



**Niederschrift
zur 1. Sitzung
des Ausschusses für Stadtentwicklung
am 25.06.2014
um 17:00 Uhr im Ratssaal**

T a g e s o r d n u n g

I. Öffentlich

- 1 05 - 16 0034/2014 Bestellung der Schriftführerin und ihrer Stellvertreterin für den Ausschuss für Stadtentwicklung
- 2 Einwohnerfragestunde
- 3 Vereidigung sachkundiger Bürger
- 4 Feststellung der Sitzungsniederschrift vom 29.04.2014
- 5 05 - 15 1061/2013 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"
- 6 05 - 16 0027/2014 Planfeststellungsverfahren gem. § 18 AEG ABS 46/2 -Grenze D/NL-Emmerich-Oberhausen
Dreigleisiger Ausbau und BÜ-Beseitigung auf der Strecke 2270
Planfeststellungsabschnitt 3.4, Bahn-km 57,700 bis Bahn-km 65,000;
hier: Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein
- 7 Mitteilungen und Anfragen
 - 7.1 Sachstand Neumarkt;
hier: Anfrage von Mitglied Sigmund
 - 7.2 Sachstand Wemmer & Jansen;
hier: Anfrage von Mitglied Sigmund
 - 7.3 Zustand Fortunastraße;
hier: Anfrage von Mitglied Gerritschen
- 8 Einwohnerfragestunde

Anwesend sind:

Vorsitzender

Herr Albert Jansen

Die Mitglieder

Herr Dieter Baars

Herr Gerd-Wilhelm Bartels

(als Vertreter für Mitglied Spiertz)

Herr Johannes ten Brink

Herr Botho Brouwer

Herr Michael Faulseit

Herr Kai Frisch

(als Vertreter für Mitglied Weikamp)

Herr Ludger Gerritschen

Herr Herbert Kaiser

Herr Holger Klein

Herr Daniel Klösters

Frau Irmgard Kulka

(als Vertreterin für Mitglied Kurt Reintjes)

Herr Jörg Labod

(als Vertreter für Mitglied Schoppmann)

Herr Hans-Guido Langer

Herr Maik Leypoldt

Herr Wilhelm Lindemann

Herr Harald Peschel

Herr Joachim Sigmund

Frau Birgit Sloot

Herr Werner Stevens

Herr Udo Tepas

Ortsvorsteher

Herr Wilhelm Nakath

Schriftführerin

Frau Nicole Hoffmann

Von der Verwaltung

Bürgermeister Johannes Diks

Erster Beigeordneter Dr. Stefan Wachs

Frau Julia Bein

Herr Jochen Kemkes

Frau Yvonne Surink

Herr Jannik Visser

(Auszubildender)

Gäste

Herr Dr. Oerder

(Lenz & Johlen, Köln)

Herr Huhn

(Kocks Consult GmbH, Bonn) zu Top 5

Vorsitzender Jansen eröffnet um 17.00 Uhr die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und begrüßt die Ausschussmitglieder, die Vertreter der Verwaltung, der örtlichen Presse, Herrn Huhn von der Firma Kocks Consult GmbH, Herrn Dr. Oerder von der Kanzlei Lenz & Johlen und die anwesenden Einwohner.

I. Öffentlich

1. **Bestellung der Schriftführerin und ihrer Stellvertreterin für den Ausschuss für Stadtentwicklung** **Vorlage: 05 - 16 0034/2014**

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

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung bestellt die tariflich Beschäftigte Nicole Hoffmann zu seiner Schriftführerin und die tariflich Beschäftigte Brigitte Grünwald zu seiner stellvertretenden Schriftführerin.

