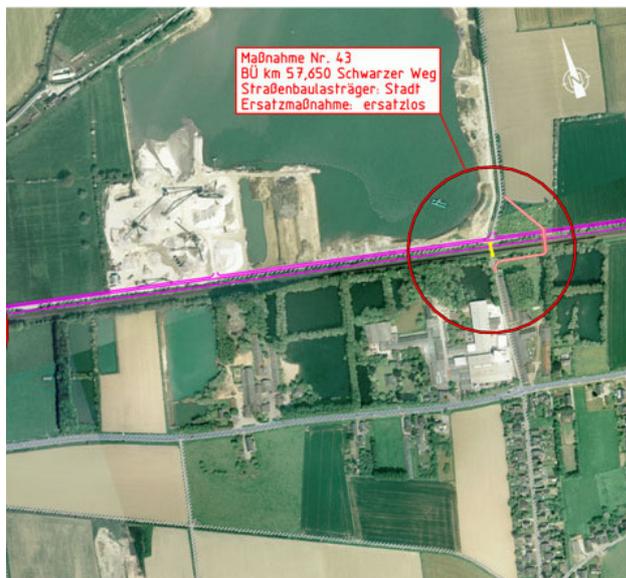
### Ausgleichsvorschlag der Verwaltung:

Nach Gesprächen mit der DB-AG hat sich herausgestellt, dass der vorhandene hohe Grundwasserstand beim Bau einer Unterführung (EÜ-F) nur eine unnötige Verteuerung darstellen würde. Eine Überführung für Fußgänger und Fahrradfahrer (**FÜ**) würde wesentlich preiswerter erstellt werden können. Die DB-AG ließ keinen Zweifel daran aufkommen, dass wenn die Stadt überhaupt hier ein Querungsbauwerk wünsche, sie dies im Wesentlichen auch alleine, ohne Mitfinanzierung durch die übrigen Kreuzungsbeteiligten, bezahlen müsste.

Die Verwaltung empfiehlt dem Rat der Stadt Emmerich daher, sich für den Bau einer Fußgängerüberführung (FÜ) zu den reduzierten Kosten einzusetzen

die Gesamtkosten: 1.514.000,- €  
EKrG – Anteil gesamt Stadt : 1.228.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 1.137.000,- Euro**



---

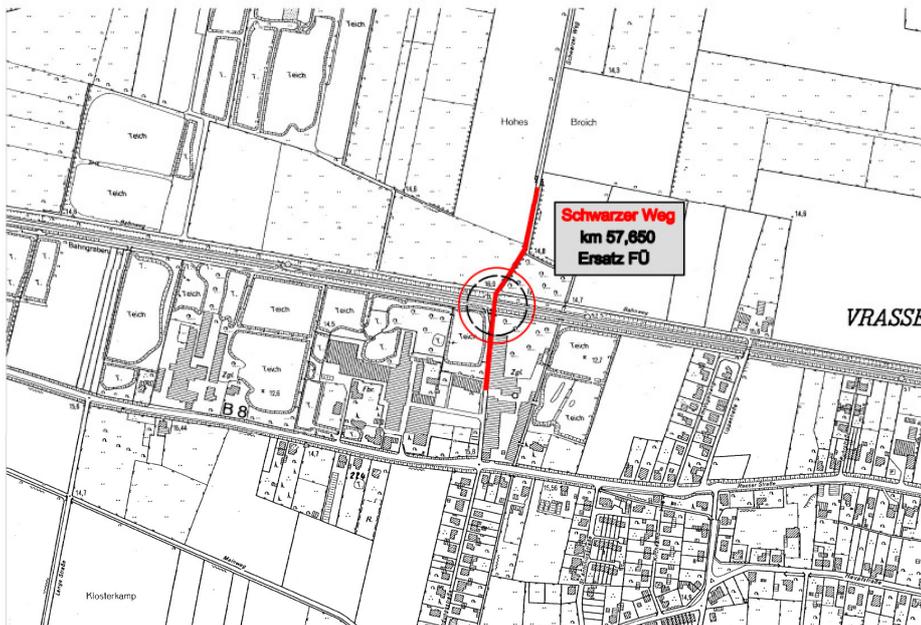
## Beratungsverlauf des ASE

Der ASE schließt sich den Empfehlungen des Arbeitskreises an.

## Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, anstelle des BÜ-Schwarzer Weg eine Überführung für Fußgänger und Fahrradfahrer (FÜ),

### BÜ – Konzept – Variante



## **BÜ – Jahnstraße** (konsensfähig)

Dieser Bahnübergang kann von allen Verkehrsteilnehmern auf Anruf noch ebenerdig gequert werden. Hier steht die DB-AG in Verhandlungen mit der Stadt wegen einer **ersatzlosen Schließung**.

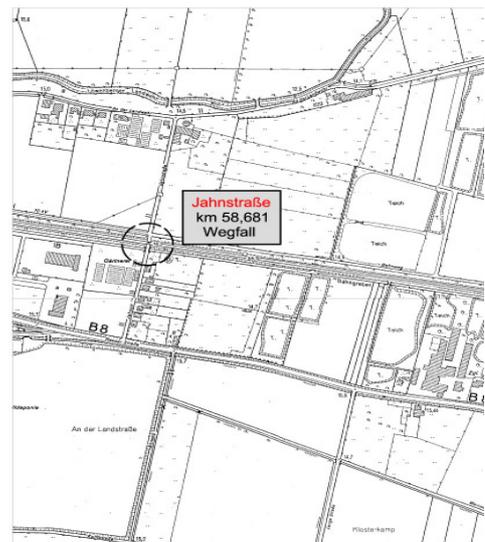
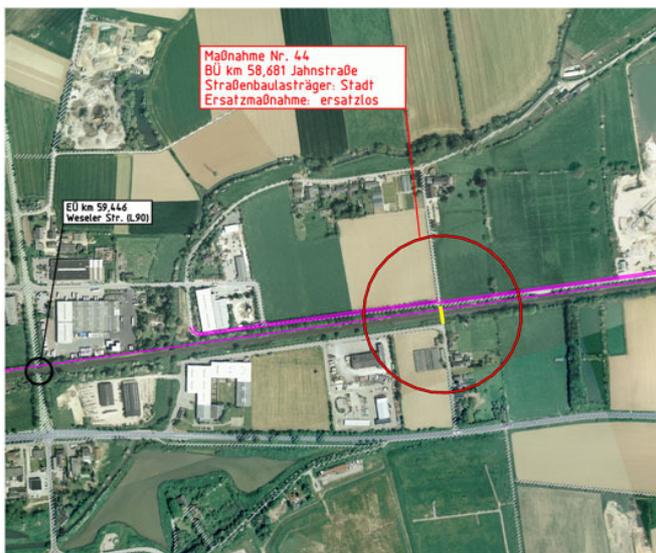
Im Gegensatz zu der obligatorischen Mitfinanzierung durch den Straßenbaulastträger, hier die Stadt Emmerich am Rhein, bei der Auflassung von Bahnübergängen, kann sich die Stadt hier auf frühere Zusagen der DB-AG berufen, nach denen sie von der Kofinanzierung befreit wird und die DB-AG im Gegenteil sich verpflichtet hat, sich an dem nach Schließung verbleibenden Unterhaltungsaufwand der Anliegerstraßen in Höhe von 50.000,- Euro zu beteiligen.

die Gesamtkosten: 428.000,- €  
Kostendrittel + Anteil Stadt : 143.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 0,- Euro**

### Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein spricht sich für die ersatzlose Schließung des BÜ – Jahnstraße aus.



---

### Beratungsverlauf des ASE

Der ASE schließt sich den Empfehlungen des Arbeitskreises an.

### Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein spricht sich für die ersatzlose Schließung des BÜ – Jahnstraße aus.

## **BÜ – Löwentor** (konsensfähig)

Das Löwentor ist seit jeher der bedeutendste Bahnübergang im Stadtgebiet. Nach zahlreichen Planvarianten existiert nun ein Ausbautentwurf, der etwa 150 m weiter östlich ein Eisenbahnüberführungsbauwerk (**EÜ**) für alle motorisierte Verkehrsarten und in der heutigen Trasse des BÜ's zumindest eine Unterführung für Fahrradfahrer und Fußgänger (**EÜ-F**) vorsieht. Das Erfordernis für diese zusätzliche Rad- und Fußgängerunterführung ist im Rahmen der Planungen durch entsprechende Verkehrszählungen gutachterlich nachgewiesen.

