



		Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	öffentlich	05 - 15 0379/2011/1	26.05.2011

Betreff

Bahnübergangs-Beseitigungskonzept;
hier: 1. Abkoppelung des Verfahrens BÜ-Kerstenstraße/Baumannstraße
2. EÜ Löwentor: Einsietiger Fuß- und Radweg

Beratungsfolge

Rat	31.05.2011
-----	------------

Beschlussvorschlag

1.

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beauftragt die Verwaltung, entgegen der bisherigen Beschlussfassung, das Verfahren zum Ersatz des BÜ-Kerstenstraße durch eine Eisenbahnüberführung im Verlauf der Baumannstraße vom Planfeststellungsverfahren ABS 46/2 abzukoppeln und vorzeitig über ein Plangenehmigungsverfahren einer planerischen und baulichen Lösung zuzuführen.

**Beratungsergebnis des Rates zu Pkt. 1 vom 22.02.2011:
30 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 4 Enthaltungen**

2.

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein nimmt das Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 27.01.2011 sowie die Stellungnahme des RA Dr. Oerder zur Kenntnis, dass der, seitens der Stadt Emmerich am Rhein gewünschte, zusätzliche Fuß- und Radweg in der für Kfz gedachten EÜ Löwentor nicht Bestandteil der kreuzungsbedingten Kosten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) sein wird. Damit wird die mit Ratsbeschluss vom 03.02.2009 festgesetzte Bedingung ("Die Nebenanlage in der EÜ wird nur unter der Voraussetzung realisiert, dass diese durch den Bund und die DB AG mitfinanziert wird") nicht eintreten. Dementsprechend beauftragt der Rat der Stadt Emmerich am Rhein die Verwaltung, die weitere Planung des EÜ Löwentor, ohne die Berücksichtigung des zusätzlichen Geh- und Radweges, vorzunehmen.

Begründung :

Der Rat der Stadt Emmerich hat in seiner Sitzung am 03.02. 2009 die Aufhebung des Bahnübergangs ‚Am Löwentor‘ und dessen Ersatz durch eine EÜ mit einem einseitigen Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr sowie durch eine separate Fuß- und Radwegunterführung (EÜ-F) am derzeit bestehenden BÜ Löwentor beschlossen. **Ebenfalls Bestandteil dieses Beschlusses war die Einschränkung, dass die Nebenanlage in der EÜ nur unter der Voraussetzung realisiert wird, dass diese durch den Bund und die DB AG mitfinanziert wird.**

Auf eine entsprechende Anfrage hat das Bundesverkehrsministerium mit Schreiben vom 27.01.2011 unmissverständlich mitgeteilt, dass der Geh- und Radweg in der EÜ deswegen nicht zur kreuzungsbedingten Masse gezählt wird, an der sich der Bund mit einem Drittel beteiligen würde, weil ja 70 m weiter am Ort des vorhandenen Bahnübergangs mit einer separaten Eisenbahnüberführung (EÜF) die Verkehrsbeziehungen für den Fußgänger und Fahrradfahrer ersetzt werden. Das besagte Schreiben ist der Vorlage beigelegt (Anlage 1).

Den Sachverhalt hat die Verwaltung vor dem Hintergrund des geltenden Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) von der sie beratenden Kanzlei prüfen lassen. Im Ergebnis kann eine zusätzliche Nebenanlage in der geplanten EÜ nur dann realisiert werden, wenn die Stadt Emmerich am Rhein diese selbst finanziert (Anlage 2).

Dies hatte der Rat der Stadt Emmerich am Rhein seinerzeit ausgeschlossen (mit Beschluss vom 03.02.2009, Vorlagenr. 05-140896/2008 E3) Die Verwaltung schlägt vor, die weitere Planung des EÜ Löwentor ohne die Berücksichtigung des zusätzlichen Geh- und Radweges vorzunehmen.