Abstimmungsergebnis

Stimmen dafür 21 Stimmen dagegen 0 Enthaltungen 0

2. **Einwohnerfragestunde**

Herr Boßmann meldet sich zu Wort. Er ist Anwohner des Bahnüberganges in Hüthum an der Felix-Lensing-Straße und ist der am wesentlichsten betroffene Landwirt bei der Planung der Betuwe. Zusammen mit dem Heimatverein hat er in den vergangenen Jahren immer wieder versucht, bessere Lösungen als die derzeitige anzustreben. Einige Ziele wurden dabei auch schon erreicht. Man würde allerdings noch gerne weiter an der Thematik arbeiten, allerdings steht jetzt das Planfeststellungsverfahren an. Er fragt zum einen an, ob es sinnvoll wäre, die Entscheidung zu Tagesordnungspunkt 5 und zum anderen, ob das sogenannte „Deckblattverfahren“, welches ihm von seinem Anwalt angeraten wurde, angewandt werden kann. Seines Wissens nach ermöglicht das Deckblattverfahren in einem Planfeststellungsverfahren die Offenhaltung einer 2. Option für eine evtl. bessere Lösung.

Vorsitzender Jansen erteilt nunmehr Herrn Dr. Oerder das Wort. Herr Dr. Oerder erklärt, dass es zunächst einmal darum geht, dass durch die laufende Planfeststellung (mit der bestimmten Kreuzungssituation Felix-Lensing-Straße) Fristen in Gang gesetzt wurden, die am 27. Juni 2014 auslaufen. Diese Fristen sind nicht verlängerbar. Eine Vertagung zur Beschlussfassung zu Tagesordnungspunkt 5 ist daher nicht zu empfehlen. Die Stellungnahme muss am Samstag bei der Bezirksregierung vorliegen. Unterlagen, die bis dahin nicht vorliegen, müssen seitens der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Planfeststellung nicht berücksichtigt werden und können auch in einem gerichtlichen Verfahren nicht mehr geltend gemacht werden. Zum Deckblattverfahren führt er aus, dass dieses Verfahren

sehr häufig in Planfeststellungsverfahren angewandt wird; hierbei werden die eingegangenen Anregungen von der Bahn zum Anlass genommen, partiell über Änderungen nachzudenken. Diese werden dann in einem sogenannten Deckblattverfahren entweder mit der Öffentlichkeit insgesamt oder mit dem Betroffenen erörtert. Diese Leistung wird von der Bahn allerdings freiwillig erbracht, sofern gegenüber den Unterlagen in der Offenlage noch Änderungen sinnvoll sind. Wenn er glaubt, in Verhandlungen mit der Bahn andere Lösungen nach Ablauf der Einwendungsfrist erreichen zu können, kann er dies gerne tun. Sollte sich die Bahn überzeugen lassen kann sie eine Änderung für die Eisenbahnüberführung in einem Deckblattverfahren einbringen. Dies ist aber kein Anlass dafür, die Entscheidung zu Tagesordnungspunkt 5 zu vertagen.

Nunmehr meldet sich Herr Pohl, Anwohner der Ingenkampstraße, zu Wort. Er merkt zur Felix-Lensing-Straße an, dass, obwohl kein geeigneter Variantenvergleich stattgefunden hat, ein Beschluss gefasst werden soll. Auf die Wünsche der Hühthumer Bürger wurde nicht eingegangen. Er fragt nach, ob es möglich ist, den Bereich Felix-Lensing-Straße dem kommenden Planfeststellungsabschnitt 3.5 zuzuweisen. Im Planfeststellungsabschnitt 3.4 wird die Aufhebung des Bahnüberganges und im Planfeststellungsabschnitt 3.5 die Neuplanung behandelt. Weitere Ergebnisse und Gespräche könnten somit noch Berücksichtigung finden.