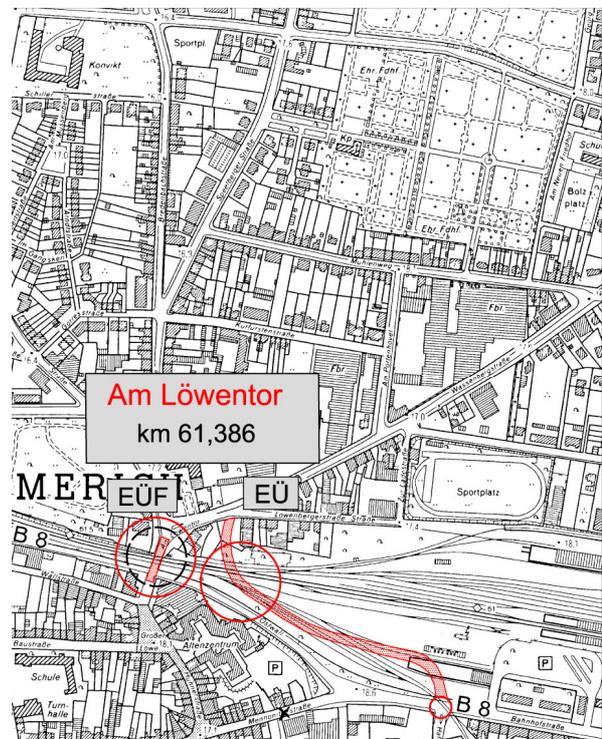
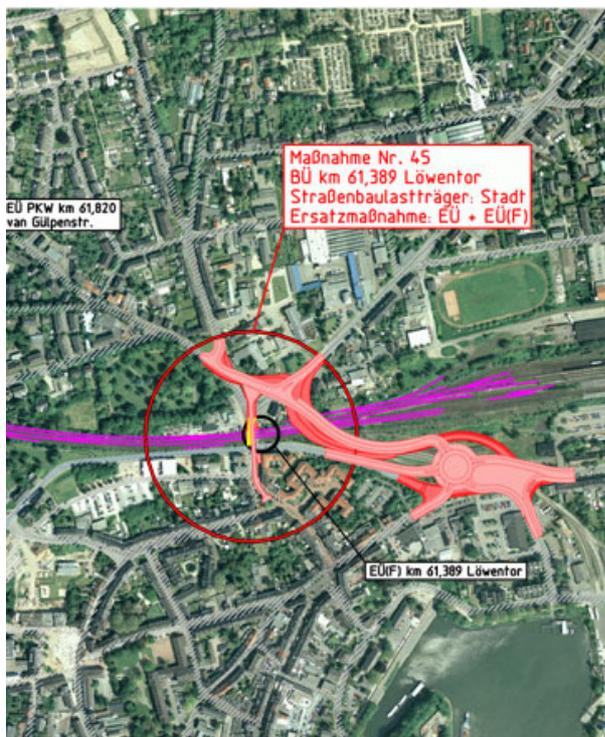
Sowohl das BÜ-Konzept der Stadt wie auch die Vorstellungen der Bahn gehen übereinstimmend vom selben Lösungsvorschlag aus. In Anbetracht der Extra EÜ-F wird in der EÜ auf die Anlage eines separaten Fahrradweges verzichtet.

die Gesamtkosten: 34.014.000,- €  
Kostendrittel + Anteil Stadt : 11.401.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 3.646.000,- Euro**

### Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein spricht sich für den Ersatz des Bahnübergangs Löwentor durch eine Eisenbahnüberführung (EÜ) 150 m weiter östlich und ein separates Bauwerk für Fußgänger und Fahrradfahrer (EÜ-F) in der jetzigen Trasse aus.



---

### Beratungsverlauf des ASE

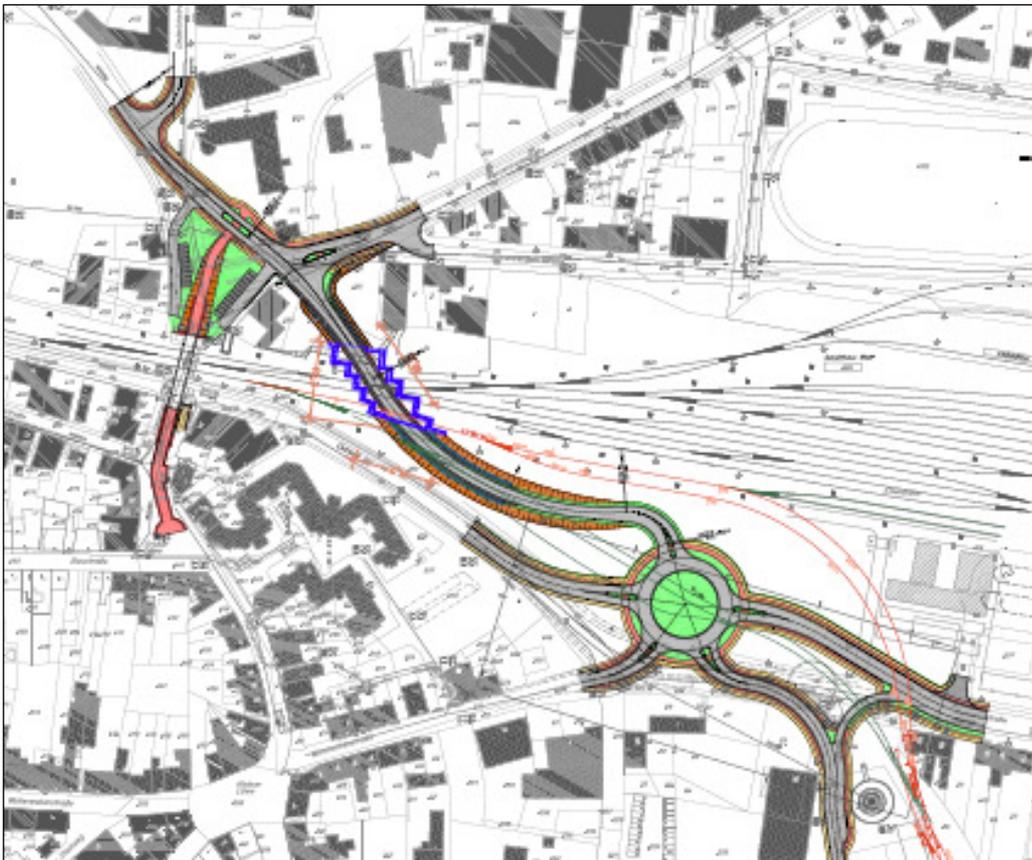
Der ASE schließt sich den Empfehlungen des Arbeitskreises an. Er macht deutlich, dass die Stadt ihre Forderung nach einem einseitigen Fuß- und Radweg in der EÜ nur dann aufrecht erhält, wenn eine Kofinanzierung durch die Kreuzungsbeteiligten gegeben ist.

### Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

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 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.

### Planentwurf



## **BÜ – 's-Heerenberger Straße (Dissens)**

### Variante der DB – AG:

Die Bahn favorisiert an dieser Stelle eine Eisenbahnüberführung (**EÜ - PKW**) mit eingeschränkter Durchfahrthöhe und begründet dies damit, dass auf engstem Raum neben dem Löwentor und der van-Gülpen-Straße bzw. der Ortsumgehung der B 220 nicht noch ein weiterer Bahnübergang im Vollausbau notwendig sei und im Übrigen das Eisenbahnbundesamt (EBA) so vielen Kreuzungsbauwerken innerhalb so kurzer Distanz keinesfalls zustimmen werde.

die Gesamtkosten: 12.931.000,- €  
Kostendrittel + Anteil Stadt : 4.310.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 1.562.000,- Euro**

### Variante gemäß dem städtischen BÜ – Konzeptes:

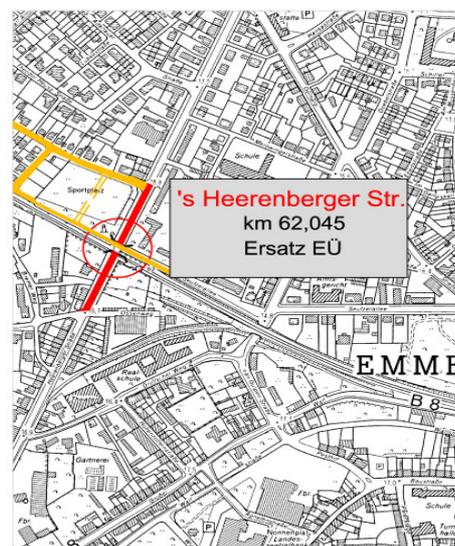
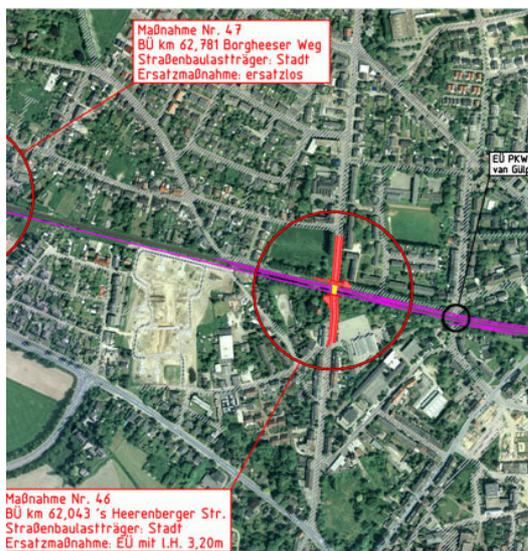
Nur knapp 150 m westlich der bestehenden Unterführung van-Gülpen-Straße befindet sich der Bahnübergang 's-Heerenberger Straße, der eine Kreuzung mit einer viel befahrenen Ausfallstraße in Richtung niederländische Grenze darstellt. Hier ist unbedingt ein Eisenbahnüberführungsbauwerk (**EÜ**) im **Vollausbau** vorzusehen trotz der räumlichen Nähe zur bestehenden Unterführung van-Gülpen-Straße, da die Verbindung eine Haupterschließungsfunktion für den Verkehr in die Innenstadt hat.

die Gesamtkosten: 16.556.000,- €  
EKrG – Anteil gesamt Stadt : 7.936.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 5.118.000,- Euro**

### Ausgleichsvorschlag der Verwaltung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein spricht sich für den Ersatz des Bahnübergangs 's-Heerenberger Straße durch eine Straßenunterführung (EÜ) im Vollausbau aus, da es sich hierbei um eine der wichtigsten innerörtlichen Erschließungsstraßen für die nördlichen Stadtteile von Emmerich handelt.



