

TOP
Vorlagen-Nr. _____ Datum

Antrag

öffentlich

**05 - 15
1061/2013**

17.06.2014

Betreff

Fraktionsübergreifender Antrag der im Rat der Stadt Emmerich am Rhein vertretenen Fraktionen vom 29.07.2013;
hier: Eingabe des Heimatvereines Hüthum Borghees e. V. "Unterführung der B 8 in Hüthum"

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	24.09.2013
Ausschuss für Stadtentwicklung	25.06.2014
Rat	26.06.2014

Beschlussvorschlag

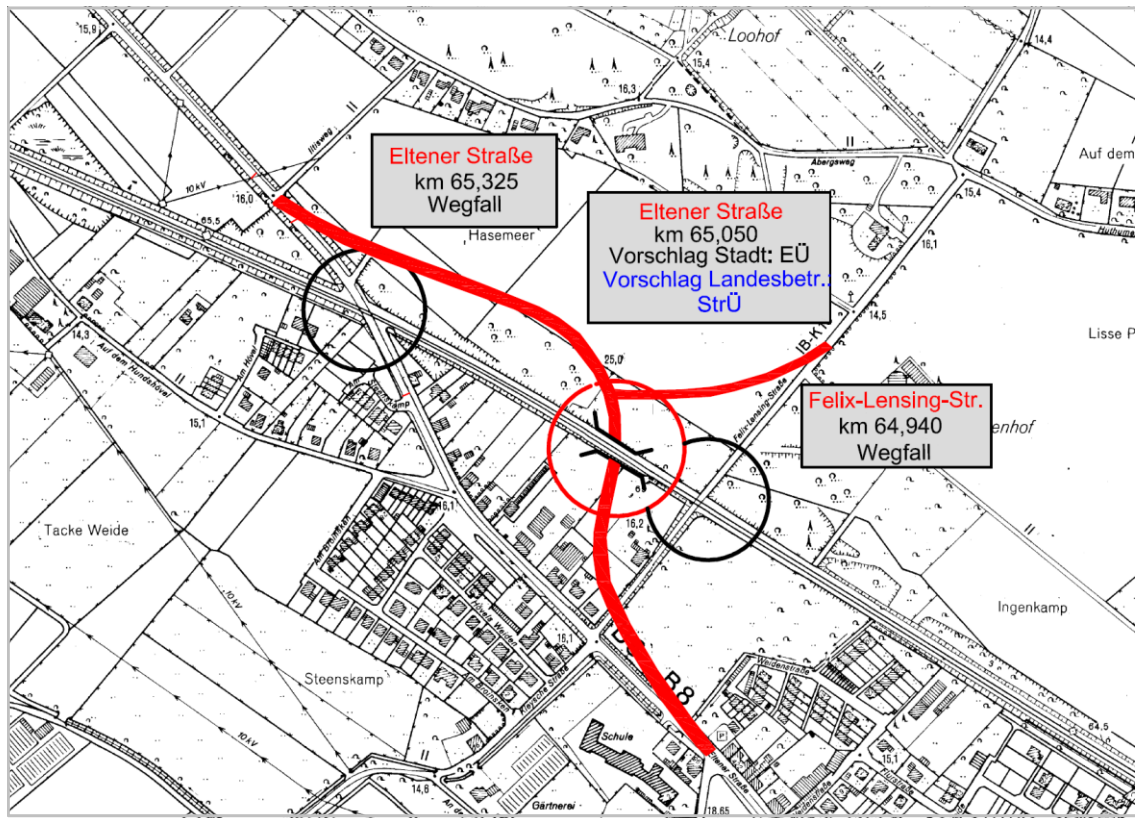
Der Rat beschließt den Antrag des Heimatvereins Hüthum-Borghees e.V. betreffend der 'Unterführung der B8 in Hüthum' abzulehnen und den im Rahmen des BÜ-Beseitigungskonzeptes vom 31.05.2011 gefassten Beschluss des Rates zur Einbringung der Ersatzmaßnahme „Bahnahe Felix-Lensing-Straße“ im Planfeststellungsverfahren beizubehalten.