Herr Dr. Oerder erklärt, dass man den Bahnübergang Felix-Lensing-Straße durchaus in Gänze im Planfeststellungsabschnitt 3.5 hätte behandeln können, allerdings hat die Bahn dies nicht getan. Die Bahn hat den Punkt im Planfeststellungsabschnitt 3.4 eingebracht, so dass die Präklusion in diesem Abschnitt läuft. Würde man sich darauf verlassen, dass dieser Punkt im Planfeststellungsabschnitt 3.5 diskutiert wird, führt dies letztendlich nicht zum Erfolg, da die Bahn sich rechtlich nicht über die Fristen der Präklusion hinwegsetzen kann. Möglich ist natürlich das sogenannte bereits erwähnte Deckblattverfahren. Wenn bis zum 27. Juni keine Entscheidung getroffen wird und von der Stadt keine entsprechende Position bezogen wird, ist für die Stadt die Möglichkeit, die Frage zu beeinflussen, endgültig vorbei.

Herrn Pohl wird ebenfalls mitgeteilt, dass keine Garantie abgegeben werden kann, dass diese Thematik im Planfeststellungsabschnitt 3.5 diskutiert wird. Aufgrund des Verfahrensstandes besteht lediglich als einzige Möglichkeit die formale Diskussion des jetzigen Planfeststellungsabschnittes. Selbstverständlich kann die Bahn Gespräche führen, was dazu führt, dass der Weg über das „Deckblattverfahren“ genommen werden muss; allerdings hat man darauf keinen Anspruch.

3. Vereidigung sachkundiger Bürger

Der Vorsitzende Jansen bittet die Anwesenden sich zur Verpflichtung der sachkundigen Bürger zu erheben. Er verliest die Verpflichtungsformel:

„Ich verpflichte mich, dass ich meine Aufgaben nach bestem Wissen und Können wahrnehmen, das Grundgesetz, die Verfassung und die Gesetze beachten und meine Pflichten zum Wohle der Stadt Emmerich am Rhein erfüllen werde.“

Der Vorsitzende bittet die nachfolgenden Ausschussmitglieder zu sich, um die Verpflichtung zu unterzeichnen:

Herr Michael Faulseit	(sachkundiger Bürger)
Herr Kai-Thomas Frisch	(stellvertretender sachkundiger Bürger)
Herr Holger Klein	(sachkundiger Bürger)
Herr Daniel Klösters	(sachkundiger Bürger)
Herr Jörg Labod	(stellvertretender sachkundiger Bürger)
Herr Maik Leypoldt	(sachkundiger Bürger)
Herr Harald Peschel	(sachkundiger Bürger)
Frau Birgit Slood	(sachkundiger Bürger)

4. Feststellung der Sitzungsniederschrift vom 29.04.2014

Mitglied Slood meldet zum Tagesordnungspunkt 3 „Masterplan Hoch-Elten“ eine Ergänzung an. In ihren damaligen Ausführungen ist nicht deutlich herausgekommen, dass sie einen weiteren Prüfauftrag gestellt hat. Mit dem Masterplan Hoch-Elten kommen erhebliche Kosten und Folgekosten auf die Stadt Emmerich am Rhein zu. Die Verwaltung möchte prüfen, ob bei der dauerhaften Pflege der Obstwiesen aus Ersatzgeldern auch Dritte, wie z. B. die Stiftung „Rheinische Kulturlandschaft“ herangezogen werden können um die laufenden Pflegekosten zu übernehmen und somit eine dauerhaft entsprechende Entwicklung zu gewährleisten.

Da keine weiteren Einwände gegen die gemäß § 21 Abs. 4 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse zur Feststellung vorgelegte Niederschrift erhoben werden, wird diese vom Vorsitzenden und der Schriftführerin unterzeichnet.