In der Sitzung des Rates der Stadt Emmerich am Rhein vom 22.02.2011 wurde seitens der CDU-Ratsfraktion zu der Maßnahme Löwentor Beratungsbedarf angemeldet.

Im Hinblick auf einen in Kürze anstehenden weiteren Abstimmungstermin mit Vertretern des Landesverkehrsministeriums und der DB AG zu den noch bestehenden Dissensfällen des BÜ-Konzeptes werden seitens des Ministeriums politisch abgestimmte Lösungsvorschläge der Stadt Emmerich am Rhein erwartet.

Nach Einschätzung der Verwaltung begründet sich der Beratungsbedarf der CDU-Fraktion, der in der Sitzung am 22.02.2011 angemeldet wurde, auf die Fragestellung der Finanzierung eines weiteren zusätzlichen einseitigen Fuß-, Radweges im Zweirichtungsverkehr in der geplanten Eisenbahnüberführung.

Bereits in der Beschlussfassung des Rates am 03.02.2009 (Vorlage-Nr. 05-14 0896/2008 E3) wurde diese Frage detailliert ausgeführt. Dabei wurde u.a. auch eine Finanzierungsvariante mit einem fiktiven Bau einer Straßenunterführung mit einem beidseitigen Fuß-, Radweg (Fiktiventwurf) diskutiert (Anlage 3). Errichtet würde jedoch nur ein einseitiger Zweirichtungs-Fuß-, Radweg. Die Kostendifferenz zwischen der fiktiven Kostenmasse und der zu bauenden Variante würde dann als Teilfinanzierung der separaten Fuß-, Radwegunterführung dienen.

Am 04.12.2008 fand bei der Bezirksregierung Düsseldorf zu dieser Thematik 'Fiktiv-Entwurf' ein Besprechungstermin mit der DB AG und der Stadt Emmerich am Rhein statt.

Hierbei wurde durch die Bezirksregierung als Zuschussgeber und Verfahrensträger wie nachfolgend beschrieben Stellung genommen :

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-, Radwegunterführung im Bereich des aufzuhebenden BÜ Löwentor sowie eine EÜ in Richtung Hafenstraße vor. 80 – 85 % der Radfahrer und Fußgänger, die den BÜ queren fahren in die Innenstadt, nur 15-20 % Richtung Bahnhof.

Die Variante I (EÜ ohne Nebenanlagen + EÜ-F) ist verkehrsgerecht und gewährleistet eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer.

Die Errichtung von Nebenanlagen entlang der EÜ wird als Komfortangebot gesehen, dass auch im Hinblick auf die sparsame Verwendung von Fördermitteln sowie der Förderung möglichst vieler Maßnahmen bzw. Kommunen (BÜ-Beseitigung) nicht gefördert wird, sondern von der Kommune selbst zu tragen ist.

Der Umweg den Radfahrer und Fußgänger in Kauf nehmen müssen wird als akzeptabel eingestuft. 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 vorgestellten Finanzierungsvariante (Fiktiv-Entwurf) aus.

Rechtliche Betrachtung :

➤ Eisenbahnkreuzungsgesetz / Eisenbahnkreuzungsverordnung

In § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz EKRg ist festgelegt, dass höhengleiche Kreuzungen (Eisenbahn und Straße) zu beseitigen sind, soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordern. Bezüglich der Kostenteilung sieht § 13 EKRg eine Kostendrittteilung unter den Beteiligten vor. Das letzte Drittel übernimmt, bei Schienenwegen einer Eisenbahn des Bundes, der Bund.

Welche Kosten genau zur drittelnden Kostenmasse gehören regelt die 1. Eisenbahn-kreuzungsverordnung §1 (1. EKrV). Hiernach gehören bei der Herstellung einer neuen Kreuzung die Aufwendungen an den sich kreuzenden Verkehrswegen zur Kostenmasse, die unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Technik notwendig sind, damit die Kreuzung den Anforderungen der Sicherheit sowie der Abwicklung des Verkehres genügen.