Sachverhalt :

Ratsbeschluss zum Bahnübergangsbeseitigungskonzept

Mit Datum vom 03.02.2009 wurde durch den Rat der Stadt Emmerich am Rhein, im Rahmen des Bahnübergangsbeseitigungskonzeptes, anstelle der beiden Bahnübergänge Felix-Lensing-Straße und Eltener Straße ein gemeinsames Eisenbahnüberführungsbauwerk beschlossen. Dieses Bauwerk sollte gemäß dem Wunsch des Ausschusses für Stadtentwicklung ausgesprochen flächenschonend erstellt werden, so dass die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes Bossmann nicht unnötig zerschnitten werden.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaulastträger sah hier eine Straßenüberführung SÜ vor.



Im Rahmen der Vorplanung zur BÜ-Beseitigung sind vom Vorhabenträger, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, durch das Ingenieurbüro Kocks Consult, verschiedene Varianten entwickelt worden. Als Trassen wurden der Bestand sowie die Bahnquerung im Bereich des heutigen BÜ Felix-Lensing-Straße in Hoch- und Tieflage gewählt.

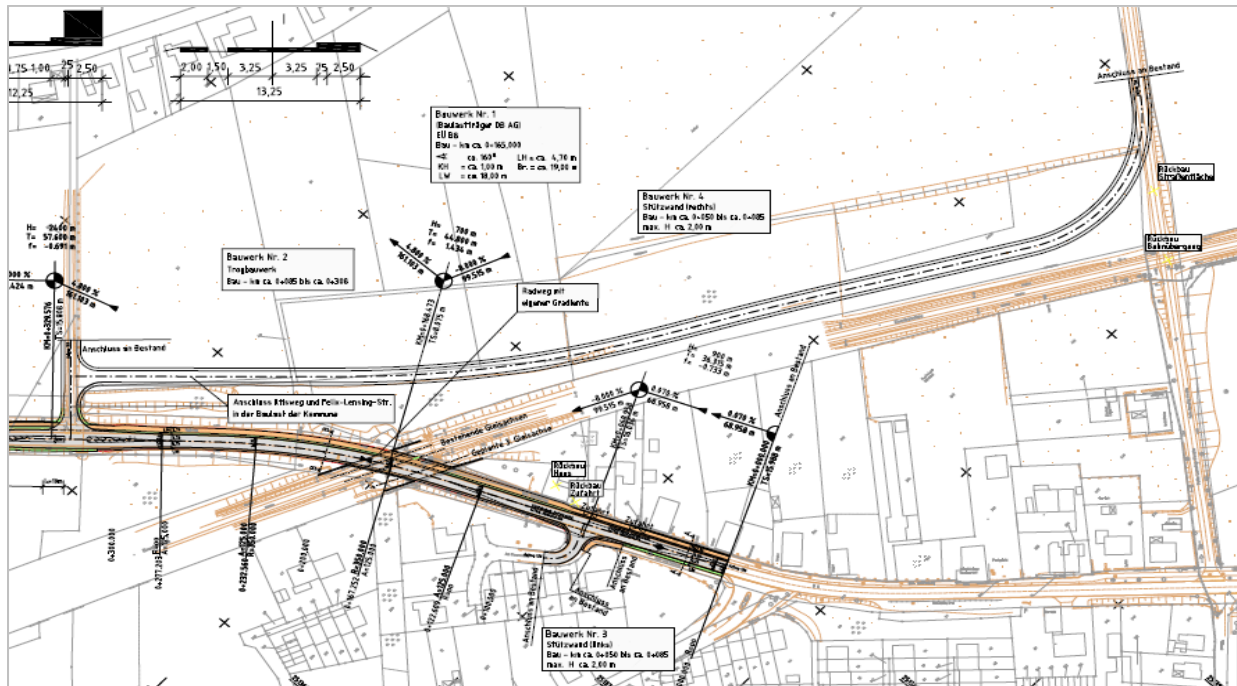
- | | |
|------------|--|
| Variante 1 | Eisenbahnüberführung EÜ <u>Tieflage</u> im Bestand B8 |
| Variante 2 | Straßenüberführung SÜ <u>Hochlage</u> Entwurfsgrundlage RAL / RAS 06 |
| Variante 3 | Straßenüberführung SÜ <u>Hochlage</u> Entwurfsgrundlage RAL |
| Variante 4 | Eisenbahnüberführung EÜ <u>Tieflage</u> im Bereich des BÜ Felix-Lensing-Str. |

Als weiterzuführende Version wurde durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW Variante 1 gewählt. Diese hat gegenüber der Variante 2 zwar wirtschaftliche Nachteile, jedoch eine erheblich geringere Flächeninanspruchnahme, die im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfungen schwer wiegen wird.

