



**Niederschrift
zur 22. Sitzung
des Ausschusses für Stadtentwicklung
am 12.06.2012 um 17.00 Uhr im Ratssaal**

Tagesordnung

I. Öffentlich

- 1 Einwohnerfragestunde
- 2 Feststellung der Sitzungsniederschriften vom 25.04. und 02.05.2012
- 3 05 - 15 0737/2012 Vortrag von Vertretern des VRR zum Thema "Schienengebundener Nahverkehr";
hier: Qualität des Nahverkehrsangebotes
- 4 05 - 15 0733/2012 Vorstellung eines überarbeiteten Liniennetzkonzeptes für den Busverkehr
- 5 05 - 15 0744/2012 Antrag Nr. IX/2012 der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 31.05.2012
- 6 05 - 15 0731/2012 Bahnübergangbeseitigungskonzept;
hier: 1.) Teilplan Elten
2.) Ersatzbauwerk 's Heerenberger Straße
- 7 05 - 15 0659/2012 10. Änderung des Bebauungsplanes Nr. E 17/1 - Hafestraße -;
hier: 1) Bericht zu den Beteiligungen gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB
2) Beschluss zur 2. Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
3) Beschluss eines Entwurfes einer Gestaltungssatzung gemäß § 86 Abs. 1 BauO NRW
- 8 05 - 15 0734/2012 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. P 4/1 - Raiffeisenstraße / Süd -;
hier: 1) Aufstellungsbeschluss
2) Beschluss zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung
- 9 05 - 15 0735/2012 4. Änderung des Bebauungsplanes E 7/4 - Hansastrasse -;
hier: 1) Aufstellungsbeschluss
2) Beschluss zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung
- 10 05 - 15 0729/2012 Fällen eines städtischen Ahornbaumes auf dem Grundstück Flur 20, Flurstück 168 und 284 an der Wallstraße
- 11 05 - 15 0730/2012 Fällen eines Ahornbaumes auf dem Grundstück Flur 2, Flurstück 294 F an der Deichstraße im Ortsteil Dornick

Gäste

Herr Biewald	(vom Landesbetrieb Straßenbau NRW), (zu Top 6)
Herr Drabiniok	(vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Gelsenkirchen), (zu Top 3)
Herr Geerlings	(von der NIAG), (zu Top 4)
Herr Rohde	(von der NIAG), (zu Top 4)
Herr Spilka	(vom Landesbetrieb Straßenbau NRW), (zu Top 6)

Der Vorsitzende Jansen eröffnet um 17.00 Uhr die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und begrüßt die Ausschussmitglieder, die anwesenden Einwohner, die Gäste Herr Dabrinok vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zu TOP 3, die Herren Rohe und Geerlings von der NIAG zu TOP 4 die Herren Biewald und Spilka vom Landesbetrieb Straßenbau NRW zu TOP 5 , die Vertreter der Verwaltung und der örtlichen Presse. Er stellt fest, dass die Einladung allen Ausschussmitgliedern ordnungsgemäß und fristgerecht zugestellt wurde.

I. Öffentlich**1. Einwohnerfragestunde**

Von anwesenden Bürgern werden keine Wortmeldungen vorgetragen.

2. Feststellung der Sitzungsniederschriften vom 25.04. und 02.05.2012

Da keine Einwände gegen die gemäß § 21 Abs. 4 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse zur Feststellung vorgelegten Niederschriften erhoben werden, werden sie vom Vorsitzenden und der Schriftführerin unterzeichnet.

**3. Vortrag von Vertretern des VRR zum Thema "Schienengebundener Nahverkehr";
hier: Qualität des Nahverkehrsangebotes
Vorlage: 05 - 15 0737/2012**

Herr Drabiniok erläutert eingehend anhand einer Power-Point-Präsentation die Qualität des Angebotes und das zukünftige Betriebskonzept.

Für den VRR ist es besonders wichtig, die Qualitätskriterien aus Sicht der Kunden in das tägliche Arbeitsgeschehen und den Verkehrsverträgen mitzuverankern.

Bei den Qualitätsproblemen des RE 5 muss man deutlich unterscheiden zwischen den Problemen im Regelbetrieb und den möglichen Qualitätseinschränkungen des Leistungsangebotes durch Baustellen.

Hinsichtlich der Qualität des SPNV führt er aus, dass der Kunde diesbezüglich bestimmte Anforderungen hat:

- pünktlicher und zuverlässiger Betrieb (keine Verspätungen, kein Zugausfall)
- sicherer und sauberer Transport
- rechtzeitige/frühzeitige Informationen sowohl im Regelbetrieb als auch bei möglichen Störungen im Betriebsablauf

Diese Erwartungen sind in den Verkehrsverträgen, die mit den Verkehrsunternehmen abgeschlossen werden, niedergelegt. Insgesamt sind dort 13 Kriterien aufgelistet, die die Qualität beschreiben und besondere Anforderungen stellen; z. B. Ausfall von Zügen, Pünktlichkeit, Fahrgastinformation, Ersatzleistung etc. Die Qualität wird auf allen SPNV-Linien ständig zum einen durch Leistungsnachweise, die von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden, und zum anderen durch Befragung von Fahrgästen gemessen. Wichtig ist, dass wenn eine Leistung nicht erbracht wird (z. B. Zugausfall) es keine Vergütung gibt. Bei einer mangelhaften Leistung (wie z. B. Verspätung, Sauberkeit, Einsatz falscher Fahrzeuge) wird in Abzug gebracht.

In einem ständigen Prozess mit den Verkehrsunternehmen soll die Qualität verbessert werden. Hierzu werden regelmäßige Gespräche (1 bis 2 Mal im Jahr) mit den Verkehrsunternehmen geführt. Eine Dokumentation der Qualitätsuntersuchung erfolgt durch den jährlichen Qualitätsbericht; darin werden detaillierte Aussagen zu einzelnen Linien hinsichtlich der Kriterien gemacht. Der Qualitätsbericht kann über die Internetseite des VRR gelesen werden.

Nun geht er auf den Regionalexpress 5 ein. Gemäß dem Qualitätsbericht hat der RE 5 eine relativ hohe Verspätung (über das ganze Jahr gemessen eine Verspätung von 2 Minuten). Alle RE-Linien im VRR-Bereich haben relativ schlechte Pünktlichkeiten im Vergleich zu den RB-Linien oder S-Bahnlinien. Dies ist darin begründet, dass die RE-Linien langlaufende Linien sind (RE 5 mit über 200 km) und es immer wieder zu technischen Störungen (Oberleitungsstörung, Fahrleitungsstörung, Signalstörung, kleine Baustellen etc.) kommt. Charakteristisch für alle RE-Linien wie auch für die RE 5 ist die Mitbenutzung von Strecken, die auch vom Fernverkehr befahren werden. Hinzu kommt, dass die RE 5 neben der RE 1 die einzige Linie ist, die eine direkte Verbindung zwischen Düsseldorf und Köln herstellt. Auf dieser Strecke sind häufig große Veranstaltungsverkehre mit einem großen Fahrgastandrang an den Bahnstationen, die lange Aufenthaltszeiten mit sich bringen und somit die einkalkulierte Fahrzeit nicht immer eingehalten werden kann.

Er macht allerdings auch deutlich, dass die RE 5 lt. Qualitätsbericht nicht zu den schlechtesten Linien zählt.

Nunmehr geht er auf 2 Aspekte ein. Bei dem RE 5 gibt es häufig Verspätungszeiten von 10 bis 15 Minuten. Bei dem RE 5 auf der Langstreckenlinie ist es wichtig, dass bei der Rückfahrt von Emmerich in Richtung Koblenz die Linie pünktlich eingesetzt wird, um die Anschlussbindungen zum Fernverkehr und zu dem übrigen Nahverkehr eingehalten werden. Immer wenn es um Verspätungen von 10 bis 15 Minuten geht reicht die Wendezeit in Emmerich (15 Minuten) nicht aus, um den Zug pünktlich auf den Rückweg zu bringen. Ziel ist es, dass sich die Verspätungen den ganzen Tag über verschleppen. Seitens der Bahn ist angedacht, in diesen Fällen die Züge in Wesel bereits zu kehren. Für die Zukunft sind dann generell Anschlusspendel bis Emmerich vorgesehen.

Nunmehr geht er auf eine andere Störsituation ein. Diese Störsituation wird dadurch hervorgerufen, dass teilweise auf dem Linienweg größere Baumaßnahmen durchgeführt werden. Die RE 5 kann nicht mit der normalen Geschwindigkeit fahren; es gibt Langsamfahrstellen und eingleisige Streckenabschnitte. Dadurch verkürzt sich für einen gewissen Zeitraum die Planmäßigkeit des RE 5, so dass auch hier die Kehre in Wesel durchgeführt wird. Für diesen Fall gibt es ein Ersatzangebot in Form eines Basisangebotes mit der RB 35. Die RB 35 wird die

durchgehende Verbindung von Emmerich über Wesel bis Duisburg und in der Hauptverkehrszeit bis Düsseldorf übernehmen.

Bei einem Fall, wo es um Baumaßnahmen geht und somit Ersatzmaßnahmen über einen längeren Zeitraum gefahren werden müssen, wird die Planung von der DB Region durchgeführt, nachdem sie mit dem VRR abgestimmt.

Er führt aus, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen eine dispositive Entscheidung fällt, wenn es Störungen im Regelverkehr gibt. Gibt es häufigere Störungen, wo keine richtige Entscheidung getroffen wird, wird dies im Erörterungstermin und den Qualitätsgesprächen mit der DB Regio erörtert.