Zur Analyse des Ist-Zustandes wurde am Knotenpunkt Löwentor am 18.10.2007 der bestehende Fußgänger-, und Radfahrerverkehr mittels Verkehrszählung festgehalten. Dieser stellt sich wie folgt dar (Anlage 4):

Je nach Tageszeit gehen/fahren 80 - 85 % der den Bahnübergang querenden in die Innenstadt, lediglich 15 - 20 % gehen / fahren in Richtung Bahnhof.

Das Ergebnis der Verkehrszählung verdeutlicht, dass die Hauptverkehrroute in Richtung Innenstadt verläuft. Zur optimalen Abwicklung des Verkehres begründet sich daher der Bau einer EÜ-F an dieser Stelle. Unter Berücksichtigung des Vorgenannten ist eine zusätzliche Fußgänger-, Radfahrerquerung in der EÜ nicht durchsetzbar.

➤ **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Entflechtungsgesetz)**

Das auf die Stadt Emmerich am Rhein gem. EKrG entfallende Kostendrittel wird durch das GVFG gefördert.

In diesem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wird in §1 geregelt, dass der Bund den Ländern Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden gewährt. Die durch die Länder an die Kommunen geleiteten Förderungen werden gemäß GVFG §3 Abs. 1.c unter der Voraussetzung vergeben, dass bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist.

Dies zeigt ebenfalls auf, dass, da die Hauptroute der Fußgänger und Radfahrer in Richtung Innenstadt verläuft, hier aus verkehrstechnischer Sicht und zur optimalen Abwicklung des Verkehres der Fuß-, Radweg zu verlaufen hat und dort eine EÜ-F notwendig ist.

Die von der Bezirksregierung Düsseldorf als Zuschussgeber und Verfahrensträger dargestellten rechtlichen Gegebenheiten wurden in den o.g. Schreiben des Bundesverkehrsministeriums sowie im Schreiben der die Verwaltung beratenden Kanzlei nochmals unterstrichen (Anlage 1 + 2).

Unter Berücksichtigung der rechtlichen Gegebenheiten ist somit als Ergebnis festzuhalten, dass nur die Variante 1 (EÜ ohne Nebenanlagen + EÜ-F) den rechtlichen Vorgaben entspricht und von allen Kreuzungsbeteiligten sowie dem Verfahrensträger mitgetragen wird; ein Konsensfall.

Finanzierung

Im Falle eines von der Stadt Emmerich am Rhein gewünschten einseitigen Zweirichtung- Fuß-, Radweg in der Kfz-Eisenbahnüberführung EÜ würden zusätzliche Kosten in Höhe von 4,8 Mio. € verursacht werden. Diese wären durch die Stadt Emmerich am Rhein allein zu finanzieren, da sie weder zur Kostenmasse (s. 1.EKrV) gehören, noch gefördert (s. GVFG) würden. Da sich diese Maßnahme dann aber auch als Dissensfall darstellt, hätte dies noch weitere Folgen :

Der sich aus der Kostendrittelergebende Anteil der Stadt Emmerich würde nicht zu 100 % im Konsensfalle, gemäß dem Schreiben des ehem. Verkehrsministers Lienenkämper, gefördert, sondern lediglich zu 75 %. In dieser Fallbetrachtung würde sich der städt. Eigenanteil von ca. 3,6 Mio.€ um weitere 4,8 Mio.€ auf insgesamt ca. 8,4 Mio.€ erhöhen.

Die Verwaltung ist daher der Auffassung, dass aus Kostengründen, auch im Hinblick auf die von der Stadt Emmerich am Rhein zu tragenden Kosten des gesamten Bahnübergangsbeseitigungskonzeptes, auf eine doppelte Fuß-, Radwegerschließung verzichtet werden sollte.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 2.5.

Der Bürgermeister