5. 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" Vorlage: 05 - 15 1061/2013

Herr Kemkes erläutert kurz die Vorlage. Der Heimatverein hat erstmalig einen Antrag im Juli vergangenen Jahres gestellt, wonach noch weitere Ergänzungen seitens des Heimatvereins folgten. Im Januar 2013 wurde der ergänzende Ratsbeschluss zum Bahnübergangsbeseitigungskonzept für den Bereich Felix-Lensing-Straße mit dem Variantenvergleich beschlossen. Die betrachteten 5 Varianten sind in Abstimmung mit dem Heimatverein und Herrn Boßmann vorher abgestimmt worden. Das Ergebnis des Variantenvergleichs ist der vorliegenden Vorlage zu entnehmen; demnach wird empfohlen, mit der Variante 4 in das Planfeststellungsverfahren zu gehen. Ergänzend erklärt er, dass die Variante 4 dem Ratsbeschluss vom 31.05.2011 entspricht.

Der Variantenvergleich wurde in den beiden nichtöffentlichen Sitzungen des Arbeitskreises ÖPNV/SPNV am 28.05. und 11.06.2014 beraten; das entsprechende

Beratungsergebnis ist im Beschlussvorschlag zu sehen.

Nunmehr stellt Herr Huhn den Variantenvergleich und das Ergebnis in einem Kurzvortrag mit Hilfe einer Power-Point-Präsentation vor.

Die Variante 1 beinhaltet eine Eisenbahnüberführung an der Stelle der heutigen Felix-Lensing-Straße.

Die Variante 2 unterscheidet sich zu Variante 1 in dem Punkt, dass die Anbindung der Felix-Lensing-Straße an die neue B 8 durch einen Kreisverkehr erfolgt.

Bei der Variante 3 wird die EÜ im Verlauf der B 8 - wie bislang von der DB geplant - gebaut. Zusätzlich gibt es eine Eisenbahnüberführung der Felix-Lensing-Straße.

Bei der Variante 4 wird die EÜ im Verlauf der B 8 - wie bislang von der DB geplant - gebaut. Zusätzlich gibt es eine Verbindungsstraße von der Felix-Lensing-Straße zum Illisweg parallel der Bahn.

Bei der Variante 5 wird die EÜ im Verlauf der B 8 - wie bislang von der DB geplant - gebaut. Die zusätzliche Verbindungsstraße von der Felix-Lensing-Straße zum Illisweg erfolgt etwas von der Bahn abgerückt.

Jede Variante erklärt er nunmehr technisch im Detail mit Hilfe der Power-Point-Präsentation (siehe Vorlage) und weiterführend geht er auf die Kostengegenüberstellung der verschiedenen Varianten ein (siehe Vorlage). Bei der Variante 3 hat man die Besonderheit, dass ein Ablösebetrag erforderlich ist. Die zusätzliche Eisenbahnüberführung wird nach Bau und Inbetriebnahme in die Unterhaltung der DB übergehen. Die nachfolgenden Aufwendungen für den Unterhalt von Seiten der DB oder die Kosten für Ersatz werden durch eine Einmalzahlung in Form des Ablösebetrages abgegolten. Die Höhe errechnet sich nach einer entsprechenden Richtlinie. Die Grunderwerbspreise spiegeln sich ebenfalls in der Kalkulation wieder; hierzu wurden die Bodenrichtwerte des Kreises Kleve zu Grunde gelegt. Nunmehr geht er kurz auf das Angebot des Herrn Boßmann (Schenkung einer bestimmten Geldsumme an die Stadt Emmerich am Rhein) ein (siehe Vorlage).

Eine Kostenbetrachtung für die Varianten 1 und 2 ist nicht erfolgt, da diese Varianten lt. Aussage des Landesbetriebes Straßenbau nicht richtlinienkonform und somit nicht genehmigungsfähig sind. Für die Variante 3 würden Gesamtkosten in Höhe von ca. 6.3 Mio. € abzüglich der Schenkungssumme von Herrn Boßmann anfallen. Für die Varianten 4 und 5 würden keine Kosten für die Stadt Emmerich am Rhein anfallen; diese werden von der DB bzw. dem Landesbetrieb Straßenbau NRW übernommen.