---

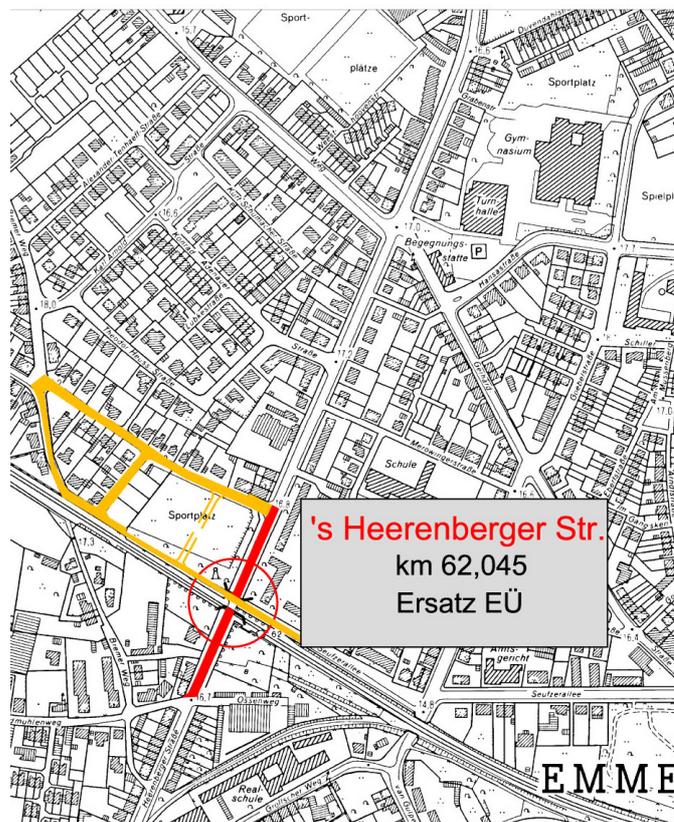
## Beratungsverlauf des ASE

Der ASE schließt sich den Empfehlungen des Arbeitskreises an. Er macht deutlich, dass die geplante Straßenunterführung auch die Seufzerallee unterqueren soll, damit diese neu angebunden werden kann (siehe gelbe Linie) an die 's-Heerenberger Straße

## Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, anstelle des BÜ 's-Heerenbergerstraße eine Eisenbahnüberführung (EÜ) im Vollausbau,

### BÜ – Konzept – Variante



## **BÜ – Borgheeser Weg (Dissens)**

### Variante der DB – AG:

Die Bahn votiert an dieser Stelle für einen **ersatzlosen Wegfall** des Bahnübergangs und begründet dies damit, dass auf engstem Raum neben dem Löwentor, der van-Gülpen-Straße / bzw. 's-Heerenberger Straße und der Ortsumgehung der B 220 nicht noch ein weiterer Bahnübergang notwendig sei und im Übrigen das Eisenbahnbundesamt (EBA) so vielen Kreuzungsbauwerken innerhalb so kurzer Distanz keinesfalls zustimmen werde.

die Gesamtkosten: 428.000,- €  
Kostendrittel + Anteil Stadt : 143.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 52.000,- Euro**

### Variante gemäß dem städtischen BÜ – Konzeptes:

Durch die Maßnahmen in der Vergangenheit, - der Bremerweg wurde geschlossen, die Kämpchenstraße zu einer Fußgänger-Unterführung zurückgebaut -, ist der Borgheeser Weg für die Erreichbarkeit von Borghees und Oberhüthum unverzichtbar. Er hat eine große innerörtliche Erschließungswirkung und sollte daher lt. Konzept durch ein Eisenbahnüberführungsbauwerk (**EÜ**) im Vollausbau ersetzt werden.

die Gesamtkosten: 15.608.000,- €  
Kostendrittel + Anteil Stadt : 15.322.000,- €

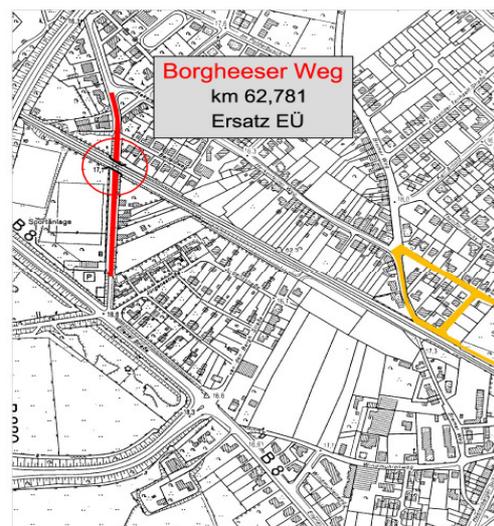
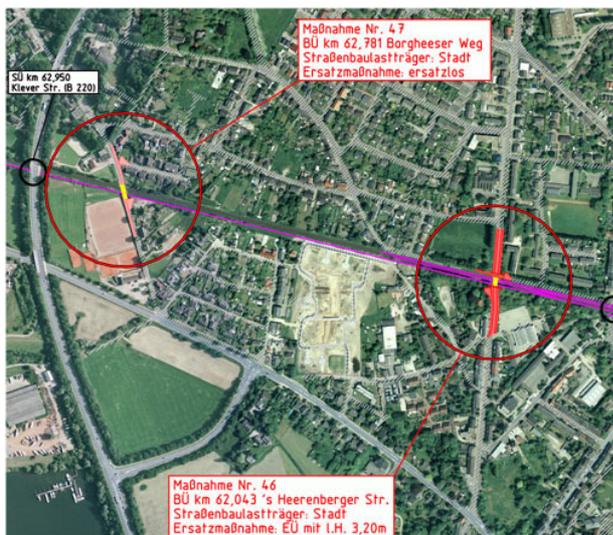
**Eigenanteil der Stadt 15. 231.000,- Euro**

### Ausgleichsvorschlag der Verwaltung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein spricht sich für den Ersatz des Bahnübergangs Borgheeser Weg durch eine eingeschränkte Straßenunterführung (EÜ - PKW) aus, da die Erschließungswirkung für Oberhüthum und Borghees ausschlaggebend ist, deren Verkehre in die Innenstadt ansonsten minderqualifizierte Nebenstraßen überlasten würden.

die Gesamtkosten (EÜ-F): 11.127.000,- €  
EKrG – Anteil gesamt Stadt : 10.841.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 10.750.000,- Euro**



---

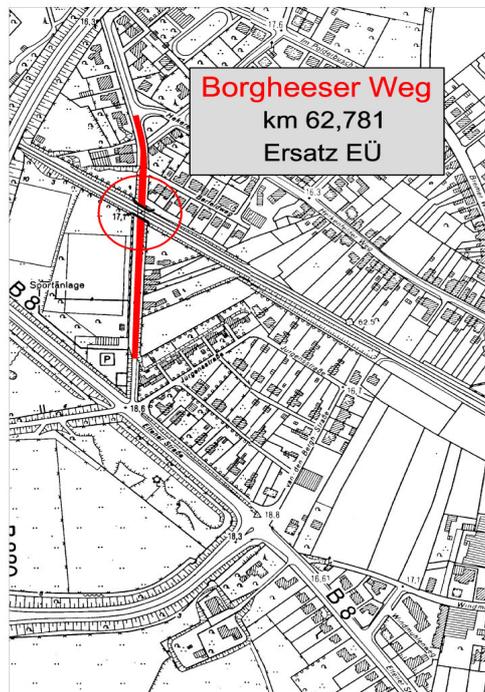
### Beratungsverlauf des ASE

Der ASE schließt sich den Empfehlungen des Arbeitskreises an. Er macht darauf aufmerksam, dass, gerade im Hinblick auf die per Zählung nachgewiesene hohe Anzahl von Fahrradfahrern in der Eisenbahnüberführung ein Fuß- und Radweg mit berücksichtigt werden müsse.

### Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt anstelle des BÜ-Borgheeser Weg eine eingeschränkte Eisenbahnüberführung nur für PKW (EÜ-PKW) mit Nebenanlagen,

#### BÜ – Konzept – Variante



**BÜ – Felix-Lensing-Straße** (konsensfähig)

**BÜ – Eltener Straße ( B 8 )** (Dissens)

#### Variante der DB – AG:

Die Bahn und der Landesbetrieb Straßen, NRW als Straßenbaulastträger befürworten anstatt einer Eisenbahnüberführung eine Straßenüberführung (**SÜ**) an gleicher Stelle, da die Kosten für das kombinierte Bauwerk geringer ausfallen würden. In diesem Fall wäre es alleine Angelegenheit des Landesbetriebes und der übrigen Kreuzungsbeteiligten, die Stadt würde nur für ihre anteiligen Kosten der Anbindung der Felix-Lensing-Straße aufkommen.