Auf der anderen Seite hat man es mit lang andauernden Baustellen zu tun, für die Ersatzmaßnahmen gelten. Die Ersatzmaßnahmen werden mit dem VRR abgestimmt und vom Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt. Soweit die RE 5 mit längeren Fahrzeiten betroffen ist, ist der Leitgedanke der, die RB 35 als Grundangebot bis nach Emmerich durchzuführen. Bei entstandenen Irritationen und Problemen lag es sicherlich mitunter auch daran, dass die Information nicht immer sofort und frühzeitig und umfassend gegeben wurde. Es wird darauf gedrängt, dass sowohl bei Störungen im Regelfall als auch bei spontanen Störungen der Fahrgast sofort im Zuge die entsprechende Information bekommt. Im Falle von länger andauernden Baustellen und somit längeren Ersatzmaßnahmen ist auch eine frühzeitige Information in den Medien, Fahrplänen erfolgt.

Nunmehr geht er auf einen weiteren Störfall ein, der die Region zukünftig häufiger betreffen könnte. Durch Maßnahmen an dem elektronischen Stellwerk in Emmerich oder zukünftig durch Betuwe-Baumaßnahmen werden Ersatzverkehre eingerichtet werden müssen. Das bedeutet, dass der Schienenpersonennahverkehr gar nicht stattfindet und dieser über den Einsatz von Bussen vollzogen wird. In der Zeit vom 4. bis 8. Mai fand kein Schienenverkehr zwischen Dinslaken und Emmerich statt, da die Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerkes durchgeführt wurde. Seitens der DB Regio wurde ein Ersatzverkehr mit Bussen durchgeführt.

Ganzheitliche Störungen werden in diesem Jahr mindestens noch einmal auftreten. Im September/Oktober dieses Jahres stehen weitere Arbeiten an der Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerkes an, die eine Totalsperrung der gesamten Strecke über mehrere Tage nach sich zieht.

Nicht zu vergessen sind die Baumaßnahmen im Rahmen der Betuwe. Der Vorstand des VRR hat diesbezüglich bereits einen Gesprächstermin mit der DB-Netz vereinbart. Der VRR möchte frühzeitig darüber informiert sein, was auf die Betroffenen zukommt. Wann werden die Baumaßnahmen durchgeführt, mit welchen Auswirkungen ist zu rechnen und über welchen Zeitraum wird sich die Betuwe hinziehen.

Nunmehr geht er auf das Betriebskonzept/Leistungskonzept heute und zukünftig ein. Derzeit wird die RE 5 von Koblenz bis Emmerich, die RB 33 von Mönchengladbach bis Wesel (im Stundentakt), die RB 35 von Duisburg nach Wesel (mit Verstärkung in der Hauptverkehrszeit bis Emmerich bzw. Düsseldorf) und die RB 32 von Wesel nach Bocholt.

Die nachfolgenden Verbesserungspotenziale werden gesehen, die in den entsprechenden Ausschreibungsverfahren berücksichtigt werden sollen:

- keine durchgehende Verbindung nach Arnheim
- erhebliche Überkapazitäten zwischen Wesel und Emmerich (Einsatz von 6 Doppelstockwagen stündlich)
- größere Pünktlichkeit

Das Ausschreibungsverfahren für die RB 33 und RB 35 (= Niederrheinnetz) sind angelaufen. Die RE 5 soll gemeinsam mit anderen Linien (RE 1, RE 6, RE 11) in

das spätere RRX-Konzept einfließen, so dass diese Linien von Anfang an mit RRX-kompatiblen Wagen ausgeschrieben werden. Die Betriebsaufnahme für alle Linien ist der Dezember 2016. Die ersten Interessensbekundungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen sind schon da. Dem Verfahren ist folgendes Angebot zugrunde gelegt:

- Die RB 35 soll durchgängig von Düsseldorf über Duisburg, Wesel nach Emmerich mit Bedienung aller Halte fahren.
- Zusätzliche Fahrten für die Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten werden angeboten.
- Je nach Fahrzeugeinsatz, wie z. B. wenn es ein Triebfahrzeug-Konzept ist, soll auch in Wesel gestärkt werden.
- Der RE 5 wird von Wesel nach Koblenz zurückgenommen. Ab dem Jahr 2016 soll mit den Fahrzeugen gefahren werden, die RRX-tauglich sind.
- Die RB 33 wird wie bislang betrieben.
- Hinsichtlich der Pünktlichkeit ist mit einer größeren Stabilität zu rechnen, weil der lange Laufweg auf der RE 5 wegfällt, und diese Strecke durch die RB 35 abgedeckt werden soll. Für einige Fahrgäste könnte dies allerdings nachteilig sein, da die Strecke nunmehr mit einem einmaligen Umsteigen versehen ist. Es wird für gute Anschlüsse in Duisburg und Düsseldorf gesorgt.
- Verlängerung der RB 35 von Emmerich nach Arnheim. Bisherige Voraussetzung war die Finanzierbarkeit dieser Leistung. Vom Ministerium existieren Zusagen, die Leistungen auf deutschem Gebiet zu finanzieren. Die entsprechende Gespräche mit den holländischen Kollegen sehen tendenziell positiv aus. Derzeit werden entsprechende Finanzierungsvereinbarungen erarbeitet.

Nunmehr geht er noch auf die Haltepolitik ein. Vorteilhaft für die Region ist, dass im Rahmen der RB 35 neu von Emmerich bis nach Düsseldorf durchgängig stündlich alle Halte angedient werden. Es wird eine Verstärkung in der Hauptverkehrszeit geben, wo ebenfalls alle Halte angedient werden. Der Wunsch, dass, wenn eine Verlängerung nach Arnheim kommt, ein zusätzlicher Halt in Elten kommt, ist Bestandteil der Betuwe-Planung und wird dementsprechend berücksichtigt. Die Finanzierung des Haltes ist gesichert.

Nach dieser eingehenden Vorstellung eröffnet Vorsitzender Jansen die Diskussion.

Herr Kemkes weist darauf hin, dass, wenn es eine Verbindung nach Arnheim gibt, gemäß der Darstellung des Gebietsentwicklungsplanes eine Darstellung eines Haltepunktes sowohl in Elten als auch in Hüthum geplant sind.

Herr Drabiniok erklärt, dass ihm der Wunsch nach einem Halt in Hüthum relativ neu sei. Abschließend kann er keine Aussage machen. Allerdings muss deutlich gesagt werden, dass Hüthum vom Nachfragepotenzial geringer als Elten einzuschätzen ist. Ein zusätzlicher Halt führt immer zu Fahrzeitverlängerungen. Zu den Wendezeiten der RB 35 an beiden Endpunkte kann er derzeit nichts sagen. Ferner verursacht ein zusätzlicher Halt auch höhere Betriebskosten. Nach bisherigen Regelungen werden die Kosten immer vom Demjenigen getragen, der die zusätzliche Leistung bestellt. Ferner müsste das Bauvorhaben im Rahmen der Betuwe durch die DB vorgesehen werden.

Mitglied Jessner geht auf die Qualität ein und ist auch der Auffassung, dass die eingeleiteten Qualitätssicherungsmaßnahmen nicht unbedingt greifen. Es gibt immer noch Probleme bei der Sauberkeit, Sicherheit (alkoholisierte und randalierende Fahrgäste) und den überfüllten Zügen in den Stoßzeiten. Diese ganze

Problematik führt dazu, dass das Zugangebot lediglich von denen genutzt werden, die keine andere Möglichkeit haben. Hinzu kommt, dass Fahrgäste, die auf einmal in Wesel enden, sich anderweitig umschauchen müssen, wie sie bis zur Endstation kommen. Vorsorglich hat sich der Fahrgast dann schon im Vorfeld um eine andere Lösung bemüht. Auch das eingesetzte Zugmaterial ist nicht auf dem neuesten Stand. Insgesamt besteht der Eindruck, dass lediglich nur bis zum Einsatzbereich Wesel alles wichtig erscheint. Die Stadt Emmerich hat einen Anspruch auf Gleichbehandlung wie die anderen Städte.

Herr Drabiniok widerspricht dem Eindruck. Das zukünftige Angebot wurde verdichtet und ausgeweitet, um es attraktiver zu gestalten. Hinsichtlich der auftretenden Störfälle ist anzumerken, dass auch seitens der Fahrgäste eine sofortige Information an die Bahn erfolgt, damit andere Fahrgäste entsprechend frühzeitig informiert werden. Hieran mangelt es derzeit noch etwas. Es besteht derzeit noch ein sehr großes Defizit, die Fahrgastinformation auch so an den Fahrgast heranzubringen, dass dieser mit der Information etwas anfangen kann. Das Augenmerk wird darauf gelegt werden. An den Problemen hinsichtlich der Sauberkeit und Sicherheit wird gearbeitet.

Mitglied Tepasch schließt sich der Meinung von Mitglied Jessner an. Er macht allerdings deutlich, dass der Emmericher Bahnhof der dreckigste Bahnhof in Deutschland ist und über keine öffentliche Toilette verfügt. Er fragt hinsichtlich der geplanten Ausweitung an, ob das derzeitige Streckennetz die zusätzlichen Fahrten aufnehmen kann.

Herr Drabiniok erläutert, dass der VRR keinen Einfluss auf die Einrichtung einer Toilette hat. Diese Entscheidung obliegt der Bahn. 4 x im Jahr werden die einzelnen Bahnstationen von Profitestern hinsichtlich Zustand, Sauberkeit und Funktion bewertet. Ein entsprechend erstellter Stationsbericht gibt Aufschluss über diese Dinge.

Ferner teilt er mit, dass das geplante erweiterte Angebot durch das bestehende Streckennetz lt. Prüfung der DB Netz AG abgewickelt werden kann.

Abschließend stellt er klar, dass es keine Zweifel an der Betuwe gibt. Die Finanzierung muss sichergestellt werden, um zügig in die Baumaßnahme einzusteigen.

Mitglied Bartels hat die Frage, was RRX bedeutet. Ferner fragt er an, inwieweit sich die Reisedauer vom RE zur RB verändert.