Mitglied Bartels erklärt für seine Fraktion, dass wieder mal die Frage zu klären gilt, ob Lebensqualität in Emmerich auf Jahrzehnte/Jahrhundert auf dem Altar einer Konsensvereinbarung geopfert wird. Sicherlich wurden von der Stadt Emmerich viele Schritte erreicht, aber nicht alle Schritte, wie z. B. Hüthum, wurden zufriedenstellend gelöst. Die Kernaussage der Bundespolitik vor etlichen Jahren war die, dass „Null Cent“ für die Betuwe ausgegeben wird; von den Konsensvereinbarungen wurde nicht gesprochen. Die Fraktion der BGE ist der Auffassung, dass es sich um eine „Mogelpackung“ handelt. Im Übrigen ist anzumerken, dass die Variantenprüfung durch die Firma Kocks Consult GmbH bereits vor der Wahl am 25.05. vorgelegen hat und bewusst nicht vor der Wahl bekannt gemacht wurde. Die Fraktion ist der Auffassung, dass die Bürger viel mehr in das laufende Verfahren hätten eingebunden werden müssen und mehr Möglichkeiten hätten

überprüft werden müssen, um eine interessante und lebenswerte Lösung für Hüthum zu erreichen. Die BGE-Fraktion wird dem Beschlussvorschlag der Verwaltung nicht zustimmen.

Nunmehr meldet sich Mitglied ten Brink zu Wort. Der Bahnübergang in Hüthum ist ein bedeutsamer Bahnübergang für die Emmericher Straßenverhältnisse. Seines Erachtens muss vorrangig der Vorteil der Stadt Emmerich gesehen werden, mit welcher sie besser leben kann (B 8-Unterführung an der Eltener Straße oder einer gemeinsamen Unterführung an der Felix-Lensing-Straße).

Herr Huhn teilt Herrn ten Brink auf Nachfrage zur Variante 2 mit, dass der Wannenhalmmesser 500 m bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h beträgt. Diese Planung beruht auf dem Entwurf des Heimatvereins, wo die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen angewendet wurde. Dies bedeutet eine Geschwindigkeit von 50 km/h und somit der Wannenhalmmesser von 500 m.

Mitglied ten Brink führt aus, dass der Straßenabschnitt B 8 zwischen „Gasthaus Christ“ und Bahnübergang Felix-Lensing-Straße von Seiten des Landesbetriebes Straßenbau NRW als außerorts angesehen wird. In den Unterlagen der Bahn ist dieser Bereich als Bebauung gekennzeichnet und nunmehr wird der Bereich auf freier Strecke als außerorts eingestuft. Deswegen werden Parameter mit 70 km/h angesetzt.

Herr Huhn teilt zum Bahnübergang an der Eltener Straße mit, dass dieser nach Aussage vom Landesbetrieb Straßenbau NRW innerorts liegt und somit gelten andere Richtlinien.

Herr Kemkes erklärt, dass es doch verständlich sei, dass, wenn der Landesbetrieb Straßenbau NRW das Dilemma der Ortsdurchfahrt beseitigen will, indem eine neue Trasse außerhalb der Ortsdurchfahrt gewählt wird, dann nicht die gleichen Kriterien angewendet, wie bei dem Problem in der vorhandenen Trasse. Die Richtlinien geben das nicht her.

Mitglied ten Brink stellt die Frage, ob diese Lösung in heutiger Sitzung entschieden werden muss. Der Planfeststellungsabschnitt 3.4 endet bei Bahn-km 65,000; die BÜ Felix-Lensing-Straße liegt bei Bahn-km 64,940. Der Hauptteil der Variante 4 liegt außerhalb des Planfeststellungsabschnittes. Er plädiert dafür, diesen Punkt abzulehnen.

Vorsitzender Jansen macht deutlich, dass die Frage nach Vertagung bereits im Rahmen der Einwohnerfragestunde von Herrn Dr. Oerder beantwortet wurde; es muss zum jetzigen Zeitpunkt beraten werden.

