Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Niederrhein - Außenstelle Wesel
Postfach 100223 · 46463 Wesel

Stadt Emmerich am Rhein
Fachbereich 5
Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

Regionalniederlassung Niederrhein
Außenstelle Wesel

Kontakt:	Herr Biewald
Telefon:	0281/108-247
Fax:	02161/409155
E-Mail:	Heinz-Gerd.Biewald@strassen.nrw.de
Zeichen:	20401/20.100.03/02.20.03- B 8
	(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum:	05.09.2013

B 8, BÜ-Beseitigung in Emmerich-Hüthum

hier: Vorschlag des Heimatvereins Hüthum-Borghees e.V.

Ihr Schreiben vom 27.08.2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr o.a. Schreiben, in dem Sie um Stellungnahme zu der vom Heimatverein vorgeschlagenen Straßenführung bitten.

Um die entsprechenden Fragen zu beantworten, muss man die Planungsgrundsätze, welche für den Straßenbaulastträger **Bund** gelten, aber auch straßenrechtliche Betrachtungen in die Bewertung mit einbeziehen.

Grundlage der Stellungnahme ist die Anlage zu Ihrem Schreiben mit den entsprechenden Erläuterungen.

Grundsätzlich sei gesagt, dass sich die Vorzugsvariante 1 der Straßenbauverwaltung (im Verlauf der heutigen B 8) und jede andere, außerhalb der heutigen Ortslage von Hüthum verlaufende Trasse nicht unmittelbar hinsichtlich der Planungsparameter vergleichen lassen in dem Sinne, dass diese beliebig austauschbar wären.

So verläuft die heutige B 8 **innerhalb** der geschlossenen *Ortslage*, gekennzeichnet durch die straßenrechtlich festgesetzte Ortsdurchfahrt (OD) nach § 5(4) FStrG, aber auch – nicht unbedingt identisch – durch die Standorte der Ortstafeln, welche die geschlossene *Ortschaft* nach Straßenverkehrsrecht eingrenzt. Auch die Vorzugsvariante soll zukünftig in gleicher Lage verlaufen, so dass – bis auf eines – alle Grundstückszufahrten wieder angeschlossen werden können.

Aus Wirtschaftlichkeitsgründen ergibt sich hier eine akzeptable Lösung, da auch zukünftig auf der neuen Straße – trotz Troglage – die zul. Geschwindigkeit nur 50 km/h betragen wird bzw. muss.
Somit ist also die Lage der Straße innerhalb der Ortslage/Ortschaft ausschlaggebend für die Anwendung der Planungsrichtlinie RASt 06.

Bei einer planerischen Lösung, die die heutige Ortslage **verlässt**, kommen allerdings andere Planungsgrundsätze zum Tragen, nämlich die einer *Außerortsstraße*, welche vor störenden Anbauten zu schützen ist (§ 9(4) FStrG: Bei *geplanten* Bundesfernstraßen gelten die Beschränkungen der Absätze 1 und 2 …). „Geplante Straßen sind nicht nur Neubauten, sondern auch Verbreiterungen und Verlegungen (Kodal/Krämer, S. 859, RdNr. 40.2), wobei eine BÜ-Beseitigung sicherlich mehr als das ist, aber keine Ortsumgehung im eigentlichen Sinne.
Wenn auch nach § 9(4) FStrG der Zeitpunkt des „Beginns der Offenlegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren" gemeint ist, so lässt sich jedoch sagen, dass einerseits auch das Instrument der „Festsetzung eines Planungsgebietes" nach § 9a(3) FStrG zu einer Sicherung der Planung führen kann, andererseits aber auch in einem, ggf. zuvorkommenden B-Plan-Verfahren der Stadt entsprechende Einwände gemacht werden können (§ 9(7), „unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast". So wird die Straßenbauverwaltung u.a. zu beurteilen haben, ob eine Störung des Verkehrs durch Behinderung der Sicht oder durch Zufahrten zur Straße zu befürchten ist. Ausnahmen oder Befreiungen von den Festsetzungen eines B-Planes müssen ohnehin in Bezug auf das straßenrechtliche Anbauverbot bei der Straßenbauverwaltung erwirkt werden. Zu einer diesbezüglichen Befreiung käme es allerdings nicht. Da – wie eingangs erwähnt – der Straßenabschnitt als freie Strecke zu gelten hat, würde einer Bebauung mit direkten Zufahrten demnach in keinem Fall zugestimmt. Auch wenn die zukünftige Bebauung die Anbauverbotszone einhielte und die Erschließung anderweitig oder ggf. über eine ohnehin anzubindende Erschließungsstraße erfolgen sollte, so ergibt sich für den neuen Straßenzug keinesfalls der Charakter einer Lage in geschlossener Ortschaft/Ortslage mit Bezug zur Straße (Zufahrten, Zugänge, etc.). Die Straße behielte, auch durch ggf. Anordnung eines Kreisverkehrsplatzes, den Charakter einer **Außerortsstraße** hinter den letzten Zufahrten der B 8 in heutiger Lage.

Um letztendlich die von Ihnen gestellten Fragen zu beantworten:

1.) Eine verlegte B 8 zur Beseitigung zweier Bahnübergänge hätte nach den Planungsgrundsätzen für Landstraßen weiterhin mindestens überregionale Verbindungsfunktion, daher mindestens Entwurfsklasse (EKL) 3 (besser 2) nach den RAL 2012. Sie ist als *anbaufreie*, i. d. R. zweistreifige Straße außerhalb bebauter Gebiete zu führen. Geplante Bebauungen stünden diesem Leitsatz nicht im Wege, da schon bei der Aufstellung eines B-Planes das Anbauverbot von Seiten der Straßenbauverwaltung geltend gemacht werden würde und somit der Charakter einer Ortschaft/Ortslage nicht gegeben wäre. Somit lägen auch die Voraussetzungen für das Anordnen einer Ortstafel bzw. Geschwindigkeitsbeschränkung nicht vor. Voraussetzungen, unter denen eine Zustimmung erteilt werden könnte, sind nicht erkennbar.

2.) Damit einher gingen auch die OD-Grenzen. Eine neue Strecke ohne Zufahrten und Zugänge wäre eine „freie Strecke" nach den Grundsätzen des Straßenrechts. Es fehlten die Voraussetzungen des § 5(4) FStrG…"innerhalb der geschlossenen Ortslage" (wenn überhaupt) „**und auch** der Erschließung…dient." Ohne OD-Grenzen bzw. Ortstafel müssen die Planungsparameter nach RAL 2012, EKL 3 angesetzt werden.

Für weitere Fragen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

gez. Biewald

(Heinz-Gerd Biewald)