



		TOP Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	öffentlich	05 - 15 0949/2013	04.04.2013

Betreff

Umgehungsstraße für den Ortseil Elten;
hier: Antrag der FDP-Ratsfraktion der Stadt Emmerich am Rhein, Nr. VI/2013 vom
25.01.2013

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	07.05.2013
Ausschuss für Stadtentwicklung	25.06.2013

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt dem Antrag zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu folgen.

Sachdarstellung :

Die von der FDP-Ratsfraktion beantragte Ortsumgehung Elten soll vermutlich zwischen der Lobither Straße (L472) und der Beeker Straße (L472) verlaufen.

Diese Trasse wurde bereits 1972 in den Flächennutzungsplan der Gemeinde Elten und nach der Kommunalen Neugliederung in den Flächennutzungsplan der Stadt Emmerich am Rhein übernommen (Anlage 1).

In 1978 wurde von Seiten des Landesstraßenbauamtes Kleve in Verbindung mit der Bundesbahn die Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge Emmericher Straße (B8) und Lobither Straße (L472) angestrengt. Dies sollten durch eine Verlegung der Bundesstraße 8 südlich der Gleise sowie eine Verlegung der L472 nördlich von Elten als Umgehungsstraße realisiert werden.

Im Dezember 1980 wurde durch den Landschaftsverband Rheinland das für Verlegung der B8 und L472 notwendige Verfahren zur Bestimmung der Linienführung gem. § 16 FStrG eingeleitet.

Zur abschließenden Stellungnahme im Verfahren wurden durch die politischen Parteien Bürgerversammlungen durchgeführt. Als Ergebnis war festzuhalten, dass sich die Bürgerschaft aufgrund der Zerschneidung der freien Landschaft und der landwirtschaftlicher Nutzflächen, der zu erwartenden Belästigung durch Verkehrslärm sowie dem Abbruch von Gebäuden gegen eine Verlegung der L472 zwischen B8 (Zevenaarer Straße) und L472 (Beeker Straße) ausgesprochen wurde.

Am 17.11.1981 wurde entsprechend im Rat der Stadt Emmerich über die Linienführung der L472n abgestimmt. Der Rat beschloss der Linienführung Variante II/IIa (Anlage 2) zuzustimmen mit der Auflage, die L472n zunächst nur bis zur jetzigen B8 im Bereich des Bauhofes zu führen. Der weitere Ausbau der L472n in späteren Jahren wird von dem Nachweis abhängig gemacht, dass das Verkehrsaufkommen eine Weiterführung durch die freie Landschaft rechtfertigt.

Auf Nachfrage des Landschaftsverbandes Rheinland vom 27.09.1989 die weiteren Planung der Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges Lobither Straße (L472) betreffend, wurde die Stellungnahme des Rates vom 17.11.1981 in der Sitzung am 30.01.1990 bestätigt.

Im derzeit gültigen Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf ‚GEP 99‘ ist die Umgehungsstraße entsprechend dieser Beschlusslage nur bis zur Zevenaarer Straße (B8) nicht dargestellt.

Im aktuellen Landesstraßenbedarfsplan ist sie ebenfalls nicht mehr vorhanden. Aus Sicht des Landesbetriebes besteht auch keine Notwendigkeit zur Errichtung der Umgehung. Teile der geplanten Trassenführung wurden bereits, in Absprache mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, überbaut.

VERFAHREN ZUR UMSETZUNG

Zur Errichtung einer neuen Ortsumgehung ist nachfolgendes idealisiertes Verfahren notwendig:

- Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NR
- Beantragung durch den Landesbetrieb zur Aufnahme in die Integrierte Gesamtverkehrsplanung IGVP.

- Die Aufstellung des IGVP sowie die Aufnahme in den Bedarfplan werden vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW (MBWSV) koordiniert und verantwortet.
Die umfangreichen Untersuchungs- und Planungsarbeiten werden von einer unabhängigen Projektgruppe (einem Konsortium externer Ingenieurbüros) entsprechend der Vorgaben des Ministeriums erarbeitet.
- Als Bewertungsergebnis des IGVP ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Quotient
- Diese Bewertung im IGVP-Verfahren erfasst nachfolgende Themen :
 - Verbesserung der Mobilität im Personenverkehr
 - Herstellung gleichwertiger Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen
 - Verbesserung der Lebensbedingungen durch Weiterentwicklung stadtverträglicher Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung besonders gefährdeter Personengruppen und des Radverkehrs
 - Unterstützung verkehrersparsamer Raumstrukturen
 - Sicherung und Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Standortqualität sowie Verbesserung und Sicherung der einzelbetrieblichen Effizienz aus Nutzer- und Betreibersicht
 - Verbesserung und Sicherung der gesamtwirtschaftlichen Effizienz der Verkehrsträger
 - Gewährleistung der Umweltverträglichkeit von Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangeboten
 - Beachtung und Unterstützung der globalen Anstrengungen zum Klimaschutz
- Die aktuelle Priorisierungsliste des Straßenbedarfplanes NRW beinhaltet 238 Maßnahmen.
- Nach entsprechend günstiger Bewertung im IGVP werden durch die Bezirksregierung Düsseldorf auf Grundlage der Vorschläge des Landesbetriebes und in Abstimmung mit dem Regionalrat regionale Vorschläge erarbeitet, die an das Verkehrsministerium NRW weitergeleitet werden. Dieses fasst sämtliche regionale Vorschläge zu einem landesweiten Vorschlag zusammen.
Hieraus ergibt sich, nach Verabschiedung durch den Landtag, der Landesstraßenausbauplan.