	<u>BÜ-Felix-Lensing-Straße</u>	<u>BÜ-Eltener Straße ( B 8 )</u>
die Gesamtkosten:	851.000,- €	4.828.000,- €
Kostendrittel + Anteil Stadt :	284.000,- €	0,- €
<b>Eigenanteil der Stadt</b>	<b>103.000,- Euro</b>	<b>0,- €</b>

#### Variante gemäß dem städtischen BÜ – Konzeptes:

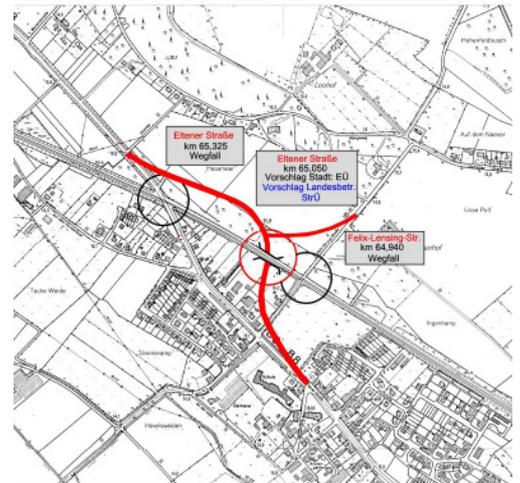
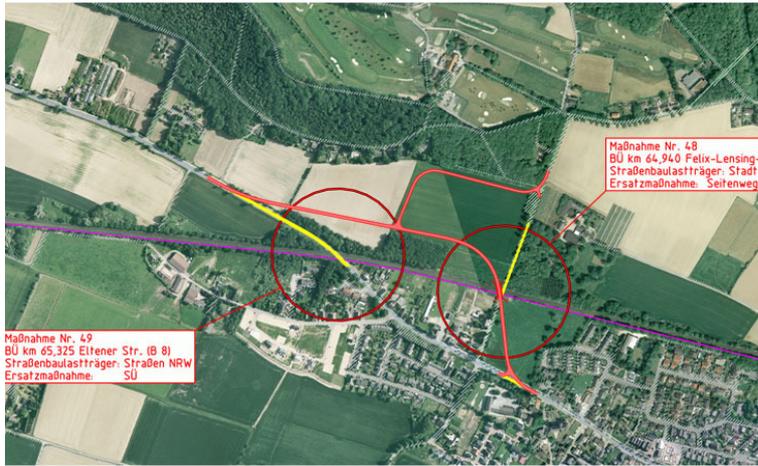
Diese beiden Bahnübergänge sollen zusammengelegt werden zu einer größeren Eisenbahnüberführung (EÜ). Neben der eher untergeordneten Unterführung Ingenkampstraße ist dieses das Haupt-Querungsbauwerk im Ortsteil Hüthum (B 8). Die Stadt spricht sich hier für den Ausbau als **EÜ** zugunsten des Orts- und Landschaftsbildes aus. Die neue Straßenführung der B 8 verschwenkt zwischen den beiden BÜ's und sieht nördlich der Gleistraße eine Anbindung der Felix-Lensing-Straße vor.

	<u>BÜ-Felix-Lensing-Straße</u>	<u>BÜ-Eltener Straße ( B 8 )</u>
die Gesamtkosten:	3.360.000,- €	14.018.000,- €
Kostendrittel + Anteil Stadt :	2.773.000,- €	9.190.000,- €
<b>Eigenanteil der Stadt</b>	<b>2.592.000,- Euro</b>	<b>9.190.000,- €</b>

#### Ausgleichsvorschlag der Verwaltung:

Derzeit werden gerade die Bahnübergangs-Beseitigungen entlang der ganzen Strecke von Oberhausen bis zur Landesgrenze in die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) der Gesamtmaßnahme implementiert. Daran knüpft sich die Hoffnung, dass aus Gründen des Schutzes des Landschafts- und auch Städtebildes einer Straßenunterführung der Vorzug gegeben wird.

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein spricht sich für den Ersatz der beiden Bahnübergänge in Form einer Eisenbahnüberführung (EÜ) aus.



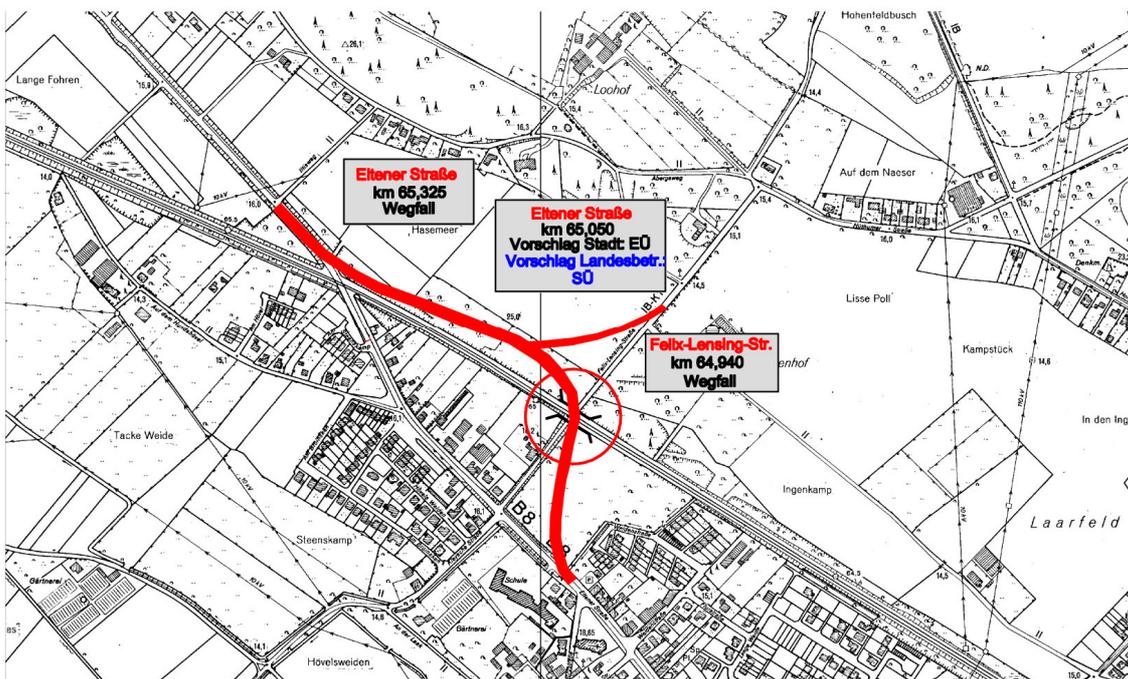
### Beratungsverlauf des ASE

Der ASE schließt sich den Empfehlungen des Arbeitskreises an. Er macht jedoch noch einmal darauf aufmerksam, dass die Planungen des Querungsbauwerkes sowie der Anschluss der Felix-Lensing-Straße ausgesprochen flächenschonend erfolgen sollen, so dass die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes Bossmann nicht unnötig zerschnitten werden.

### Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, anstelle der beiden BÜ's Felix-Lensing-Straße und - Eltener Straße ein gemeinsames Eisenbahnüberführungsbauwerk (EÜ).

### BÜ – Konzept – Variante



## **BÜ – Emmericher Straße ( B 8 )**

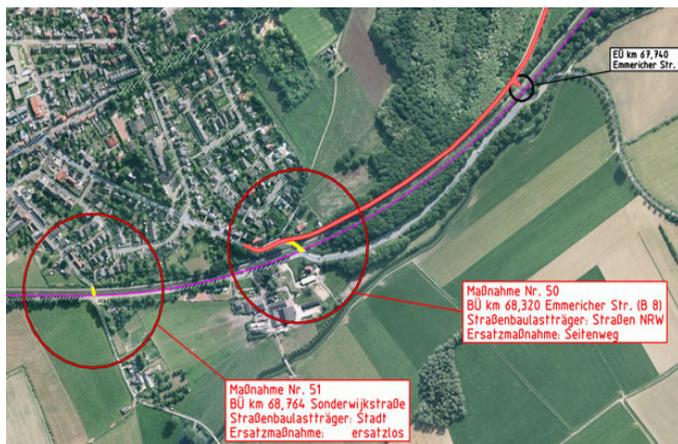
Der Bahnübergang wird geschlossen werden.

Ursprünglich sah das städtische BÜ-Konzept, einem Vorschlag des Landesbetriebes folgend, eine Straßenüberführung in Form einer ‚Wendel‘ vor. Der Verkehr wäre von der B 8 zunächst auf den Tichelkamp geleitet worden, von wo er hinter der Mühle in einer eng geschraubten Trasse über die Schienen geführt worden wäre mit Ortsanbindung an die Kreuzung B 8 / von Bodelschwingstraße.

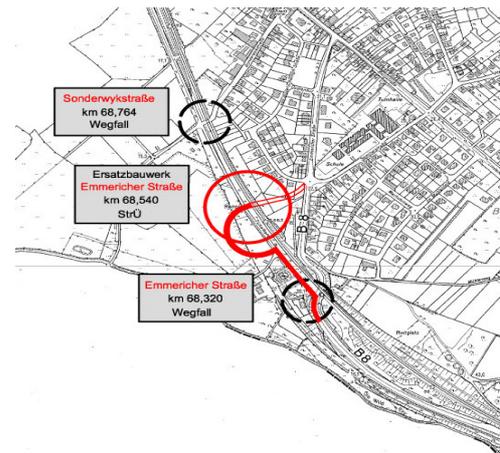
Inzwischen prüft der Landesbetrieb eine alternative Parallelführung der B 8 östlich der Bahntrasse entlang des Bergfußes zwischen Viadukt und Emmericher Straße, die den dort vorhandenen Bahnübergang gegenstandslos machen würde. Die bisherige Trasse würde beibehalten werden, so dass der Spycker Weg und der Tichelkamp weiterhin angebunden blieben. Dieser Lösungsvariante schließt sich die Stadt Emmerich an.

Unabhängig davon, welche Lösung durch den Landesbetrieb hier realisiert werden wird, ist die Stadt Emmerich am Rhein kein Kreuzungsbeteiligter (Bundesstraße), kann also auch nicht zu den Kosten herangezogen werden.