Herr Drabiniok antwortet, dass RRX Rhein-Ruhr-Express bedeutet. Die zentrale Achse zwischen Dortmund, Bochum, Duisburg, Essen, Düsseldorf bis nach Köln soll für die zukünftigen Anforderungen vorbereitet werden. Auf dieser Achse verkehren sowohl Regionalexpress-Linien als auch ein umfangreicher Fernverkehr. Die Infrastruktur reicht nicht aus, um die Verkehre pünktlich abzuwickeln und um zusätzlich erforderliche Leistungen anzubieten. Ziel ist es, durchgehend 4 Fahrten pro Stunde eine Verbindung zwischen Dortmund bis nach Düsseldorf anzubieten. Hierfür sind das durchgängige 6. Gleis zwischen Düsseldorf und Duisburg, 4 Gleise zwischen Köln und Leverkusen und in einzelnen Städten Infrastrukturmaßnahmen unabdingbar. Das Projekt hat insgesamt ein Investitionsvolumen von ca. 2 Mrd. Euro und ist in den entsprechenden Ausbauplänen des Bundes verankert. Derzeit wartet man auf die entsprechenden Finanzierungsvereinbarungen. Die ersten 180 Mio. Euro sind für die ersten Maßnahmen im Bereich Köln freigegeben worden.

Der RRX dient dazu, den Schienenpersonennahverkehr für die Zukunft attraktiver zu gestalten und die Nachfrage zu bedienen.

Die andere wichtige Maßnahme ist die Betuwe, wo zukünftig mit erheblichem Güterverkehr zu rechnen ist. Es darf nicht passieren, dass der Güterverkehr den Nahverkehr verdrängt.

EU-weit gibt es neuerdings neue bevorzugte Korridore für den Güterverkehr. Einer der Korridore zieht von den Seehäfen in Belgien und den Niederlanden über die Betuwe die Rheinschiene entlang. Hier muss für Vorrangtrassen für den Güterverkehr gesorgt werden. Dieser soll im Jahre 2013 eingeführt werden. Es ist also unheimlich wichtig, dass das 3. Gleis für die Betuwe kommt, damit der Nahverkehr nicht erhebliche Einschränkungen erfährt.

Hinsichtlich der Reisedauer geht er davon aus, dass es keine erheblichen Reisezeitverlängerungen geben wird. Es werden neue spurstarke Fahrzeuge mit hoher Beschleunigung und hoher Geschwindigkeit eingesetzt, die durchaus einen zusätzlichen Halt aufnehmen können. Eine genaue Zahl kann er derzeit nicht nennen.

Mitglied Sickelmann schließt sich den Wortmeldungen der Vorredner an. Sicherlich ist die Erweiterung des Angebotes positiv zu sehen, allerdings möchten die Pendler genaue Informationen darüber, wie das Angebot für die nächsten 2 Jahre aussieht, um zum Arbeitsplatz zu gelangen. Die Verlässlichkeit der Strecke ist nicht mehr gewährleistet. Es sind nicht nur die Pendler in Richtung Ruhrgebiet die darauf angewiesen sind. Auch die Schüler der Hochschule in Kleve und die Schüler der Berufsschule sind darauf angewiesen.

Hierauf antwortet Herr Drabiniok, dass das bisherige Zugangebot für die nächsten 2-3 Jahre in der Form bestehen bleibt. Hinsichtlich der Pünktlichkeit ist man sehr bemüht, diesem gerecht zu werden. Allerdings ist nicht auszuschließen, dass aufgrund der langen Zuglinie und der Anzahl der vielen Baumaßnahmen es in dem einen oder anderen Fall zu Verspätungen kommen wird und es ein Kurzkehren in Wesel geben wird. Seitens der DB wird die Möglichkeit in Erwägung gezogen, einen entsprechenden Pendelzug von Emmerich bis Wesel einzusetzen, so dass die durchgehende Reisekette gewährleistet ist.

Die Informationspolitik muss so weit es geht verbessert werden, damit der Fahrgast sich so früh wie möglich auf diese Situation einstellen kann.

Mitglied ten Brink fragt an, wer die Kosten für die geplante Verbindung Emmerich-Arnheim trägt.

Herr Drabiniok antwortet, dass derzeit noch keine genauen Aussagen über die Größenordnung der Betriebskosten gemacht werden können. Es wird allerdings so sein, dass die Kosten bis zur niederländischen Grenze von Deutschland und ab der niederländischen Grenze von den Niederlanden gezahlt werden muss. Die weitere Anfrage von Mitglied ten Brink, ob die dann gefahrenen Mehrkilometer Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr haben, wird von Herrn Drabiniok verneint. Das Land hat im Rahmen der Überlegungen zur Neuauflistung des ÖPNV-Konzeptes bereits eine Finanzierungszusage gegeben, so dass entsprechende Mittel für den Schienenpersonennahverkehr für alle Aufgabenträger fließen. Darin ist die Finanzierung dieses zusätzlichen Verkehrs vom Land zugesagt worden, ohne dass es Leistungseinschränkungen in anderen Bereichen gibt.

Mitglied Schagen weist darauf hin, dass sowohl der RE 5 als auch die RB 35 nicht behindertengerecht sind (Einstieg in den Zug und Fortbewegung im Zug selbst).

Herr Drabiniok erklärt, dass bei den Doppelstockwagen derzeit noch kein niveaugleicher Einstieg gegeben ist. Sobald auf der Strecke des RE 5 RXX-kompatible Fahrzeuge eingesetzt werden wird ein niveaugleicher und behindertengerechter Einstieg gewährleistet. Auch die RB 35 wird mit entsprechenden Fahrzeugen ausgerüstet, die einen stufenlosen Einstieg (ausfahrbare Trittstufe) ermöglichen. Die Frage hinsichtlich des behindertengerechten Erreichens des Haltepunktes

gestaltet sich je nach Fall. Nach den Anordnungen des Eisenbahnbundesamtes wird das Anlegen von Aufzügen etc. in der Regel erst dann gefördert, wenn mehr als 1.000 Nutzer an der Station nachgewiesen werden.

Auf Nachfrage von Mitglied ten Brink antwortet Herr Drabiniok, dass der VRR den Zughalt in Elten anerkennt.

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen des VRR zur Kenntnis.

4. Vorstellung eines überarbeiteten Liniennetzkonzeptes für den Busverkehr Vorlage: 05 - 15 0733/2012

Herr Kemkes erläutert kurz die Vorlage. Das Buslinienkonzept wurde gemeinsam von der NIAG und der Stadt Emmerich am Rhein erarbeitet. Ziel ist es, das Qualitätsangebot für den Busverkehr zu verbessern. Das Emmericher Buslinienkonzept ist sehr stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet, so dass das Konzept für den normalen Fahrgast relativ unattraktiv ist. Mit dem neuen Buslinienkonzept soll auch der normale Fahrgast angesprochen werden. Im Arbeitskreis ÖPNV/SPNV am 05.06.2012 wurde das Buslinienkonzept bereits vorgestellt. Die daraus resultierenden Prüfaufträge

- Verbesserte Anbindung und Abstimmung mit dem Bürgerbus
- Veränderte Führung im Ortsteil Praest (Beeinträchtigung der Wohnstraßen Tulpen-/Nelkenstraße)
- Verbesserte Anbindung des Freizeitbades „Embricana“

Nunmehr stellt Herr Rhode von der NIAG das überarbeitete Liniennetzkonzept für den Busverkehr eingehend anhand einer Power-Point-Präsentation vor.

Zu Beginn erläutert er das bestehende Liniennetz. Das heutige Liniennetz verfügt über 2 Regionalbuslinien mit einer überregionalen Bedeutung. Der Schnellbus SB 58 verkehrt stündlich von Emmerich über Kleve, Kranenburg bis Nimwegen. Seit mittlerweile einem halben Jahr verkehrt diese Linie zwischen Emmerich und Kleve aufgrund des Standortes der Rhein-Waal-Hochschule an der ehemaligen Emmericher Kaserne im halbstündigen Takt. Nach durchgeführten Erhebungen wurde festgestellt, dass dieser Halb-Stunden-Takt stark nachgefragt wird. Auch nach Schließung des Standortes der Rhein-Waal-Hochschule an der ehemaligen Kaserne soll die halbstündige Taktung beibehalten werden.

Auch die Linie 88 ist eine wichtige Regionalbuslinie mit überregionaler Bedeutung, die heute im Stundentakt zwischen Rees und Emmerich fährt.

Im innerörtlichen Verkehr hat die Linie 94 von Elten über Hüthum in die Innenstadt eine wichtige Bedeutung. Derzeit wird sie u. a. durch die Linien 92 und 88/91, von s Heerenberg kommend, ergänzt. Die Linie fährt im Stundentakt sehr bedarfsorientiert mit Kleinfahrzeugen. Die Linie 90 aus dem Bereich Spielberg bedient den Schülerverkehr in dem Bereich; in den Ferienzeiten wird die Linie gar nicht bedient. Die Linie 93 von Emmerich bis Praest/Vrasselt ist vorrangig für die Bedürfnisse der Grundschule abgestellt und fließt daher nicht in die Überlegung für das überarbeitete Liniennetzkonzept ein.

Der gesamte Verkehr im östlichen Bereich wird durch den Bürgerbus ergänzt. Im Gegensatz zu vielen anderen Bürgerbussen in Deutschland ist der Bürgerbus eine Besonderheit, da durch ihn ein relativ regelmäßiger Verkehr im Stundentakt angeboten wird.

Zusammengefasst ist zu sagen, dass das derzeitige Liniennetzangebot überwiegend auf den Schülerverkehr zugeschnitten ist. Es ist kein anwenderfreundliches Angebot und ist mit keiner attraktiven Taktung versehen. Ein großes Problem stellen die vielen Bahnübergänge mit den geschlossenen Schranken dar. Zielsetzung durch das überarbeitete Liniennetzkonzept sind:

- Eingängige merkbare Taktung
- Ausweitung des Angebotes durch mehr Fahrten
- Bessere Abstimmung der Fahrpläne auf den RE 5
- Klare Linienführung
- Umgehung von Bahnübergängen
- Weniger Belastung durch große Busse in der Innenstadt

Nunmehr geht er auf die einzelnen Linien ein.