FINANZIERUNG

Im Landeshaushalt 2010 standen noch 67,0 Mio. für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Landesstraßen über 3 Mio.€ zur Verfügung.

Im Landeshaushalt 2011 lediglich 55,0 Mio. €

Für 2012 wurden daher keine neuen Maßnahmen in das Landestraßenbauprogramm aufgenommen. Die Mittel waren bereits zur Abarbeitung der eingeplanten Maßnahmen aufgebraucht.

In 2012 standen 53,0 Mio. € zur Verfügung, diesen Mitteln standen 39 Maßnahmen gegenüber, 13 davon Kreuzungsmaßnahmen z.B. nach dem EKrG im Zuge von BÜ-Beseitigungen.

Im Haushaltsplanentwurf 2013 sind nur 44,0 Mio. € eingeplant; ob neue Maßnahmen in das Bauprogramm aufgenommen werden ist fraglich.

Da sowohl das Land Nordrhein-Westfalen als auch der Bund ihre Mittel für die Straßenunterhaltung erhöhen, erfordert dies eine Umschichtung der Mittel vom Neu- und Ausbau der Landesstraßen in die Unterhaltung. Dies zeigte sich erst kürzlich bei der Diskussion über den Zustand der Straßenbrücken an klassifizierten Straßen.

Kreuzungsmaßnahmen wie z.B. notwendige BÜ-Beseitigungen (ABS 46/2) und die damit einhergehenden Brücken- bzw. Tunnelbauwerke sowie Trassenänderungen bei Landesstraßen sind ebenfalls Teil dieser Haushaltsstelle und mit einer entsprechenden Priorität versehen.

Für derartige Maßnahmen (z. Zt. 13) waren in 2012 zwar nur 5,4 Mio. € vorgesehen, sie binden jedoch in den Folgejahren 59,85 Mio. €.

REALISIERUNGSCHANCEN

Der Landesstraßenbedarfsplan NRW wird seit 2005 nicht mehr aktualisiert. Vorrangiges Ziel ist es die bereits im Plan enthaltenen, und durch Finanzierung abgesicherten Maßnahmen umzusetzen.

Ein Aktualisierungszeitpunkt ist derzeit nicht abzusehen.

Bürgerunterstützung – Bereits zu Beginn der Umgehungsplanungen in den Jahren 1980/81 fand diese bei der Bürgerschaft wenig Anklang. Diese mangelnde Unterstützung wurde bei der neueren Planung zur BÜ-Beseitigung nochmals deutlich. So wurden im Ausschuss für Stadtentwicklung am 25.05.2012 die Varianten zur Aufhebung des BÜ Lobithier Straße vorgestellt. Teil dieser Vorstellung war auch eine Umgehungsstraße, beginnend an der Haagschen Straße / B8 und endend im Bereich Beeker Straße / BAB 3. Hierbei wurde seitens der ortsansässigen Landwirtschaft sowie der Landwirtschaftskammer stark gegen den Verlust und die Zerschneidung von bewirtschafteten Flächen und Höfen argumentiert. Ohne Rückhalt bei den betroffenen Grundstückseigentümern ist eine Realisierung fraglich.

Kaufkraft - Bei Errichtung einer Umgehungsstraße würden nicht nur Lkw diese nutzen, sondern ebenfalls Wochenendtouristen in die Niederlande. Dies kann zu entsprechenden Kaufkraftteinbußen führen.

Gefahrenlage - In 2013 wird die Schmidtstraße für Lkw-Verkehre über 3,5 to gesperrt werden. Hiermit entfallen nicht nur die Lkw aus dieser Straße, sondern auch ein großer Teil derer auf der Klosterstraße, da diese über die A3/A12(NL) bzw. den Tichelkamp umgeleitet werden.

Die gesamte Gefahrenlage sinkt erheblich.

Im Ortskern Elten befindet sich kein Unfallschwerpunkt.

FAZIT

In Anbetracht der Bewertungskriterien zum IGVP, die eine ungünstige Positionierung im Priorisierungsverfahren erwarten lassen sowie der knapper werdenden Haushaltsmittel und damit die geringer werdende Anzahl an umgesetzten Vorhaben, erscheint eine langfristige Umsetzung der Maßnahme fraglich. Auch die nicht zu erwartende Unterstützung durch die Eigentümer und Pächter der benötigten Flächen stellt eine Realisierung in Frage.

Vor dem Hintergrund der laufenden Planungen zur Betuwe-Linie und dem von Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschlossenen BÜ-Konzept sollte zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Frage der Ortsumgehung nicht angestoßen werden.

Auch sollte das Ergebnis der Lkw-Sperrung Schmidtstraße abgewartet werden.

Zusammenfassend wird empfohlen, dem Antrag zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu folgen.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme wird von den Zielen des Leitbildes nicht berührt.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage/n:
Anlage zu Vorlage 05-15 0949
Anlage 1 zu Vorlage 05-15 0949 OU Elten FNP
Anlage 2 zu Vorlage 05-15 0949 OU Elten Varianten Trasse