### DB – Variante



### BÜ – Konzept – Variante



---

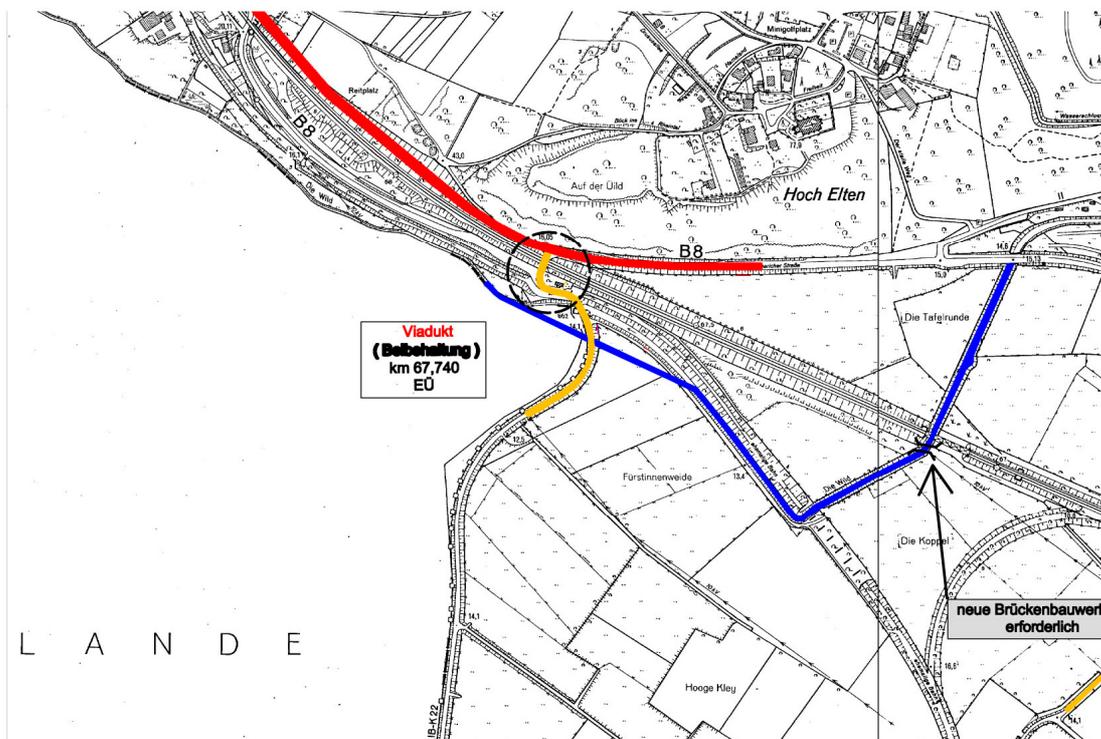
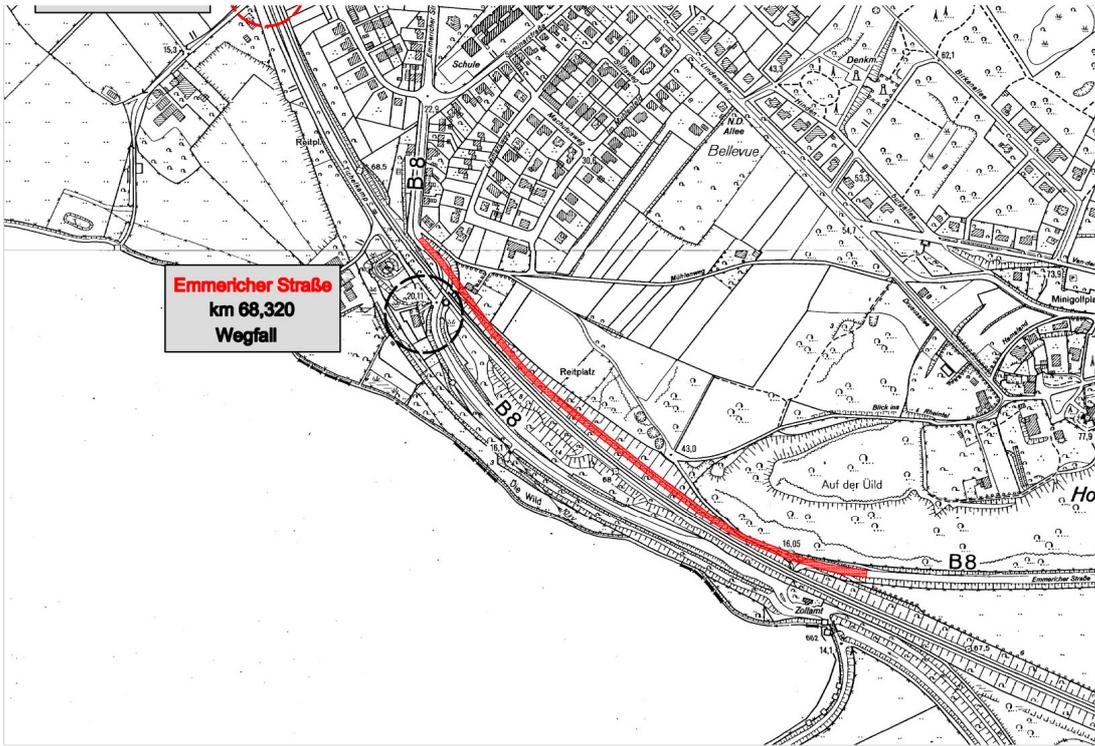
### **Beratungsverlauf des ASE**

Der ASE schließt sich den Empfehlungen des Arbeitskreises bei einer Gegenstimme an. Mitglieder machen darauf aufmerksam, dass bei Schließung des BÜ's Emmericher Straße, für die Anwohner des Tichelkamps Umwege in den Ort über das Viadukt entstehen werden, die lt. Eisenbahnkreuzungsgesetz nicht zulässig seien.

### **Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:**

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, sich anstelle des BÜ - Ersatzbauwerkes Emmericher Straße für eine bergfußnahe Führung der B 8 einzusetzen.

# DB – Variante



## **BÜ – Sonderwykstraße** (konsensfähig)

Dieser Bahnübergang ist aufgrund eines technischen Defekts bereits seit Jahren unpassierbar. Hier steht die DB-AG in Verhandlungen mit der Stadt wegen einer **ersatzlosen Schließung**.

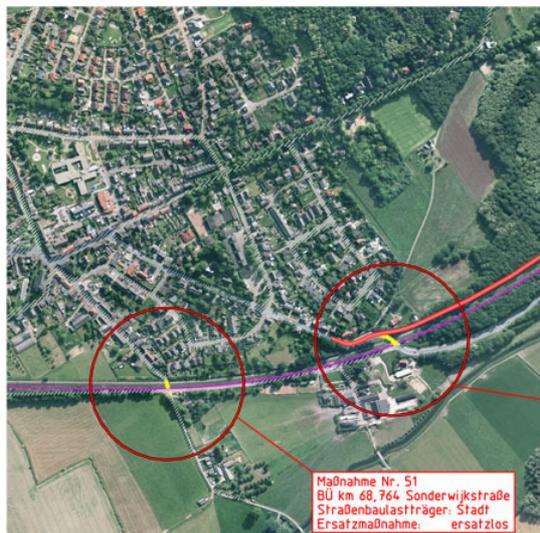
Die DB-AG hat für den Fall der ersatzlosen Schließung des Bahnübergangs angeboten, die notwendigen Mittel für den Bau einer Wendeanlage an der Sonderwykstraße zur Verfügung zu stellen. Außerdem hat sich die Bahn bereit erklärt, dem ortsseitig an der Sonderwykstraße ansässigen landwirtschaftlichen Betrieb eine Umwegeentschädigung zu zahlen. Die westlich des Bahnübergangs an der Sonderwykstraße ansässigen Einwohner fordern den Bau eines beleuchteten Geh- und Radweges entlang des Tichelkamps

die Gesamtkosten: 428.000,- €  
Kostendrittel + Anteil Stadt : 143.000,- €

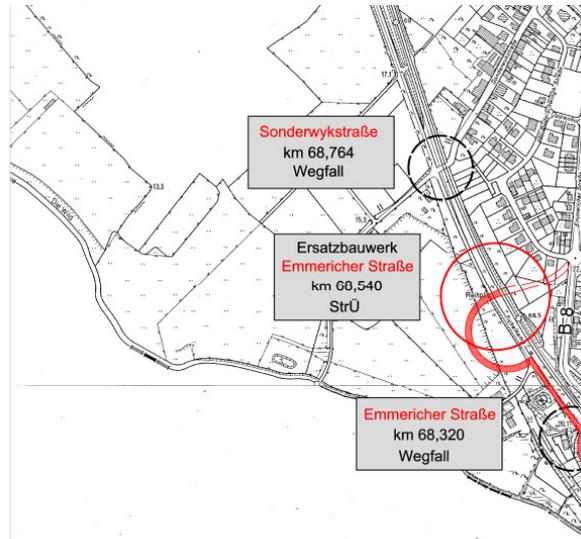
**Eigenanteil der Stadt 52.000,- Euro**

### Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein spricht sich für die ersatzlose Schließung des BÜ – Sonderwykstraße aus.



Maßnahme Nr. 51  
BÜ km 68,764 Sonderwykstraße  
Straßenbausträger: Stadt  
Ersatzmaßnahme: ersatzlos



Sonderwykstraße  
km 68,764  
Wegfall

Ersatzbauwerk  
Emmericher Straße  
km G0,540  
StrÜ

Emmericher Straße  
km 68,320  
Wegfall

### Beratungsverlauf des ASE

Entgegen der Festlegung im städtischen BÜ-Konzept und dem entsprechenden Beschlussvorschlag der Verwaltung, hatte sich der Arbeitskreis ÖPNV / SPNV an dieser Stelle für eine EÜ-F entschieden. Anlass war die Einbeziehung der benachbarten Bahnübergänge in die Betrachtung und die Überzeugung, dass bei den vorgesehenen Lösungen, der Umweg für Anwohner des Tichelkamps und der außerörtlichen Sonderwykstraße in den Ort unzumutbar lang sei.