Der Schnellbus SB 58 fährt auf der bestehenden Strecke weiter und die Taktung bleibt auf den RE 5 abgestimmt. Darüber hinaus soll der Halbstundentakt von Montag bis Freitag ganztägig in dem Bereich der Kaserne beibehalten werden. Gleichzeitig ändert sich die Linienführung ein wenig im Bereich des Embricana; hier soll eine stündliche Andienung erfolgen.

Die Linie 94 soll zukünftig einen einheitlichen und einzigen Hauptlinienweg erhalten. In die Linie werden werden einige Leistungen der Linie 92 mit aufgenommen. Die Linie 94 soll zukünftig Montags bis Freitags stündlich verkehren; ergänzt durch die bekannten Verstärkerwagen in der Schülerspitze. Von ca. 13.00 Uhr bis ca. 18.00 Uhr ist geplant, auf einen festen Halbstundentakt umzustellen. Ferner ist geplant, eine Haltestelle am Nollenburger Weg einzurichten, um das Embricana entsprechend anzudienen. Das Angebot soll bis ca. 20.00 Uhr aufrechterhalten bleiben. Ab ca. 20.00 Uhr bis 22.00 Uhr ist das Angebot durch einen Taxi-Bus angedacht. Der Taxi-Bus muss eine halbe Stunde vor der Fahrt entsprechend vom Fahrgast beantragt werden; er kostet aber genau das gleiche, als wenn man mit dem Bus fährt. Hat der Fahrgast eine Wochenkarte/Monatskarte oder dergleichen ist diese Leistung bereits inbegriffen.

Die Linie 91 soll erstmal in der bestehenden Form beibehalten werden. Lediglich soll im Bereich der Innenstadt die Unterführung „van-Gülpen-Straße“ genutzt werden, um nicht mehr von den geschlossenen Bahnübergängen beeinträchtigt zu werden.

Die Linie 90 soll zukünftig analog der Betriebszeiten der Linie 94 eingesetzt werden; d. h. ganztägig bis ca. 18.00 Uhr im Stundentakt; verdichtet ab ca. 13.00 Uhr bis ca. 19.00 Uhr im Halbstundentakt während der Schultage. Ab 20.00 Uhr bis 22.00 Uhr wird auch hier das Taxi-Bus-Angebot vorgesehen.

Auf der Linie 93 wird nicht viel verändert; der Bus wird zukünftig nicht mehr über die Rosen-/Tulpen-/Nelkenstraße sondern über die von-der-Recke-Straße geführt.

Durch das überarbeitete Linienkonzept erreicht man eine Minderung der Fahrgastfahrten im Innenstadtbereich. Ergänzend erläutert Herr Geerlings, dass geplant ist, eine Hauptachse im Innenstadtbereich über Kleiner Löwe/Wollenweberstraße/Nonnenplatz in Richtung Wall entstehen zu lassen, damit der restliche Bereich der Innenstadt möglichst weit entlastet wird.

Herr Rhode erklärt weiter, dass Haltestellen wegfallen, versetzt und neue Haltestellen errichtet werden. Die Standorte werden gemeinsam mit der NIAG, Vertretern der Polizei und der Stadt erarbeitet werden.

Die Bewertung des Konzeptes im Vergleich zum jetzigen Zustand sieht so aus, dass 63.000 Nutzfahrplankilometer im Jahr mehr angeboten werden. Es entstehen Verbesserungen im Liniennetz- und Fahrplangebot, die den Bürgern ein we-

sentlich attraktiveres ÖPNV-Angebot bieten. Abschließend wird mit einer deutlichen Zunahme der Fahrgastnachfragen außerhalb des Schülerverkehrs gerechnet.

Die Umsetzung des überarbeiteten Konzeptes hat allerdings finanzielle Auswirkungen in Höhe von ca. 50.000,00 €/Jahr.

Mitglied Reintjes bedankt sich für den Vortrag. Bei der Linienführung 94 ist geplant, die Linie über die B 8 zu verändern und über den Hohen Weg verlaufen lassen. Er fragt nach, inwiefern sich die Fahrzeit auf der Linie somit verändert. Herr Geerlings beantwortet die Frage damit, dass die Fahrt um ca. 8-10 Minuten länger werden wird. Zur Zeit bestehen 2 Fahrwege auf der Linie 94; einmal über die B 8 und zum anderen über Borghees. Die mehrfach durchgeführten Zählungen haben ergeben, dass durchweg die Fahrten, die über Borghees führen, von deutlich mehr Fahrgästen genutzt werden, als bei der Strecke über die B 8. Verwunderlich ist das allerdings nicht, da die beiden Haltestellen auf der B 8 in keinsten Weise nachgefragt werden. Dies war der Grund, warum sich die NIAG für den Fahrweg nur über Borghees entschieden hat.

Er fragt an, wo der tatsächliche Haltepunkt für das „Embricana“ angedacht ist. Herr Geerlings erklärt, dass sich derzeit eine Haltestelle direkt am „Embricana“ befindet. Diese soll zukünftig über die Linie SB 58 zum Zwischentakt bedient werden. Eine neue Haltestelle soll ca. 200-300 m entfernt vom Embricana auf dem Nollenburger Weg eingerichtet werden, die sowohl über die Linie SB 58 als auch die Linie 94 mit abgedeckt wird (im Regelverkehr stündlich; an Schultagen Mo.-Fr. im Halbstundentakt).

Auf weitere Anfrage von Mitglied Reintjes antwortet Herr Geerlings, dass die bislang morgens gefahrene Schleife im Schülerverkehr an der Grundschule Hüthum zu schulrelevanten Fahrten durchgeführt wird.

Mitglied Reintjes fragt abschließend, ob neue Wartehäuschen aufgestellt werden und entsprechende Zuschussanträge der Stadt Emmerich gestellt werden, wenn neue Haltepunkte festgelegt werden.

Herr Geerlings teilt mit, dass er diese Frage insofern nicht beantworten kann, da die Wartehäuschen nicht von der NIAG sondern von der Stadt Emmerich aufgestellt werden müssen.

Auf Anfrage von Mitglied ten Brink teilt Herr Geerlings mit, dass die bisherige Haltestelle an der Konrad-Adenauer-Straße an die Karl-Arnold-Straße heran verlegt wird.

Mitglied Mölder liest die Planung zur Linie 88 in Praest so, dass die Bahnquerung im Bereich der Grünen Straße angelegt wurde. Allerdings ist bekannt, dass der Bahnübergang Grüne Straße aus technischen Gründen immer am längsten geschlossen ist und somit auch einen enormen Rückstau bis zur B 8 auslöst. Frage ist also, ob man übergangsweise, bis dieses Problem behoben ist, evtl. andere Bahnquerungen aufnehmen könnte.

Ferner fragt er an, ob im Bereich „Praestsches Feld“ die Möglichkeit besteht, auf dem Bahnweg eine Haltestelle einzurichten.

Zuletzt teilt er bezüglich der Lilienstraße in Emmerich mit, dass die dort geplante Haltestelle an der Goldsteede erfahrungsgemäß im Begegnungsverkehr immer zu Engpässen führen wird. Das gleiche gilt für die Kreuzung Paaltjessteede/Patersteede/Wollenweberstraße.

Ansonsten begrüßt Mitglied Mölder das überarbeitete Liniennetzkonzept für den Busverkehr und stellt den Antrag, nach Vorlage zu beschließen.

Herr Geerlings teilt auf die Anfrage von Mitglied Mölder hinsichtlich der Haltestelle Paaltjessteege mit, dass die Haltestelle aus dem Grund dort eingerichtet werden soll, um die Schüler der Hauptschule in der Nähe dieser ein- und aussteigen zu lassen. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass, wenn die Haltestelle nicht in unmittelbarer Nähe angelegt wird, sich die Schüler erstmal durch die halbe Innenstadt bewegen.

Zur geplanten Haltestelle in der Goldsteege ist anzumerken, dass diese auf dem Weg der neuen Linie 90 liegt, die in 99 % der Fälle mit dem im Konzept vorgestellten Midi-Bus bedient werden soll.

Herr Kemkes ergänzt, dass, bevor die Haltestellen neu eingerichtet werden, gemeinsam mit Vertretern der Verwaltung und der Polizei ein Ortstermin für die Standortbestimmung stattfinden wird.

Mitglied Schagen fragt an, ob die Haltestelle Goebelstraße aufgehoben wird, da sie immer einen enormen Rückstau in den Kreuzungsbereich hervorruft. Herr Kemkes erklärt, dass lt. Vorlage die Haltestelle aufgehoben wird.

Auf weitere Anfrage von Mitglied Schagen hinsichtlich des Anschlusses an den Buurtbus teilt Herr Geerlings mit, dass die Auslastung derzeit nicht so groß ist, dass ein großer Bus eingesetzt werden muss. Hinsichtlich der Absprache der Fahrzeiten ist es so, dass der Buurtbus seinen Fahrplan auf den deutschen Fahrplan angepasst hat.

Mitglied ten Brink fragt an, ob die Fahrzeiten der Linie 94 mit der Grundschule Hüthum und der Schule in Elten abgestimmt sind. Herr Geerlings antwortet, dass sich die Fahrzeiten an den Unterrichtsstunden der Schule orientieren. Die bisherigen schülerrelevanten Fahrten der Linie 92 werden über die neue Linie 94 aufgefangen. Der Schüler wird keine langen Wartezeiten in Kauf nehmen müssen. Mitglied ten Brink stellt für seine Fraktion den Antrag, entsprechend Vorlage zu beschließen.

Auf Anfrage von Mitglied Mölder antwortet Herr Geerlings, dass die Einführung des neuen Liniennetzkonzeptes für den Busverkehr von einer Promotion-Aktion begleitet wird. Das Konzept wird mit der Verwaltung noch abgestimmt werden. Herr Rhode teilt mit, dass eine frühzeitige Information der Bürger erfolgen wird; evtl. über Postwurfsendung.

Vorsitzender Jansen lässt nunmehr über den gemeinsamen Antrag der Mitglieder ten Brink und Mölder, nach Vorlage zu beschließen, abstimmen.