Nach Vorstellung und Diskussion dieser Variantenbetrachtung im Arbeitskreis ÖPNV/SPNV und dem Ausschuss für Stadtentwicklung wurde am 31.05.2011 durch den Rat der Stadt

Emmerich am Rhein nachfolgende Änderung des Bahnübergangsbeseitigungskonzeptes beschlossen:

1. Bau einer Eisenbahnüberführung im Verlauf der Eltener Straße im Ortsteil Hüthum und
2. Anschluss der Felix-Lensing-Straße in Höhe des Iltisweges



Anträge des Heimatvereins Hüthum-Borghees e.V.

Am 10.07.2013 wurde durch den Heimatverein Hüthum-Borghees e.V. ein Antrag auf Erstellung einer gemeinsamen Unterführung für die B8 und die Felix-Lensing-Straße gestellt (Anlage 1).

Eine Ergänzung zu diesem Antrag wurde am 26.08.2013 eingereicht (Anlage 2).

In der Sitzung des Rates der Stadt Emmerich am Rhein am 11.02.2014 wurde über die überarbeitete Eingabe des Heimatvereins vom 23.01.2014 (Anlage 3) beraten.

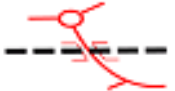
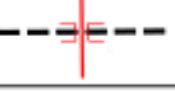
Als Beratungsergebnis wurde nachfolgender Beschluss gefasst:

Der Ratsbeschluss vom 3. Februar 2009 und in Erweiterung vom 12. Juli 2012

wird bezüglich der Baumaßnahme neu gefasst bzw. ergänzt.

Für die Bahnüberführung in Hüthum (B 8)/ Felix-Lensing-Straße fordert der Rat, die drei Eisenbahnüberführungslösungen (EÜ) – die seitens des Heimatvereins vorgeschlagen wurden – als gleichgewichtige Lösungsvorschläge in die Betrachtungsabwägung aufzunehmen. In einer Gegenüberstellung sind die technischen, finanziellen und sonstigen Entscheidungskriterien in einem offenen und transparenten Verfahren der Bevölkerung zugänglich zu machen, damit die spätere Entscheidungsgrundlage für die Bürger nachvollziehbar ist.

In Abstimmung mit dem Heimatverein wurden 5 zu beurteilende Varianten ausgewählt.

	Symbolik	Beschreibung
Variante 1		Heimatverein
Variante 2		Nördlicher Kreisverkehr
Variante 3		EÜ B 8 + Bossmann-Brücke
Variante 4		EÜ B 8 + Felix-Lensing-Straße bahnnah
Variante 5		EÜ B 8 + Felix-Lensing-Straße bahnfern

- Variante 1 - Heimatverein
Eisenbahnüberführung im Bereich des jetzigen BÜ Felix-Lensing-Straße. Verzicht auf die EÜ im Verlauf der Bundesstraße 8
- Variante 2 – Nördlicher Kreisverkehr
Eisenbahnüberführung im Bereich des jetzigen BÜ Felix-Lensing-Straße. Verzicht auf die EÜ im Verlauf der Bundesstraße 8. Kreuzung Felix-Lensing-Straße / B8 als Kreisverkehr ausgebildet.
- Variante 3 – Bossmann-Brücke
Eisenbahnüberführung im Verlauf der Felix-Lensing-Straße. Beibehaltung der EÜ Eltener Straße B8.
- Variante 4 – Felix-Lensing-Straße bahnnah
Eisenbahnüberführung im Bestand der Eltener Straße. Verlauf der neuen Felix-Lensing-Straße über die ehem. Deponie.
- Variante 5 – Felix-Lensing-Straße bahnfern
Eisenbahnüberführung im Bestand der Eltener Straße. Verlauf der neuen Felix-Lensing-Straße außerhalb der ehem. Deponie, auf landwirtschaftlich genutzter Fläche.

