



		TOP	
		Vorlagen-Nr.	Datum
Antrag	öffentlich	05 - 15 1189/2014/1	02.04.2014

Betreff

Bahnübergangsbeseitigungskonzept für den Teilplan Elten;
hier: Antrag Nr. II/2014 der BGE-Ratsfraktion Emmerich am Rhein

Beratungsfolge

Rat	09.04.2014
-----	------------

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein folgt dem geforderten Untersuchungsansatz in dem unter TOP 2 dargelegten Umfang; Betrachtungen hinsichtlich einer Ortsumgehung Elten können sich erst zukünftig anschließen, wenn das Planfeststellungsverfahren 3.5 abgeschlossen ist. Darüber hinaus fordert der Rat der Stadt Emmerich am Rhein die Verwaltung auf, die Einrichtung eines Haltepunktes Elten in der im Rahmen der Offenlage abzugebenden städtischen Stellungnahme deutlich zu vertreten.

Begründung:

I. Vorbemerkung

Das derzeitige Ringen um eine geeignete Trassenwahl sowohl der Gleise wie auch der B 8 im Bereich des Eltenberges und der Ortslage Elten wird maßgeblich von Randbedingungen mitbestimmt, die sich in den letzten Jahren nach und nach ergeben haben und sich vorbestimmend auf das Finden einer guten Lösung auswirken.

So hat sich die DB AG für ihre Schienenplanung bereits vor Jahren darauf festgelegt, eine Verschwenkung der Gleise nicht weiter zu verfolgen, ähnlich wie sich Strassen NRW gegen eine Trassenverlegung der B8 ab Ortsausgang Hüthum ausgesprochen hatte. Seit der Bürgerinformation im November 2008 spricht sich Strassen NRW für die sog. Bergfußvariante aus, die bis vor kurzem als konsensfähig galt. Die Frage der Konsensfähigkeit der BÜ – Maßnahmen ist entscheidend für ihre Finanzierung. Nur wenn Einigkeit zwischen der DB AG und der Stadt bezüglich aller BÜ-Beseitigungen bzw. ihrer Querungslösungen erzielt wird, gilt die Zusage des Landes einer 100 % Förderung.

Für die sog. Bergfußvariante sprach sich der Rat am 03.02. 2009 einstimmig aus, erweiterte diesen Beschluss jedoch im Jahre 2012. In Folge der „Konsensgespräche – EU - Lobitherr Strasse“ im Frühjahr 2012 hat der Rat seinen Beschluss aus 2009 im Sommer 2012 bestätigt und insofern ergänzt, als dass er einstimmig beschlossen hat:

„...dem Landesbetrieb Strassen NRW zudem die Darstellungen, die den Entscheidungsträgern in Form eines auf Vorschlag des Ratsmitgliedes Frau Ute Sickelmann am 03.07.2012 gezeigten Films und der durch das Ratsmitglied Herrn Johannes ten Brink vorgestellten Pläne präsentiert wurden, zuzuleiten, um sie dort in die Variantenbetrachtung des Planfeststellungsverfahrens einzubeziehen.“

Die Verwaltung hat die seitens Frau Sickelmann und Herrn ten Brink zur Verfügung gestellten Unterlagen im Jahr 2012 sowohl Strassen NRW als auch der DBAG zugeleitet.

Auch wurde in der Ratssitzung am 11.02.2014 beschlossen, der Anregung der BI zu folgen und einen Erläuterungstermin mit der DB, dem Landesbetrieb, der BI sowie den Ratsfraktionen und der Verwaltung einzurichten. Der Termin fand am 10.03.2014 statt. Hierbei wurde zwischen allen Teilnehmern verabredet, dass der Landesbetrieb die, in dem Termin neu vorgestellte Gleisbettvariante als Variante 7 in der UVP (und dem dort vorgesehenen Variantenvergleich) gleichberechtigt mit den anderen berücksichtigt.

Absehbar ist, dass das Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 3.4, in dem Emmerich und Hüthum liegen, im Mai / Juni 2014 anstehen und damit umfangreiche Arbeiten, die nicht nur die Erstellung der städtischen Stellungnahme im Anhörungsverfahren zum Inhalt haben, sondern auch ein eigenes Bauleitplanverfahren zum Löwentor.