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein stimmt dem überarbeiteten Busverkehrskonzept der NIAG für die Stadt Emmerich am Rhein zu. Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, die entsprechenden Haushaltsmittel in Höhe von 50.000,00 € im Zuge der Haushaltsplanberatungen 2013 bereit zu stellen.

Abstimmungsergebnis

Stimmen dafür 21 Stimmen dagegen 0 Enthaltungen 0

**5. Antrag Nr. IX/2012 der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 31.05.2012
Vorlage: 05 - 15 0744/2012**

Herr Kemkes erläutert kurz die Vorlage. Ergänzend führt er aus, dass die Frage der Notwendigkeit zur Beteiligung und der teilweise angesprochenen Variantendiskussion nicht gesehen wird. Sieht man die Entwicklung des vom Rat beschlossenen Bahnübergangsbeseitigungskonzeptes ist festzustellen, dass die Variantendiskussion „Verlassen der Bahntrasse und Führung der B 8 auf der Gleistrasse“ im Zuge der damaligen Diskussion im Jahre 2004 bereits Gegenstand der Beschlussfassung war. Davon hat sich die Bahn im Jahre 2005 insofern verabschiedet, als sie die Aussage gemacht hat, dass sie nur eine optionale Planung 200 km/h macht, so dass eine Trassenverlegung nicht mehr notwendig ist. Die Auffassung der Bahn war die, dass nur dort für 200 km/h entsprechend ausgebaut wird, wo es wirtschaftlich vertretbar ist. Der Bereich Elten gehört nicht dazu, was entsprechend schriftlich von Seiten der Bahn mitgeteilt wurde. Eine erneute Diskussion dieser Variante ist aus Sicht der Verwaltung nicht durchsetzbar.

In der Ratsvorlage vom 03.02.2009 wurde das Bahnübergangsbeseitigungskonzept in Teilbereichen geändert und die sogenannte „Bergvariante“ vom Rat beschlossen worden. Dazu hat bereits im November 2008 seitens der Bahn in Elten im Kolpinghaus eine große Bürgerinformation stattgefunden, wo sowohl die Vorstellung der Bahn und der Straßenbulasträger als auch die seinerzeitige Auffassung des Rates hinsichtlich der möglichen Lösungen vorgestellt wurde. Ein Fehlbedarf an Bürgerinformation wird daher nicht gesehen.

Die beiden anderen Planfeststellungsabschnitte 3.4 und 3.5 (Emmerich und Elten) werden wie der Planfeststellungsabschnitt in Praest ablaufen. Sowohl seitens der Bahn als auch der Verwaltung werden umfangreiche Beteiligungen vor der eigentlichen Offenlage durchgeführt werden. Das Planverfahren jetzt sollte nicht nochmals aufgehalten werden, um umfangreiche Beteiligungen durchzuführen.

Mitglied Sickelmann begründet den Antrag ihrer Fraktion. Die Bürger sollten nochmals einbezogen werden, da es für Elten eine Entscheidung von großer Tragweite bedeutet. Ferner hat ihre Fraktion weiteren Beratungsbedarf, da sie sich unzureichend informiert fühlt. Der Antrag gliederte sich in 2 Teilbereiche auf:

- Ausreichend Zeit für eine Diskussion und Meinungsbildung (das von der Verwaltung vorgeschlagene Verfahren entspricht nicht einer modernen Bürgerbeteiligung)
- Anfertigung von perspektivischen Zeichnungen, damit auch Laien einen Eindruck in den Planung bekommen

Nunmehr hat sie noch ein paar Fragen an die Verwaltung.

Entgegen der Stellungnahme der Verwaltung bezieht sich der Antrag ihrer Fraktion nicht auf den Ratsbeschluss vom 03.02.2009 sondern auf die vorbereitenden Unterlagen vom 29.05.2012. In der damaligen Sitzung zur Beschlussfassung am 31.05.2011 hatte ihre Fraktion den Beschluss für nicht abstimmungsreif gehalten und damit kein verkehrstechnisches Problem gelöst wird. In der damaligen Abstimmungen haben sowohl die FDP als auch die Grünen dagegen gestimmt.

Ferner stellt sie die Frage, warum der Antrag ihrer Fraktion nur im Ausschuss für Stadtentwicklung zur Diskussion steht, da beantragt war, ihn auch im Rat zur Diskussion zu stellen.

Abschließend hat sie die letzte Frage, ob in der geplanten Bürgerinformation perspektivische Zeichnungen vorgelegt werden.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs erklärt, dass der Antrag im Rat mit einer separaten Vorlage abgehandelt wird.

Hinsichtlich der fairen Behandlung ist festzuhalten, dass am 03.02.2009 tatsächlich die Bergvariante einstimmig beschlossen wurde. In der Beschlussfassung am 31.05.2011 wurde lediglich über die Übergänge von Lobither Straße in Richtung Westen bis zur Staatsgrenze, aber nicht über die eigentliche Bergvariante, abgestimmt, da sie auch im Sinne einer Konsenslösung nicht strittig war.

Hinsichtlich der Bürgerinformation im Hotel Wanders um 19.00 Uhr teilt er ergänzend mit, dass auch die Pläne, die bereits im Arbeitskreis ÖPNV/SPNV vorgestellt wurden, in dieser vorgestellt werden.

Mitglied Jessner führt aus, dass es mittlerweile deutlich ist, dass mögliche Wunschlösungen nicht immer aufs Neue präsentiert werden können, wo absehbar ist, dass sie tatsächlich für die Entscheidungsfindung keine Relevanz hat. An den Bürger sollte also nicht die Information weitergeleitet werden, dass dies evtl. noch durchaus möglich sei. Gleichzeitig müsste allerdings auch allen Beteiligten klar sein, dass man unter Zeitdruck steht. Der Zeitrahmen wurde mittlerweile, um möglichst eigene Vorstellungen durchzusetzen, weitgehend ausgereizt. Nunmehr ist der Zeitpunkt gekommen, wo seitens der Stadt Emmerich am Rhein eine klare Aussage zur Planung gemacht werden muss.

Dennoch sollte selbstverständlich eine klare, ehrliche und umfangreiche Bürgerinformation zur Vorstellung der Planung mit allen möglichen technischen Hilfsmitteln erfolgen.

Er stellt den Antrag, nach Vorlage zu beschließen. Mitglied Tepasß schließt sich dem Antrag an.

Mitglied Sickelmann erwidert, dass nicht die Bahnlösung in dieser Sitzung verabschiedet werden soll. Sie zitiert aus der Vorlage aus 2011: „Daher entwickelte die Verwaltung zusammen mit der Ingenieursgruppe IVV Aachen im Herbst 2010 eine alternative Konzeption, die Kosten einsparen sollte, ohne die Vorstellung der Stadt aus dem Auge zu verlieren. Dabei ließen sich die Planer davon leiten, einen konkurrenzfähigen Gegenentwurf zu den Vorstellungen der Bahn zu entwickeln.“

Es handelt sich also nicht um die Vorstellung der Bahn, sondern um den zusammen mit der Stadt und der Ingenieursgruppe IVV erarbeiteten Entwurf. Die Vorstellung der Bahn ist aus Sicht ihrer Fraktion verbesserungswürdig und stellt nicht die beste Lösung unter dem Aspekt des Verkehrs und Schonung von Mensch und Natur dar. Daher sieht es ihre Fraktion als ganz wichtig an, dass die zusammen von der Verwaltung und Ingenieursgruppe IVV erarbeitete Lösung mit den Elteren Bürgern diskutiert wird.

Mitglied ten Brink ärgert die Haltung, dass nicht doch noch etwas erreicht werden kann und in welchem Zeitrahmen die Problematik diskutiert wurde. Seine eigentliche Meinung wird er bei Tagesordnungspunkt 6 zu Protokoll geben.

Vorsitzender Jansen lässt über den gemeinsamen Antrag der Mitglieder Jessner und Tepasß, nach Vorlage zu beschließen, abstimmen.

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt, mit der in der Verwaltungsvorlage ausgeführten Begründung, dem Antrag, die Beschlussfassung zur Modifizierung des Bahnübergangsbeseitigungskonzeptes in die Septembersitzung zu schieben, nicht zu folgen.

Abstimmungsergebnis

Stimmen dafür 15 Stimmen dagegen 5 Enthaltungen 1

**6. Bahnübergangbeseitigungskonzept;
hier: 1.) Teilplan Elten
2.) Ersatzbauwerk 's Heerenberger Straße
Vorlage: 05 - 15 0731/2012**

Herr Kemkes teilt ergänzend zur Vorlage mit, dass die gemeinsam mit der Ingenieursgruppe IVV entwickelte Lösung beim Ministerium in den Konsensgesprächen vorgeschlagen wurde. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass von den Vorhabenträgern (Ministerium, Bahn und Bundesverkehrsministerium) erklärt wurde, dass diese Lösung nicht umsetzbar, nicht durchsetzbar und nicht mitfinanziert wird. Aus diesem Gespräch ist die nunmehr zur Diskussion stehende Lösung herausgearbeitet worden, indem man statt der seinerzeit angedachten Straßenüberführung über den Sportplatz nunmehr eine Straßenunterführung plant. Die Stadt sieht die neue Planung als eine wesentliche Verbesserung an. Im Arbeitskreis ÖPNV/SPNV wurde diese Lösung vom Landesbetrieb Straßenbau bereits vorgestellt.

Nunmehr erläutert Herr Biewald vom Landesbetrieb Straßenbau die Planung eingehend anhand einer Power-Point-Präsentation.

Eingangs weist er darauf hin, dass der Landesbetrieb Straßenbau keine eigenmächtigen Entscheidungen trifft. Der Landesbetrieb untersteht dem Bundes- und Landesverkehrsministerium und führt dessen Weisungen aus.