Ebenfalls im Vergleich sollten die angebotenen Schenkungen des Herrn Bossmann betrachtet werden. Diese belaufen sich nach seinen eigenen Berechnungen auf 1.293.329 bis 2.166.706 €.

Die Frage, ob und in welcher Höhe dieser Entschädigungsanspruch überhaupt besteht, ist durch einen Fachgutachter / Gutachterausschuss des Kreises Kleve zu klären. Insofern kann sich dieser Wert von 0 € bis 2.166.706 € belaufen.

Variantenvergleich

Die Stadt Emmerich am Rhein hat zum Vergleich der Varianten das Ingenieurbüro Kocks Consult beauftragt, sowie Landesbetrieb Straßenbau NRW um Stellungnahme gebeten.

Dieser Variantenvergleich ist als Anlage 4 beigelegt.

Die Stellungnahmen des Landesbetriebes Straßenbau NRW sowie ein Schreiben des DB AG Vorstandes an Herrn Ronald Pofalla MdB sind als Anlage 5 – 7 angelegt.

Zusammenfassung

	Symbolik	Richtlinien-konformität	Baukosten (brutto)	Ablösebetrag (brutto)	Grunderwerbskosten	Schenkung/Entschädigung	Gesamt-kosten	Kosten für Emmerich
	[]	[]	[€]	[€]	[€]	[€]	[€]	[€]
Variante 1		Nein	nicht betrachtet, da nicht genehmigungsfähig					
Variante 2		Nein	nicht betrachtet, da nicht genehmigungsfähig					
Variante 3		Ja	5.830.000	407.000	11.000	X ⁽¹⁾	6.248.000 abzügl. X ⁽¹⁾	6.248.000 abzügl. X ⁽¹⁾
Variante 4		Ja	942.000	-	35.000	-	977.000	0
Variante 5		Ja	683.000	-	45.000	262.500	990.500	0

X(1) siehe Erläuterung unter Abschnitt 4.4

- Varianten 1 + 2

Diese Varianten, sowohl die lineare Führung der B8 neu als auch die, die einen Kreisverkehr einschließt, erfordern die Anwendung von Trassierungsparametern, die nur einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h genügen.

Aufgrund der Streckencharakteristik – außerorts, ähnlich einer Ortsumgehung - sind jedoch die Parameter der RAL Richtlinien für die Anlage von Landstraße anzuwenden, die eine großzügigere Trassierung zur Folge haben. Zudem sind die Einsatzkriterien für den Kreisverkehrsplatz nicht erfüllt.

Den Stellungnahmen des Landesbetriebes Straßenbau (Anlagen 5 + 6) sind eindeutig zu entnehmen, dass Voraussetzungen, unter denen eine Zustimmung zur Änderung der geforderten Trassierungselemente erteilt werden könnten, nicht erkennbar sind.

Eine Kostenbetrachtung fand aufgrund der Nichtgenehmigungsfähigkeit nicht statt.

Beide Varianten sind auch unter städtebaulichen und ökologischen Erwägungen kritisch zu sehen. Sie zerschneiden potentielle Wohnbauflächen und sind geprägt von einem hohen Flächenverbrauch.

- Variante 3

Die Anordnung des als Variante 3 aufgezeigten Bauwerkes ist aufgrund der zu nutzenden Richtlinien und den sich hieraus ergebende Trassierungsparametern durchaus möglich.

Die Finanzierbarkeit ist jedoch in Frage zu stellen.

So ist dem als Anlage 7 beigehefteten Schreiben des DB Vorstandes an Herrn Ronald Pofalla MdB zu entnehmen, dass (Auszug) „.....weder eine zweite (zusätzliche) Eisenbahnüberführung am heutigen BÜ Felix-Lensing-Straße noch eine Eisenbahnüberführung als Verbindung der B8 an der Felix-Lensing-Straße realisierbar ist. Grund dafür sind die entstehenden nicht kreuzungsbedingten Mehrkosten und die daraus resultierende fehlende Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahme im Zusammenhang mit dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Falls das Land bereit ist, höhere Kosten als aktuell vorgesehen zu übernehmen, dann wären auch andere Lösungen denkbar.....“

Die Schätzkosten in Höhe von 6,248 Mio. würden komplett durch die Stadt Emmerich am Rhein zu übernehmen sein. In Anbetracht der Haushaltslage sowie der Signalwirkung für andere Ortsteile ist dies nicht zu rechtfertigen.