Unmittelbar nach den Sommerferien steht im September 2014 der nächste Planfeststellungsabschnitt 3.5 an, im Verlaufe dessen die Trassenführung im Ortsteil Elten eine entscheidende Rolle spielt.

Diese von der Bahn so vorgegebene Terminplanung ist sehr eng, sowohl für die politische Beratung wie auch für die Verwaltung; sie erscheint jedoch geradezu überambitioniert, wenn man gleichzeitig die umfangreichen anderen Aufgaben in den Blick nimmt, die parallel auf der Agenda stehen (wie Masterplan Hochelten und die Planungen zur Bebauung des Kasernenstandortes bzw. des Neumarkts).

II. Zum Antrag der BGE

1. Variantenprüfung, nur vor dem Hintergrund einer bergfußfernen Lösung

Das anstehende Planfeststellungsverfahren zur ABS 46/2 folgt einem gesetzlich festgelegten Procedere. Es bietet keinerlei Raum für ‚Vereinbarungen‘ zwischen Planungsteilnehmern und Planungsträgern. Genauso wenig bietet es die Möglichkeit einer Vorfestlegung auf eine Variante, im Gegenteil, Sinn und Zweck des Verfahrens liegen darin, die möglichen Varianten verschiedener Streckenführungen miteinander zu vergleichen und zwar ergebnisoffen. ‚Vereinbarungen‘ mit bindendem Charakter zur Vorfestlegung auf eine Variante sind rechtlich und tatsächlich nicht möglich. Im Übrigen widerspräche eine solche Vorgehensweise auch der vorgenannten, am 10.03. 2014 getroffenen, Vereinbarung mit dem Landesbetrieb und der Bahn.

Der Rat hatte bereits in seiner Sitzung am 11. Februar 2014 in seinem Beschluss zum Ausdruck gebracht, dass die Gleisbettvariante als eine unter mehreren Fallgestaltungen beim Variantenvergleich mitberücksichtigt werden sollte und die Verwaltung beauftragt, einen entsprechenden Termin zu vereinbaren

An der Ernsthaftigkeit der Mitberücksichtigung der von der BI favorisierten Variante ist spätestens seit dem Treffen mit dem Landesbetrieb Strassen NRW am 10.03. 2014 nicht mehr zu zweifeln. Der Landesbetrieb sagte zu, sie als Variante 7 mit in die Variantenbetrachtung aufzunehmen und die DB AG stellte ein sog. ‚Deckblattverfahren‘ in Aussicht, für den Fall, dass man sich für diese Variante entscheiden würde; das bedeutet, dass dann die bisherige Darstellung in den Planungsunterlagen durch diese neue Variante ersetzt würde.

Auch durch Schreiben des MBWSV NW vom 19.03.2014 sowie in einem Gespräch beim Ministerium am 25.03. 2014 wurde deutlich, dass der für die 100 % - Finanzierung so dringend benötigte Konsens nur dann gilt, wenn die Stadt Emmerich am Rhein das vereinbarte Ergebnis der Variantenprüfung abwartet und auf Basis dessen einen entsprechenden Ratsbeschluss fasst.

Neben der sog. Gleisbettvariante sollten die Varianten Tichelkamp, Straßenüberführung und Eisenbahnüberführung Emmericher Strasse / B8 geprüft werden.

Da dieser Untersuchungsumfang in der Kürze der verbleibenden Zeit so nicht zu leisten ist, sollte man sich auf die Gleisbettvariante fokussieren.

Um diese Gleisbettvariante 7 möglichst gleichwertig ins Verfahren einbringen zu können, sind umfassende Untersuchungen durchzuführen, die ihre Chancen im Anhörungsverfahren vergrößern. Dazu zählen nähere Untersuchungen zum Schienen- und Straßenwesen (wie Topographie, Geologie, Lärm- und Erschütterungsschutz, Natur- und Landschaftsschutz), zum konstruktiven Ingenieurbau bzw. zu der grenzüberschreitenden Bodeninanspruchnahme und der Grenzgewässerführung. Jedoch ist es der Verwaltung mit Blick auf die eingangs erwähnte Aufgabenvielfalt und angesichts des straffen Zeitplans gerade in den nächsten Monaten nicht möglich, hier eine eigene umfassende Untersuchung auszuführen.