Die Maßnahme an der B 8 (Emmericher Straße) unterliegt somit dem Bundesverkehrsministerium und die L 472 (Lobither Straße) unterliegt dem Landesverkehrsministerium. Bei dem großen bereits von Herrn Kemkes angesprochenen Abstimmungsgespräch war ergänzend auch die Eisenbahnabteilung anwesend, die über gewisse Maßnahmen zu entscheiden hat. Im Gesprächstermin wurde über die Bahnübergänge Lobither Straße und Zevenaarer Straße aber nicht über den Bahnübergang am Eltenberg diskutiert.

Die Straßenbauverwaltung führt die vorgegeben Dinge möglichst im Einklang mit der Bahn und den anderen Beteiligten aus.

Unterschiede gibt es ferner in den unterschiedlichen Rechtsverfahren. Beim Eltenberg verhält es sich so, dass ein eigenständiges Straßenkonzept mit 2 Varianten vorliegt. Eine neue Querung mit der Bahn ist nicht erforderlich, so dass das Eisenbahnbundesamt die Maßnahme als eine reine Straßenplanung einstuft und diese nichts mit dem 3gleisigen Ausbau der Strecke zu tun hat. Somit muss ein Planfeststellungsverfahren nach Straßenrecht angewendet werden. Entsprechender Ansprechpartner ist der Landesbetrieb und im weiteren Stadium die Bezirksregierung. In dem entsprechenden Verfahren wird ein Beteiligungsverfahren zum landschaftspflegerischen Begleitplan erfolgen, so dass die Aspekte und Besonderheiten des Eltener Berges Berücksichtigung finden.

Hingegen vertritt das Eisenbahnbundesamt bei den Maßnahmen Lobither Straße und Zevenaarer Straße die Auffassung, da eine höhenfreie Querung mit der Bahnstrecke entsteht und diese Bahnübergänge unmittelbar neben dem jetzigen Bahnübergang liegen, dass die Straßenbaumaßnahmen mit im Verfahren der Deutschen Bahn im Planungsabschnitt 3.5 mitbehandelt werden können. Ansprechpartner ist die Deutsche Bahn.

Bevor er nunmehr die eigentliche Planung vorstellt weist er darauf hin, dass es sich bei allen 3 Maßnahmen lediglich um Vorplanungen handelt.

Vorstellung der Planung Emmericher Straße - B 8/Bergvariante

Herr Biewald führt aus, dass der Bahnübergang kurz vor der Ortslage Elten geschlossen werden soll. Die Planung ist mit dem Bundes- und Landesverkehrsmini-

nisterium abgestimmt.

In Gleislage wird in Höhe des Viaduktes eine Straßenbrücke errichtet. Im weiteren Verlauf muss aufgrund der technischen Vorgaben der Hang eingeschnitten werden, um am Ende in den jetzigen Bestand der Straßentrasse der B 8 einzuschleifen.

Nunmehr gibt er eingehende Detailerläuterungen anhand des Detailschnittes.

Vorstellung der Planung Lobither Straße - L 472

Herr Biewald erklärt, dass man in Höhe Hauberg die jetzige Straßenführung verlassen wird, um dann in einer Troglage unter der Bahn zu verlaufen. Nach derzeitigem Kostenstand würde sich diese Maßnahme auf ca. 10 Mio. € belaufen. Das Landesverkehrsministerium hat angeregt, die Maßnahme wirtschaftlicher zu gestalten, indem man die Troglage verkürzt. Der anzulegende Rad-/Fußweg wird in einer Höhenlage verlaufen, so dass maximal 4 % Neigungswinkel zu erwarten sind. Am Ende der Strecke ist ein Kreisverkehr vorstellbar, der an der jetzigen B 8 anschließt.

Vorstellung der Planung Zevenaarer Straße - B 8

Herr Biewald erklärt, dass die vorgestellte Planung den kürzesten Verlauf hat und somit eine Kostenreduzierung mit sich bringt. Andererseits trägt sie dazu bei, bestehenden Waldbestand zu schonen. Die Variante wird so trassiert, dass sie mit maximal 70 km/h befahren werden kann. Die Höhenlage des Straßendamms wird bei ca. 10 m liegen.

Die entsprechende CD der Power-Point-Präsentation wurde allen Fraktionen zugeleitet.

Mitglied ten Brink teilt für seine Fraktion mit, dass man der vorgestellten Planung zustimmt. Persönlich gibt er folgendes Statement ab:

Um das gesamte Spektrum der bisher erreichten positiven Entscheidungen im Rahmen der Betuwe nicht zu gefährden und in Frage zu stellen und weitere Möglichkeiten der Modifizierung von Vorentwürfen und Planungen offen zu halten und nicht zu gefährden, sehe ich mich veranlasst, zur Zeit zum vorliegenden Beschlussvorschlag TOP 6, Teilplan Elten, keine Stellung zu beziehen.

Mitglied Sickelmann hatte für ihre Fraktion um die zur Verfügungstellung der CD der Power-Point-Präsentation gebeten, was allerdings bislang nicht erfolgt ist. Die vorgelegten Ausschussvorlagen sind nicht ausreichend und sie fühlt sich als Ratsmitglied und Fraktion nicht ausreichend informiert. Auf den in der Vorlage abgebildeten Farbkopien sind keine Zahlenangaben zu entnehmen, um eine entsprechende Beurteilung vornehmen zu können. Lediglich der Vortrag von Herrn Biewald lässt erahnen, welcher Eingriff stattfinden wird. Ihre Fraktion ist der Ansicht, dass die Vorlage nicht beschlussreif ist und einen solchen weitgehenden Beschluss nicht fassen kann. Ferner ist die Fraktion der Meinung, dass die Zeichnungen in der nunmehr vorliegenden Form nicht für eine Bürgerbeteiligung geeignet sind.

Bei der Kreisverkehrlösung der Lobither Straße hat sie die Frage, ob das geplante „Carvium Novum“ auf niederländischer Seite angeschlossen werden soll. Ferner weist sie darauf hin, dass sich an der Stelle des geplanten unteren Arms des Kreisverkehrs 3 imposante Eichen befinden, die von der Planung verschont bleiben sollten. Sie wünscht einen perspektivischen Eindruck der Planung, da man die Planung derzeit nur eindimensional betrachten kann.

Herr Biewald erwähnt nochmals, dass man sich lediglich im Stadium der Vorplanung befindet und der Kreisverkehr nicht korrekt dargestellt ist. Sicherlich lässt

die Planung sowohl eine Verschiebung des Kreisverkehr als auch der Trasse noch zu. Sicherlich könnte man auch durchaus über eine Einmündung mit entsprechender Signalanlage nachdenken. Derzeit wird man mit der vorgestellten Planung weiter verfahren.

Herr Kemkes sagt zu, dass die Power-Point-Präsentation in CD-Form zugeleitet wird.

Für Mitglied Jessner ist die vorgestellte Planung ausreichend für die Beschlussfassung. In Elten bedeutet die Planung eine enorme Baumaßnahme und man muss sich entscheiden, ob man dem zustimmt, um mögliche Vorteile in Anspruch zu nehmen. Sicherlich muss man an einigen Stellen hinnehmen, dass der ein oder andere Bahnübergang geschlossen wird. Die Lösung der 's Heerenberger Straße ist aus seiner Sicht eine sehr vernünftige Lösung. Für seine Fraktion stimmt er der Vorlage zu. Alles weitere bezüglich der weiteren konkreten Ausgestaltung der Planung wird im entsprechenden Planfeststellungsverfahren bearbeitet werden.

Mitglied Tapaß bedankt sich bei Herrn Biewald für die Vorstellung der Planungen. Seine Fraktion stimmt der vorgestellten Planung und der Verwaltungsvorlage zu.

Mitglied ten Brink fragt an, welche Entfernung der weiteste Umweg für Fußgänger/Radfahrer/Schulkinder von links der Bahn (über verlängertes Viadukt oder verlängerte Lobither Straße) in Richtung Schule hat. Er fragt an, ob sich die Länge des Umweges im Rahmen der Rechtsprechung bewegt.

Eine Beantwortung kann von Herrn Biewald nicht gegeben werden, da diese Berechnung nicht erfolgte.

Mitglied Tapaß stellt gemäß der Geschäftsordnung einen Antrag auf Beendigung der Diskussion. Wiederholt wurde von Herrn Biewald erklärt, da es sich bislang um eine Vorplanung der Maßnahmen handelt.

Mitglied Sickelmann spricht sich gegen den Antrag der Geschäftsordnung aus. Den Mitgliedern im Fachausschuss muss die Gelegenheit gegeben werden, ihre Fachfragen zu stellen und beantwortet zu bekommen. Zum weiteren ist sie der Ansicht, dass sie daran gehindert wurde, die Höhenmaßstäbe der vorgestellten Planungen abfragen zu dürfen. Ferner ist ihre Frage, ob der neue Straßenverlauf der Lobither Straße auch als eine Anbindung des „Carvium Novum“ dient, ebenfalls übergangen und nicht beantwortet worden.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs teilt bezüglich „Carvium Novum“ mit, dass es sich bei der Planung „Lobither Straße“ um die Ersatzmaßnahme der Aufhebung eines Bahnüberganges mit den daraus resultierenden Maßnahmen handelt. Die Frage der Verkehrsführung von „Carvium Novum“ wird nicht behandelt. Wenn dieses Projekt realisiert wird, wird sicherlich die Lobither Straße eine der Zuwegungen sein.

Vorsitzender Jansen ergänzt, dass man für das Projekt „Carvium Novum“ ständig Gespräche mit der Gemeinde Zevenaar hinsichtlich einer Entlastung des Verkehrs auf der Lobither Straße führt.

Mitglied Evers verlässt die Sitzung um 19.25 Uhr vor der Abstimmung.

Vorsitzender Jansen lässt über den gemeinsamen Antrag der Mitglieder Jessner und Tapaß nach Vorlage zu beschließen, abstimmen.