**Der ASE schließt sich den Empfehlungen des Arbeitskreises an**

**Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:**

**Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, den BÜ-Sonderwykstraße durch eine Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Fahrradfahrer (EÜ-F) zu ersetzen,**

## **BÜ – Lobither Straße** (konsensfähig)

### Variante der DB – AG und des Landesbetriebs Straßen, NRW:

Der Landesbetrieb votiert ebenfalls für eine Straßenüberführung (**SÜ**), allerdings wesentlich **ortnäher** in einer Trassenführung, die den Sportplatz von Fortuna Elten mittig queren würde, um dann auf die B 8 wieder aufzusetzen. Infolge dieser ortsnahen Lösung erübrigt sich nach Auffassung des Landesbetriebs Straßen NRW jedwedes andere Querungsbauwerk in der Trasse des derzeitigen Bahnübergangs. Selbstverständlich würden die Kosten einer Verlagerung der kompletten Sportplatzanlage kreuzungsbedingt sein, insofern auch nicht von der Stadt Emmerich zu tragen sein.

	<u>Ortsnahe Straßenüberführung</u>	<u>EÜ-Lobither Straße</u>
die Gesamtkosten:	3.553.000,- €	0,- €
Kostendrittel + Anteil Stadt :	0,- €	0,- €
<b>Eigenanteil der Stadt</b>	<b>0,- Euro</b>	<b>0,- €</b>

### Variante gemäß dem städtischen BÜ – Konzeptes:

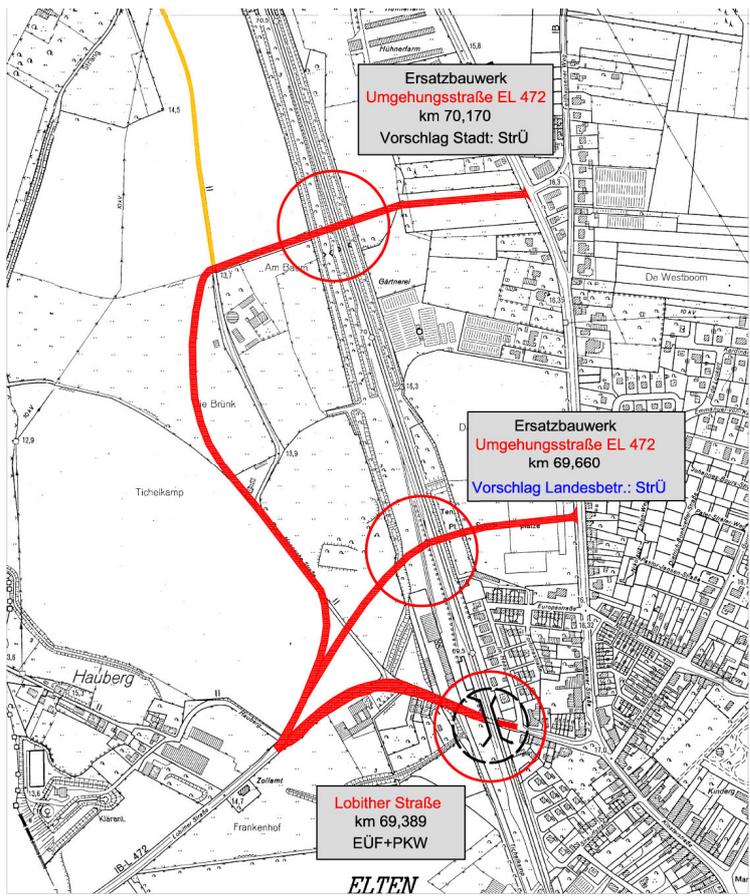
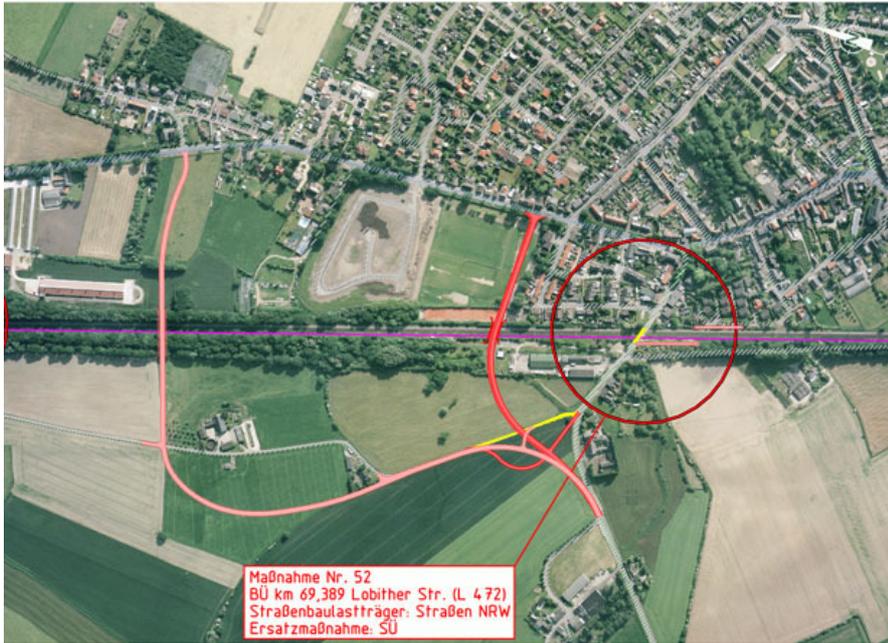
Es handelt es sich um eine Landesstraße ins benachbarte holländische Lobith, mit überörtlicher Bedeutung, d.h. die Stadt ist bei dem vorzusehenden Querungsbauwerk kein Kreuzungsbeteiligter, kann daher auch nicht zur Mitfinanzierung herangezogen werden. Nach Ansicht der Stadt sollte dieser überörtliche Verkehr der L 472 in Form einer Umgehungsstraße weiter nördlich um den Ort Elten herum geführt werden und die Gleisstraße bei km 70,170 als Straßenüberquerung (**SÜ**) **ortsfern** kreuzen. Der Verlauf dieser angedachten Trasse wurde bewusst ausgewählt, um die, jedoch inzwischen in der Landesstraßenplanung nicht mehr vorgesehene, Ortsumgehung bis zur Autobahnauffahrt Elten an der A 3 verlängern zu können. An Stelle des derzeitigen BÜ's sieht das Konzept eine eingeschränkte Eisenbahnüberführung für PKW (**EÜ - PKW**) vor.

	<u>Ortsferne Straßenüberführung</u>	<u>EÜ-Lobither Straße</u>
die Gesamtkosten:	4.339.000,- €	10.472.000,- €
Kostendrittel + Anteil Stadt :	785.000,- €	10.472.000,- €
<b>Eigenanteil der Stadt</b>	<b>785.000,- Euro</b>	<b>10.472.000,- €</b>

### Ausgleichsvorschlag der Verwaltung:

Sollte sich der Landesbetrieb Straßen, NRW tatsächlich für die ortsnahe Querung entscheiden, wird diese Straßenüberquerung gleichzeitig mit einem beidseitigen Radweg ausgestattet werden müssen.

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein spricht sich für die ortsnahe Straßenüberführung aus und verzichtet auf eine EÜ bzw. EÜ-F am bisherigen Bahnübergang.



---

## Beratungsverlauf des ASE

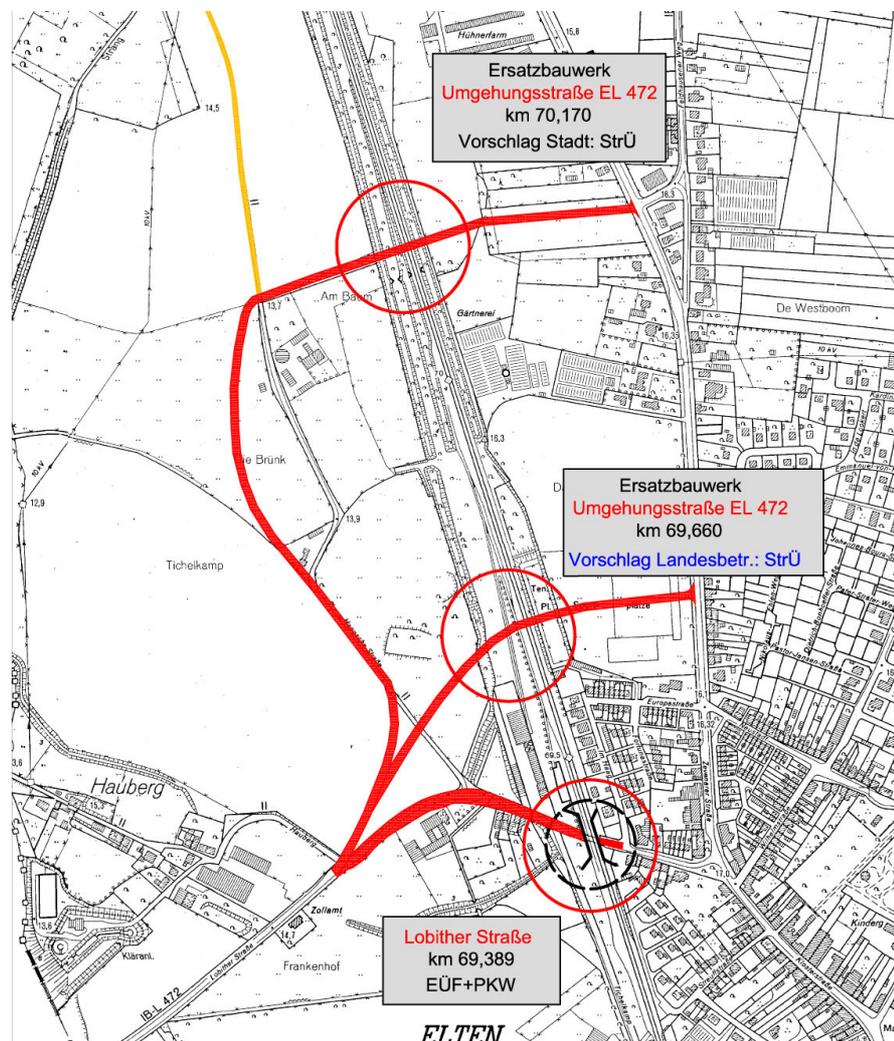
Entgegen dem Vorschlag der Verwaltung hatte sich der Arbeitskreis ÖPNV / SPNV in seiner Sitzung für die Variante des städtischen BÜ-Konzeptes entschieden, die eine ortsferne Straßenüberführung sowie in der Trasse der Lobither Straße eine eingeschränkte Eisenbahnüberführung für PKW und Fußgänger vorsah. Der Arbeitskreis reagierte damit auf Äußerungen aus der Öffentlichkeitsveranstaltung, die Probleme der Lärmbelästigung und eine Beeinträchtigung des Ortsbildes durch das Brückenbauwerk anführten für den Fall, dass die Vorzugsvariante des Landesbetriebs Straßen NRW zur Ausführung käme.