Daher wird vorgeschlagen, ein externes Ingenieurbüro mit einer Machbarkeitsstudie zu beauftragen, um die Durchführbarkeit der Gleisbettvariante zu untermauern und feststellen zu lassen. Eine fachlich fundierte Evaluierung der Gleisbettvariante wäre zugleich hilfreich, um besser auf eine städtische Entscheidung im Anhörungsverfahren vorbereitet zu sein.

2. Prüfung der innerörtlichen Verkehrssituation inkl. Ortsumfahrung und Anbindung an die A 3

In dem Bedürfnis, hier zu einer integralen Gesamtlösung für den Ortsteil Elten zu gelangen, erwartet der Antrag der BGE gleichzeitig Lösungsvorschläge für eine zukünftige Ortsumgehung oder Anbindung an die Autobahn, die dieses Verfahren so aber nicht leisten kann.

Die genannten Zielsetzungen sind nicht das Thema bei der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge, sondern müssen in einer eigenen Straßenplanung bearbeitet werden. Zunächst einmal muss ein Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 3.5 vorliegen, der die Bahntrasse und ihre BÜ-Ersatzmaßnahmen, insbesondere aber auch die dazugehörigen Straßenanbindungen, festlegt. Auf dieser Grundlage kann anschließend die reine Straßenplanung erfolgen, die die o. g. Zielsetzungen der besseren Anbindung des Ortsteiles verfolgt.

Zum Bau einer Ortsumgehung, in diesem Fall der Landesstraße L472, bedarf es einer Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW. Nach Schaffung eines Einvernehmens ist eine Beantragung durch den Landesbetrieb beim Verkehrsministerium NRW zur Aufnahme der Umgehung in den Landesstraßenbedarfsplan notwendig. In Zuge der Aufnahme werden die einzelnen Maßnahmen einem Priorisierungsverfahren in Form einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen. Der Landesstraßenbedarfsplan wird abschließend durch den Landtag beschlossen.

In der aktuellen Priorisierungsliste sind 238 Maßnahmen enthalten, es stehen 44 Mio. € zur Verfügung. Aus diesem HH-Ansatz werden ebenfalls die gemeindlichen Förderungen der BÜ-Beseitigungen finanziert.

Bereits in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung am 17.05.2013 wurde eine Ortsumgehung beraten. Der Ausschuss kam zu dem Schluss, aufgrund der aktuellen Planungsunsicherheit dieses Konzept zur Zeit nicht weiter zu verfolgen (05-15 0949/2013).

3. Schaffung eines Haltepunktes

Im Juni 2013 wurde eine Vereinbarung zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der Abellio Rail NRW GmbH geschlossen, die unter anderem besagt, dass die Betriebsaufnahme der Regionalbahn RB 35 für den Abschnitt Düsseldorf-Emmerich am Rhein für Dezember 2016 geplant ist. Die Verlängerung von Emmerich am Rhein nach Arnheim und die Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes in Emmerich-Elten werden im darauf folgenden Jahr erfolgen.

Die Vereinbarung wurde vom damaligen NRW Verkehrsminister Herr Groschek sowie der Staatssekretärin für Infrastruktur und Umwelt der Niederlande Frau Mansveld unterzeichnet.

Im Zuge der Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein wird ein Haltepunkt im Ortsteil Elten gefordert werden. Im Rahmen der Variantenprüfung wird darüber entschieden werden, wo der Haltepunkt Elten zukünftig seinen Standort haben wird.

III Zusammenfassung

Bezogen auf die Planfeststellung im Abschnitt 3.5 der ABS 46/2 wird das Sinnvolle und Mögliche unternommen, um die Gleisbettvariante zu stärken. Die Frage danach, die Ortsumgehung Elten jetzt bereits planerisch anzugehen, empfiehlt sich derzeit aufgrund der noch ausstehenden Variantenprüfung nicht. Ein schlüssiges Straßenanbindungskonzept sollte nach Abschluss der Betuweplanung erfolgen.

Sachverhalt :

sh. Anlage

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 1.3.

Johannes Diks
Bürgermeister

Anlage/n:
05 - 15 1189 2014 A 1 Antrag Nr. II 2014 der BGE-Fraktion