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt das aktuelle Bahnübergangsbeseitigungskonzept vom 03.02.2009, in der Fassung vom 31.05.2011, in den nachfolgenden Punkten zu modifizieren:

BÜ 's-Heerenberger Straße	Eisenbahnüberführung mit Nebenanlagen in reduzierter Durchfahrtshöhe EÜ-Pkw im jetzigen Verlauf der Straße
BÜ Lobither Straße (L472)	Eisenbahnüberführung EÜ mit Nebenanlagen im Bereich der Sportanlagen
BÜ Haagsche Straße	Ersatzlose Aufhebung
BÜ Bindsberger Weg	Aufhebung und Ersatz mittels eines Seitenweges zur Straße Grondstein
BÜ Zevenaarer Straße (B8)	Straßenüberführung SÜ mit Nebenanlagen

Abstimmungsergebnis

Stimmen dafür 16 Stimmen dagegen 1 Enthaltungen 3

7. **10. Änderung des Bebauungsplanes Nr. E 17/1 - Hafenstraße - ;
hier: 1) Bericht zu den Beteiligungen gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2
BauGB
2) Beschluss zur 2. Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
3) Beschluss eines Entwurfes einer Gestaltungssatzung gemäß § 86
Abs. 1 BauO NRW
Vorlage: 05 - 15 0659/2012**

Herr Kemkes erläutert kurz die Vorlage.

Die seitens der Öffentlichkeit vorgetragenen Anregungen wurden eingehend geprüft, wie man aus der Vorlage ersehen kann. Es geht immer wieder um die Frage der Umsetzung des vom Rat beschlossenen Einzelhandelskonzeptes. Alle Aspekte wurden abgewogen und einem Abwägungsprozess unterzogen. Letztendlich führte dies dazu, dass der Plan in einigen Punkten überarbeitet wurde und sich die Verwaltung aufgrund aktueller Rechtsprechung entschlossen hat, eine 2. Offenlage mit den Veränderungen durchzuführen.

Mitglied Spiertz teilt für seine Fraktion mit, dass man dem Beschlussvorschlag der Verwaltung nicht zustimmt, da sich keine neuen Erkenntnisse ergeben haben.

Vorsitzender Jansen lässt über den Beschlussvorschlag der Verwaltung abstimmen.

Beschlussvorschlag

Zu 1)

Zu I.) Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt, dass die von Seiten der Rechtsanwaltskanzlei Kläne, Frye und Partner im Rahmen der Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vorgebrachte Stellungnahme mit den Ausführungen der Verwaltung abgewogen ist.

Zu 2)

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt die 2. Offenlage des vorliegenden Entwurfes zur 10. Änderung des Bebauungsplanes Nr. E 17/1 – Hafenstrasse – und beauftragt die Verwaltung eine erneute Offenlage des Planentwurfes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB durchzuführen.

Zu 3)

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt die beiliegende Gestaltungssatzung zur 10. Änderung des Bebauungsplanes Nr. E 17/1 – Hafenstrasse – mit ihrer Begründung als Entwurf einer eigenständigen Satzung gemäß § 86 Abs. 1 BauO NW.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt, den beiliegenden Entwurf einer Gestaltungssatzung für den Bereich der 10. Änderung des Bebauungsplanes Nr. E 17/1 – Hafenstrasse – zusammen mit den Planunterlagen zur Bebauungsplanänderung öffentlich auszulegen.

Abstimmungsergebnis

Stimmen dafür 16 Stimmen dagegen 4 Enthaltungen 0

8. **2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. P 4/1 - Raiffeisenstraße / Süd -;**
hier: 1) Aufstellungsbeschluss
2) Beschluss zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung
Vorlage: 05 - 15 0734/2012

Mitglied Spiertz teilt mit, dass er an der Beratung und Abstimmung nicht teilnimmt.

Mitglied Sickelmann führt aus, dass eine Aufhebung eines Pflanzgebotes beschlossen werden soll, welches nicht durchgesetzt worden ist. Sie fragt nach, ob der Ausgleich an anderer Stelle vollzogen wird oder ob das Pflanzgebot vielleicht sogar auf die Volksbank Emmerich übertragen werden kann.

Herr Kemkes erklärt, dass der nunmehr durchzuführende Eingriff bewertet wird, um entsprechende Ausgleichsmaßnahmen festzulegen. Auch die Festsetzung der Abpflanzung, welche nicht durchgeführt wurde, führt zwangsläufig zu einer Berechnung des Ausgleiches. Nach Möglichkeit soll der Ausgleich auf dem betreffenden Grundstück erfolgen; sollte der Ausgleich nicht in Gänze auf der Fläche erfolgen können, wird der Ausgleich noch auf anderen Flächen erfolgen. Die Umsetzung wird sich im Rahmen des Verfahrens ergeben.

Mitglied ten Brink stellt den Antrag, nach Vorlage zu beschließen.

Beschlussvorschlag

- 1) Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 1 Abs. 8 BauGB den Bebauungsplan Nr. P 4/1 -Raiffeisenstraße / Süd- dahingehend zu ändern, dass die Festsetzung eines Pflanzgebotes auf dem unbebauten Grundstück östlich der Einmündung Raiffeisenstraße / Reeser Straße Gemarkung Praest, Flur 4, Flurstück 191 aufgehoben wird und eine überbaubare Fläche von 4,0 x 2,5 m auf diesem Grundstück festgesetzt wird.

- 2) Der Ausschuss für Stadtentwicklung beauftragt die Verwaltung, die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB als „einfache Bürgerbeteiligung“ entsprechend Pkt. 3.1 der städtischen Richtlinien für die Durchführung der Bürgerbeteiligung in Bauleitplanverfahren in Form einer öffentlichen Auslegung des Planungsvorentwurfes sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB durchzuführen.

Abstimmungsergebnis

Stimmen dafür 19 Stimmen dagegen 0 Enthaltungen 0

9. **4. Änderung des Bebauungsplanes E 7/4 - HansasträÙe - ;
hier: 1) Aufstellungsbeschluss
2) Beschluss zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung
Vorlage: 05 - 15 0735/2012**

Herr Kemkes erläutert kurz die Vorlage. Er merkt an, dass es sich hierbei um ein letztes freies Grundstück handelt. Im Rahmen der Umsetzung des Planverfahrens hat sich gezeigt, dass das vorzufindende städtebauliche Bild überwiegend von klassischen eingeschossigen Einfamilienhäusern geprägt hat. Die festgesetzten 2-geschossigen Bereiche sind umgesetzt, auch wenn es in der Örtlichkeit nicht so aussieht. Die Dachflächen sind bauordnungsrechtlich so ausgenutzt worden, dass sie bauordnungsrechtlich zu einem Vollgeschoss werden; d. h. es fand eine 2-geschossige Bebauung statt, auch wenn es wie 1-geschossig wirkt. Um zu verhindern, dass das Grundstück möglicherweise mit einem Mehrfamilienhaus bebaut wird und sich möglicherweise nicht in die vorhandene Bebauung einfügt, hat die Verwaltung sich zu diesem städtebaulichen Eingreifen in Form der Planänderung entschlossen. Ziel ist das Erreichen einer baulichen Lösung, die es einerseits dem Grundstückseigentümer ermöglicht, das Grundstück einer Bebauung zuzuführen, und andererseits, dass sich die Bebauung städtebaulich einfügt.

Auf Anfrage von Mitglied Spiertz erklärt Herr Kemkes, dass nach der derzeitigen Bebauungsplanfestsetzung 2-geschossig gebaut werden muss. Die Verwaltung möchte aber eine Ausnahme in dem Fall erteilen, sollte eine Gruppenbaumaßnahme angestrebt werden, dass keine zwingende 2-geschossige Bebauung eingehalten werden muss. Es soll also die Möglichkeit gegeben werden, von der zwingenden 2-Geschossigkeit abzusehen.

Mitglied Spiertz stellt den Antrag, nach Vorlage zu beschließen.

Die Nachfrage von Mitglied Sickelmann, ob die Erweiterung der Baufläche so gewählt wurde, dass der bestehende Baumbestand erhalten bleibt, wird von der Verwaltung bejaht.

Auf letzte Nachfrage von Mitglied Bartels teilt Herr Kemkes mit, dass die Festsetzung der Gestaltungssatzung im Hinblick auf die Traufhöhen entsprechend angepasst wird.

Beschlussvorschlag

- 1) Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 1 Abs. 8 BauGB den Bebauungsplan Nr. E 7/4 -HansasträÙe- dahingehend zu ändern, dass
- a) das Maß der baulichen Nutzung für alle WA-Bereiche auf die im Be-

bauungsplanbereich entstandene ein- bis zweigeschossige Einfamilienwohnhausbebauung angepasst wird,

- b) die maximal zulässige Anzahl der Wohneinheiten pro Gebäude auf zwei beschränkt wird,
- c) für das unbebaute Eckgrundstück Hansastrasse / Norbert-Giltjes-Straße, Gemarkung Emmerich, Flur 7, Flst. 1329 und 1330 die Festsetzung der überbaubaren Fläche erweitert, die Beschränkung auf Einzel- und Doppelhausbauweise aufgehoben, eine Ausnahme von der zwingenden Zweigeschossigkeit an der Hansastrasse im Fall einer Gruppenbaumaßnahme eingeführt und die Festsetzung des Pflanzgebotes längs der Hansastrasse aufgehoben werden.

- 2) Der Ausschuss für Stadtentwicklung beauftragt die Verwaltung, die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB als „einfache Bürgerbeteiligung“ entsprechend Pkt. 3.1 der städtischen Richtlinien für die Durchführung der Bürgerbeteiligung in Bauleitplanverfahren in Form einer öffentlichen Auslegung des Planungsvorentwurfes sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB durchzuführen.

Abstimmungsergebnis

Stimmen dafür 20 Stimmen dagegen 0 Enthaltungen 0

**10. Fällen eines städtischen Ahornbaumes auf dem Grundstück Flur 20, Flurstück 168 und 284 an der Wallstraße
Vorlage: 05 - 15 0729/2012**

Mitglied Tepasß stellt den Antrag, nach Vorlage zu beschließen.