In der Sitzung des ASE wurde desweiteren angeführt, dass vor allem die innerörtliche Verkehrssituation keine Ausweitung des LKW-Verkehrs mehr (als Transit zur Autobahnanschlußstelle Elten) zulassen würde, und eine Verlagerung dieser Verkehre auf die ortsrannahen Baugebiete unerwünscht sei. Schon aus diesem Grunde sei es unerlässlich den LKW- und Schwerlastverkehr über eine ortsferne Trasse abzuwickeln.

## Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, anstelle des BÜ-Lobither Straße eine ortsferne Straßenüberführung (SÜ) und im Verlauf der Lobither Straße eine Eisenbahnüberführung für PKW und Fußgänger (EÜ-PKW)

### BÜ – Konzept



## **BÜ – Haagsche Straße** (konsensfähig)

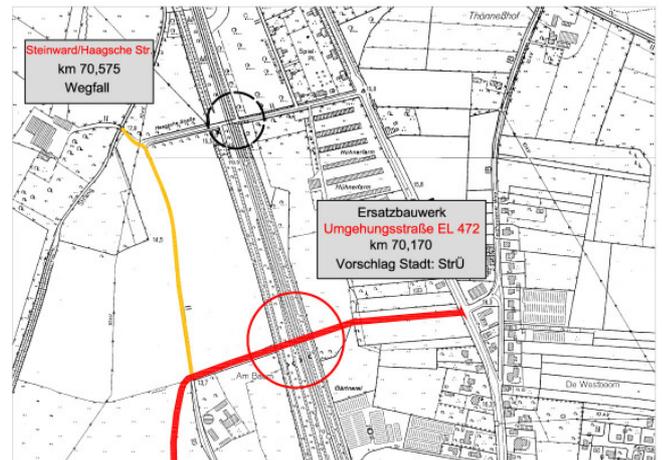
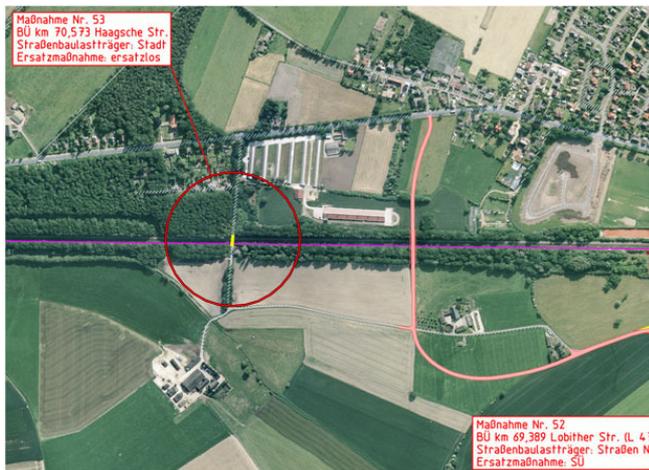
Dieser Bahnübergang soll nach Aussage des BÜ-Konzeptes wie auch nach Ansicht der DB-AG zukünftig **wegfallen**. Seine Anlieger können weiterhin über die Haagsche Straße und den BÜ Lobithier Straße angebunden bleiben. Entsprechend lautet der Beschlussvorschlag der Verwaltung. Trotzdem verursacht die Schließung dieses Bahnübergangs ebenfalls Kosten.

die Gesamtkosten: 428.000,- €  
Kostendrittel + Anteil Stadt : 143.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 52.000,- Euro**

### Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein spricht sich für die ersatzlose Schließung des BÜ – Haagsche Straße aus.



---

### Beratungsverlauf des ASE

Der ASE schließt sich den Empfehlungen des Arbeitskreises an.

### Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, den BÜ-Haagsche Straße ersatzlos zu schließen

## **BÜ – Bindsberger Weg** (konsensfähig)

Der Bindsberger Weg erschließt einen solitär gelegenen Bauernhof. Dieser Bahnübergang soll nach Aussage des BÜ-Konzeptes wie auch nach Ansicht der DB-AG zukünftig **entfallen**, allerdings nicht ohne eine Ersatzanbindung an die B 8 in der Nähe des nächsten, BÜ's Zevenaarer Straße, der etwas weiter nördlich gelegen ist. Entsprechend lautet der Beschlussvorschlag der Verwaltung. Die Schließung dieses Bahnübergangs verursacht Mehrkosten infolge der neu zu erstellenden Anbindung an die Zevenaarer Straße

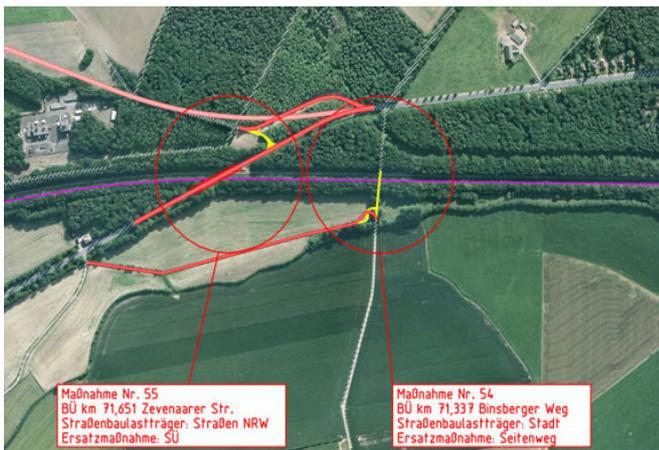
die Gesamtkosten: 963.000,- €  
Kostendrittel + Anteil Stadt : 321.000,- €

**Eigenanteil der Stadt 116.000,- Euro**

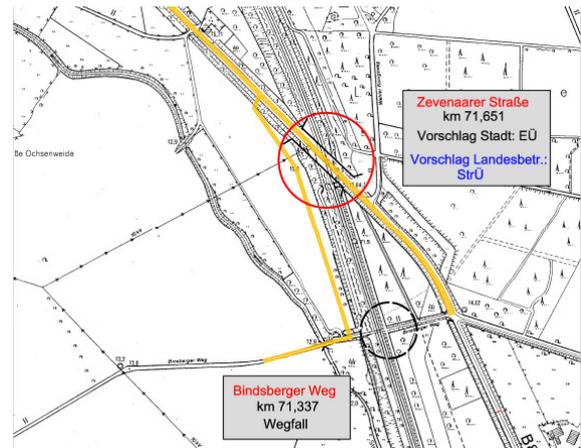
### Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein spricht sich für die ersatzlose Schließung des BÜ – Bindsberger Weg aus und dessen trassennaher Verlegung.