Auch bei Berücksichtigung der angebotenen Schenkungen des Herrn Bossmann (0 € - 2.166.706 €) würde im Idealfall **4,1 Mio. €** als allein von der Stadt Emmerich am Rhein zu tragende Kosten verbleiben.

Eine Kostendrittelung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) sowie eine Förderung gemäß EntflechtG (vorm. GVFG Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) scheiden aus.

Die Notwendigkeit eines zusätzlichen Bauwerkes ist aufgrund der aktuell in 2012 gemessenen Verkehrszahlen sowie einer als sehr gering zu definierender Anzahl von Radfahrern und Fußgängern nicht zu begründen.

- Variante 4

Diese bahnahe Variante führt über die ehemalige Hausmülldeponie sowie durch eine Waldparzelle. Sie ist richtlinienkonform. Die Nutzung der ehem. Deponie als Verkehrsfläche ist technisch und genehmigungsrechtlich nicht problematisch.

Durch die Entsorgung des belasteten Bodens entstehen zusätzliche Kosten. Die Höhe der Gesamtkosten beträgt nach Kostenschätzung 977.000 €.

Unter Berücksichtigung des EKrG sowie der durch das Verkehrsministeriums zugesagten 100 % „Förderung“ verbleiben jedoch als von der Stadt Emmerich zu tragender Anteil **0 €**. Die DB AG trägt diese Variante mit.

- Variante 5

Diese bahnferne Variante führt entlang der ehemaligen Hausmülldeponie und der Waldparzelle über landwirtschaftlich wertvolle hofnahe Nutzflächen. Sie ist richtlinienkonform.

Die Höhe der Gesamtkosten beträgt nach Kostenschätzung 990.500 €.

Unter Berücksichtigung des EKrG sowie der durch das Verkehrsministeriums zugesagten 100 % „Förderung“ verbleiben jedoch als von der Stadt Emmerich zu tragender Anteil **0 €**. Die DB AG trägt diese Variante mit.

Fazit

Unter Berücksichtigung des vorgenannten Variantenvergleichs scheiden die Varianten 1 + 2 aufgrund ihrer Nichtgenehmigungsfähigkeit und die Variante 3 aufgrund der Nichtfinanzierbarkeit aus.

Die bahnnah sowie die bahnfern trassierten Varianten 4 + 5 sind als gleichwertig anzusehen. Bei Einbeziehung der ökologischen Aspekte ist der Variante 4 aufgrund ihres geringeren landwirtschaftlichen Flächenverbrauches der Vorzug zu geben.

Aus den vorgenannten Erwägungen schlägt die Verwaltung daher vor, den Antrag des Heimatvereins abzulehnen und den im Rahmen des BÜ-Beseitigungskonzeptes vom 31.05.2011 gefassten Beschluss des Rates der Stadt Emmerich am Rhein zur Einbringung der Ersatzmaßnahme „Bahnnah Felix-Lensing-Straße“ in das Planfeststellungsverfahren beizubehalten.

Der Arbeitskreis ÖPNV / SPNV hat sich in seinen Beratungen zum Planfeststellungsverfahren ABS 46/2 Abschnitt 3.4 für die bahnnah Variante ausgesprochen.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme wird von den Zielen des Leitbildes nicht berührt.

Johannes Diks
Bürgermeister

Anlage/n:

- Anlage 1 Antrag des Heimatvereins Hüthum-Borghees vom 10.07.2013
- Anlage 2 Ergänzung vom 25.08.2013 zum Antrag des Heimatvereins vom 26.08.2013
- Anlage 3 Ergänzung vom 23.01.2014 zum Antrag des Heimatvereins vom 23.01.2014
- Anlage 4 Variantenvergleich Kocks Consult GmbH, Mai 2014
- Anlage 5 Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW vom 05.09.2013
- Anlage 6 Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW vom 14.04.2014
- Anlage 7 Schreiben der DB Netz AG an Herrn MdB Pofalla