Beschlussvorschlag

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

Abstimmungsergebnis

Stimmen dafür 18 Stimmen dagegen 1 Enthaltungen 1

**11. Fällen eines Ahornbaumes auf dem Grundstück Flur 2, Flurstück 294 F an der Deichstraße
im Ortsteil Dornick
Vorlage: 05 - 15 0730/2012**

Vorsitzender Jansen lässt über den gemeinsamen Antrag einiger Ausschussmitglieder, nach Vorlage zu beschließen, abstimmen.

Beschlussvorschlag

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

Abstimmungsergebnis

Stimmen dafür 19 Stimmen dagegen 0 Enthaltungen 1

12. **Mitteilungen und Anfragen**

12.1. **Überflutung der Unterführung van-Gülpen-Straße bei Starkregen; hier: Anfrage von Mitglied Baars**

Mitglied Baars teilt mit, dass vor einigen Jahren in der van-Gülpen-Straße ein neuer Kanal verlegt wurde mit dem Ziel, dass die Unterführung bei Starkregen nicht mehr überflutet wird. Der letzte Starkregen hatte allerdings das Gegenteil zur Folge und die Unterführung war wieder mal überflutet. Für ihn stellt sich die Frage, wie das passieren konnte.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs erklärt, dass er hinsichtlich des damaligen Ausbaus und der Dimensionierung der Kanalrohre keine Aussagen machen kann. Fakt ist aber, dass der Kanal aufgrund technischer Gegebenheiten immer Schwierigkeiten mit sich bringt. Eine Beantwortung wird für die Niederschrift zugesagt.

Stellungnahme der Kommunalbetriebe Emmerich am Rhein:

Der Kanal im Bereich der Unterführung van-Gülpen-Straße wurde im Jahr 2006 aus baulichen und hydraulischen Gründen erneuert. Die Vergrößerung des vorh. Kanalquerschnittes erfolgte jedoch nicht zur Vermeidung der Überflutung der Unterführung, sondern zur Verbesserung der Entwässerungssituation des oberhalb liegenden Einzugsgebietes.

Im Übrigen staut das Mischwasserkanalnetz in der Ortslage Emmerich aufgrund der geländebedingt flachen Gefälleverhältnisse bereits bei mittleren Regenereignissen großräumig ein. Das führt bei Regenereignissen, die den Bemessungsregen wesentlich überschreiten, zu Überstauerscheinungen an den Stellen, die die geringste Geländehöhe aufweisen. An der Unterführung van-Gülpen-Straße ist das Geländeniveau besonders gering, was an dieser Stelle recht früh zu Überflutungerscheinungen führt.

Das Regenereignis vom 23.05.2012 ist als ein Jahrhundertereignis einzustufen und eine Überflutung an dieser Stelle sowie an weiteren Geländetiefpunkten unvermeidbar. Die Wahrscheinlichkeit des Überstaus einzelner Kanalschächte wird im Zuge des sich aktuell in Bearbeitung befindlichen Generalentwässerungsplans (GEP) untersucht. Der GEP wird dem Ausschuss voraussichtlich im September des Jahres vorgestellt.

12.2. **Aufstellung von Stahlquadern im Bereich des PAN; hier: Anfrage von Mitglied Baars**

Mitglied Baars teilt mit, dass er vor ca. 2 Wochen beobachtet hat, wie die Verwaltung am PAN mit 2 Stahlquadern vor Ort war. Er fragt nach, was dies zu bedeuten hat.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs erklärt, dass in einem Gerichtsverfahren mitgeteilt wurde, dass im Sinne der Verkehrssicherung an dem Kurvenbereich etwas passieren muss. Zum einen soll der Kurvenbereich nicht überfahren werden und zum anderen sind keine großen baulichen Maßnahmen seitens der Verwaltung gewünscht. Daher wurde seitens der Verwaltung eine erste Idee eingebracht, entsprechende Blumenkübel aufzustellen, welche sich in der Gestaltung und dem Bewuchs dem Vorhandenen auf der gegenüberliegenden Seite anpassen.

**12.3. Baumaßnahme Merowinger Straße;
hier: Anfrage von Mitglied Baars**

Mitglied Baars führt aus, dass nunmehr mit der Baumaßnahme Merowinger Straße Anfang der Woche begonnen wurde. Entsprechende Info-Briefe sind in der letzten Woche an die Bewohner versandt worden. Allerdings wurde von der Verwaltung versäumt, die Anwohner der Stichstraßen und des Hauses Merowinger Str. 28 entsprechend zu informieren, welches von ihm mittlerweile erfolgt ist.

**12.4. Baumaßnahme Europastraße/Fortunastraße/Im Haag;
hier: Anfrage von Mitglied Sloot**

Mitglied Sloot teilt mit, dass von den Anwohnern bereits mehrfach angemahnt wurde, dass die Abwasserrohre bei Starkregen die Wassermassen nicht aufnehmen können. Sie fragt an, ob die neu zu verlegenden Abwasserrohre ausreichend dimensioniert sind, so dass die Anwohner, die bereits mehrfach Wasserschäden hatten, beruhigt sein können. Auch im Bereich des Eltenberges waren beim letzten Starkregen erhebliche Schäden gemeldet worden. Sie regt an, die Verwaltung möge darüber nachdenken, im Bereich des Eltenberges Überlaufbecken anzulegen.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs erläutert, dass dies Thema des Generalentwässerungsplanes ist, der Ende des Jahres vorgestellt werden soll. Die diesem zugrundeliegenden Hochrechnungen der Starkregenereignisse werden im Bereich der Europastraße/Fortunastraße/Im Haag nochmals überprüft werden müssen. Ergänzend führt er aus, dass die Anwohner der Fortunastraße sich mit einem entsprechenden Brief an die Technischen Werke gewandt haben, der entsprechend beantwortet werden wird.

Stellungnahme der Kommunalbetriebe Emmerich am Rhein:

Im Ortsteil Elten fand sowohl am 20.05.2012 als auch am 23.05.2012 jeweils ein extremes Gewitterregenereignis statt.

Die bei den Gewitterregen angefallenen Wassermengen waren allerdings so groß und intensiv, dass man von katastrophalen Naturereignissen sprechen muss. Es wurden Regenmengen von bis zu 47,1 mm innerhalb von 70 Minuten bzw. 35,4 mm innerhalb von 150 Minuten gemessen. Dies entspricht einem Mehrfachen des Bemessungsregens für Kanalisationsanlagen und muss in den offiziellen Regenaufzeichnungen als Jahrhundertregen verzeichnet werden.

Wie auch Erfahrungen aus der Vergangenheit in anderen Kommunen gezeigt haben, sind bei solch katastrophalen Regenereignissen die Kanalnetze überfordert und es treten Überflutungen der Straßen und angrenzenden Grundstücke auf. Eine Auslegung der Kanalisationen samt Regenbecken und Pumpwerken auf solche katastrophale Ereignisse ist technisch nicht umsetzbar und in Bezug auf die Abwassergebühren auch nicht finanzierbar.

Allgemein erfolgt die Bemessung von Kanalisationsanlagen über definierte Regenereignisse, die statistisch alle 5 bzw. alle 10 Jahre auftreten können. Im Jahr 2001 ist das Kanalnetz von Elten im Zuge eines Generalentwässerungsplans (GEP) auf seine hydraulische Leistungsfähigkeit hin überprüft worden. Die bei der Berechnung nachgewiesenen Engstellen sind in der Zwischenzeit alle beseitigt worden.

Aktuell wird ein neuer GEP für das gesamte Stadtgebiet von Emmerich am Rhein erarbeitet, der verschärfte Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit gegen Überstauereignisse der Kanalisation beinhaltet. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse wurden bereits bei der aktuell laufenden Kanalbaumaßnahme im Bereich

der Europastraße, Fortunastraße und Im Haag berücksichtigt.

Aber auch diese Maßnahmen werden nicht ausreichen können, ein Überstauen des Kanalnetzes bzw. der Straßenoberflächen bei Starkregenereignissen wie am 20. und 23.05.2012 zu verhindern.

Eine zusätzliche Entlastung des Gebietes durch einen Netzverbund lässt sich wohl erst im Zuge des Ausbaus der Betuwe-Linie verwirklichen. Vorab werden entsprechende Gespräche mit der Bundesbahn aufgenommen, um eine möglichst frühe Umsetzung sicherzustellen.

Weitere Maßnahmen, um hier die Folgen einer Überflutung zu minimieren, sind geplant und u. a. mit der Anpassung der Straßenausbauplanung im Bereich der Europastraße angegangen worden.

Hier wird im Bereich der Bebauung Haus-Nrn. 2-6 / 15-25 der Europastraße das Profil der Straße nicht wie ursprünglich geplant niveaugleich mit den Hauszugängen ausgebaut, sondern mit einem Hochbordstein und im Mittel mit 12 cm Auftritt gebaut. Die hierdurch entstehende „Wanne“ im Straßenraum schafft bei Starkregenereignissen zusätzlichen Stauraum zur vorübergehenden Wasseraufnahme. Durch die geplante Mittelrinne und durch die Straßenquerneigung zur Mitte der Straße wird der Stauraum vergrößert und zum Ist-Zustand eine Verbesserung erzielt.

Letztlich kann aber die Stadt Emmerich am Rhein nicht alleine die Folgen einer solchen Katastrophe verhindern. Hier ist der aktive Selbstschutz der betroffenen Grundstückseigentümer notwendig (z. B. durch den Einbau einer Rückschlagklappe in die Hausanschlussleitung, sowie Sicherung von Kellerlichtschächten und Kellereingangstüren). Darüber hinaus ist der Abschluss einer Versicherung zu empfehlen, die die entsprechenden Schäden abdeckt.

13. Einwohnerfragestunde

Zur Einwohnerfragestunden werden keine Wortmeldungen vorgetragen.

Der Vorsitzende Jansen schließt um 20.00 Uhr die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung.

46446 Emmerich am Rhein, den 3. Juli 2012

Vorsitzender

Schriftführerin