DB – Variante



BÜ – Konzept



---

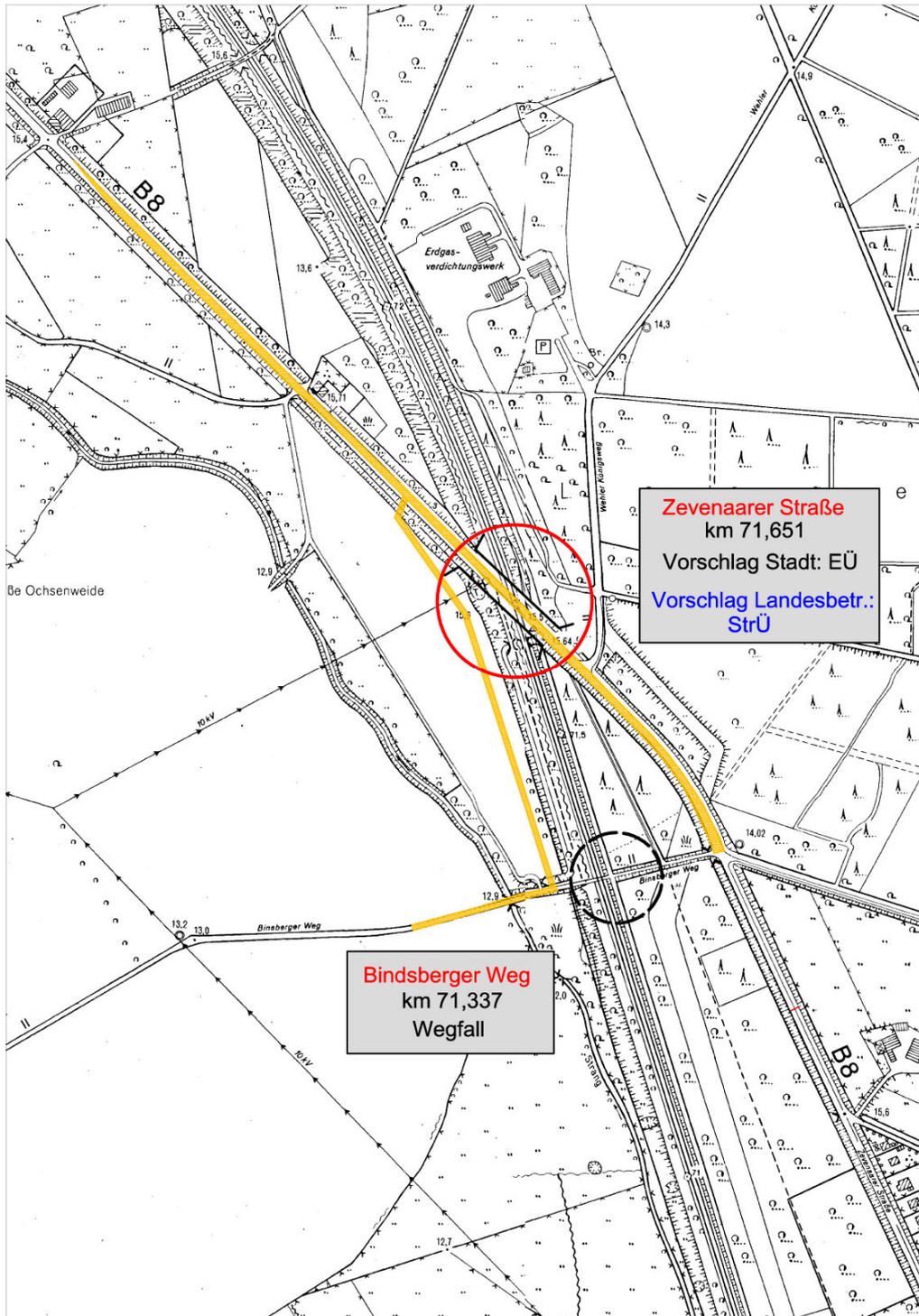
### Beratungsverlauf des ASE

Der ASE schließt sich den Empfehlungen des Arbeitskreises an. Er macht jedoch noch einmal darauf aufmerksam, dass die Ersatzanbindung des Bindsberger Weges an die Zevenaarer Straße möglichst trassennah und –parallel verlaufen sollte, um landwirtschaftliche Flächen nicht unnötig zu zerschneiden.

### Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, den BÜ-Bindsberger Weg zu schließen und ihn in einer schienen nahen Trassenführung weiter nördlich an die B 8 anzubinden.

# BÜ – Konzept



## **BÜ – Zevenaarer Straße** (konsensfähig)

### Variante der DB – AG und des Landesbetriebs Straßen, NRW:

Die Bahn und der Landesbetrieb Straßen, NRW als Straßenbaulastträger befürworten anstatt einer Eisenbahnüberführung eine Straßenüberführung (**SÜ**) an gleicher Stelle, da die Kosten für das Bauwerk geringer ausfallen.

die Gesamtkosten: 4.593.000,- €  
Kostendrittel + Anteil Stadt : 0,- €

**Eigenanteil der Stadt 0,- Euro**

### Variante gemäß dem städtischen BÜ – Konzeptes:

An dieser Stelle ist die Querung der B 8 und der Gleise sowohl als EÜ wie auch als SÜ denkbar, da keine Bebauung in der Nähe zu berücksichtigen ist. Auch wenn die Stadt Emmerich am Rhein bei dieser Maßnahme nicht Kreuzungsbeteiligter ist und insofern zu den Kosten nicht herangezogen werden kann, spricht sich das städtische BÜ-Konzept für eine Eisenbahnüberführung (**EÜ**) aus.

die Gesamtkosten: 11.485.000,- €  
EKrG – Anteil gesamt Stadt : 6.891.000,- €

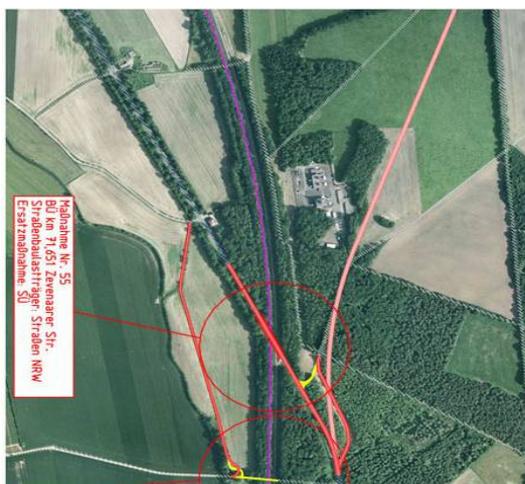
**Eigenanteil der Stadt 6.891.000,- Euro**

### Ausgleichsvorschlag der Verwaltung:

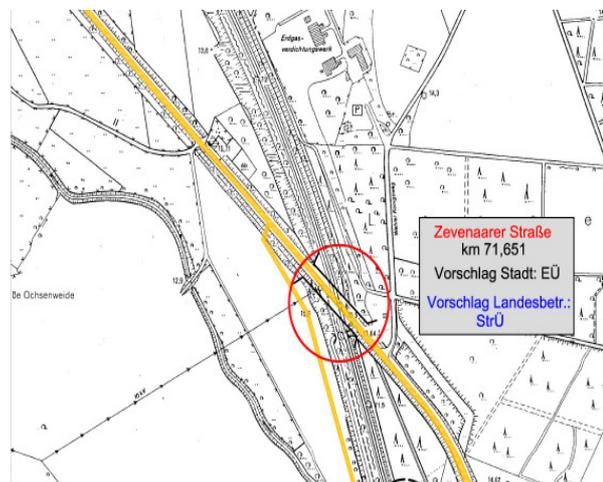
Da es sich um eine Bundesstraße handelt und eine Überführung in der Örtlichkeit sich nicht störend auswirkt, sollte die Entscheidung der Stadt mit Blick auf die Kosten getroffen werden.

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein spricht sich für eine Straßenüberführung (SÜ) als Ersatz für den Bahnübergang Zevenaarerstraße aus.

DB – Variante



BÜ – Konzept



---

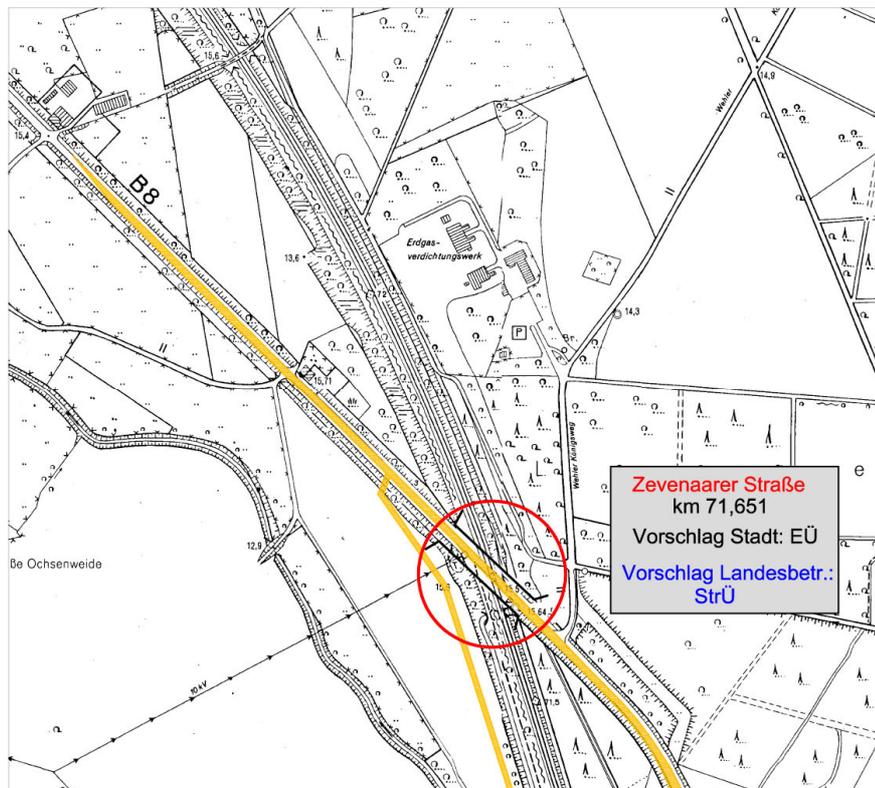
### Beratungsverlauf des ASE

Der ASE schließt sich den Empfehlungen des Arbeitskreises bei einer Gegenstimme an.

### Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt anstelle des BÜ-Zevenaarerstraße eine Straßenüberführung (SÜ).

### **BÜ - Konzept**



### Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung:

Weiterhin beschließt der Rat der Stadt Emmerich am Rhein, die Verwaltung zu beauftragen, auf Basis dieser Beschlüsse in den sich für das Jahr 2009 abzeichnenden Planfeststellungsverfahren zu den jeweiligen Bahnübergangs-Beseitigungsmaßnahmen im einzelnen Stellung zu nehmen.