Mitglied Gerritschen fragt an, ob die Verwaltung, Bürger oder Rat konsensuale Gespräche mit Herrn Biewald beim Landesbetrieb Straßenbau NRW geführt, wo die entsprechenden Anregungen vorgetragen wurden. Auch er geht nochmals auf den Bahnübergang Eltener Straße ein. Der Bahnübergang gilt bereits als innerorts aber von Elten kommend steht das Ortseingangsschild hinter dem Bahnübergang. Kann das Ortseingangsschild evtl. versetzt werden?

Vorsitzender Jansen teilt mit, dass entsprechende Gespräche, auch unter den Gesichtspunkten der Wünsche der Bürger, mehrfach mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW geführt wurden.

Auch Erster Beigeordneter Dr. Wachs erklärt, dass mehrere Gespräche und Ortstermine stattgefunden haben. Die verschiedenen Varianten haben zur Prüfung vorgelegen und Herr Biewald selber hat eine andere Grundhaltung zu der Frage-

stellung, wie man an solche Planverfahren herangeht. Auch Herr Biewald hat die Normen und Richtlinien entsprechend anzuwenden. Bei der Fragestellung der trassennahen Führung sind Bewegungen erfolgt. Beim Borghesser Weg sah die Planung der Bahn ursprünglich eine EÜF vor, mittlerweile ist dort eine PKW-Unterführung mit einer Höhenausbildung entsprechend der van-Gülpen-Straße geplant. An der Felix-Lensing-Straße war zum damaligen Zeitpunkt eine Straßenüberführung mit einer Höhe von 12 m geplant; nunmehr liegen die verschiedenen Varianten vor. Darüber hinaus darf man den Kostenfaktor nicht vergessen. Die Aussage wird immer darauf reduziert, dass man die schlechteste aller Lösungen realisiert. Dies ist nur ein kleiner Ausschnitt des Gesamtbildes und verfälscht das Gesamtbild.

Herr Kemkes erklärt, dass das Ortsschild und das Thema Ortsdurchfahrt nicht immer übereinstimmen. Die Grenzen der Ortsdurchfahrt sind über eine Richtlinie festgelegt. Durch eine Versetzung des Ortsschildes erreicht man keine Verlegung der Ortsdurchfahrt.

Mitglied Tapaß wirft ein, dass es den Heimatverein und die Bürger sicherlich nicht interessiert, ob mit 50 oder 70 km/h gefahren wird und ob das Ortseingangsschild versetzt wird. Denen geht es ausschließlich darum, dass sie eine vernünftige Lösung bekommen.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs gibt zu bedenken, dass die Fragestellung Hüthum momentan aus dem Blickwinkel der technischen Machbarkeit und Erfolgsaussichten im Verfahren betrachtet wird. Es geht dabei nicht nur um die Bürger in Hüthum sondern um sämtliche Emmericher Bürger. Konsequenzen aus einer Lösung (auch finanzielle Konsequenzen) entstehen immer für die gesamte Bevölkerung. Die finanziellen Konsequenzen belaufen sich auf ca. 12 Mio €, die der städtische Haushalt jenseits der Eintragung der entsprechenden Mittel aufbringen muss. Diese Kosten müssen umverteilt werden (Bürger, Sportvereine etc.) bis hin zu entsprechenden Pflegemaßnahmen, die nicht mehr möglich sind. Die gesamte Baumaßnahme von Praest bis zur Staatsgrenze wird der Stadt Emmerich noch Kosten abverlangen, die derzeit noch nicht kalkuliert sind.

Mitglied Tapaß fragt an, ob den Bürgern auf den Bürgerversammlungen unmissverständlich mitgeteilt wurde, dass die Stadt Emmerich nicht Herr des Verfahrens ist. In dem Punkt Felix-Lensing-Straße ist seine Fraktion der Auffassung, das Deckblattverfahren anzustreben und heute nicht zu beschließen.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs führt aus, dass verwaltungsseitig immer wieder betont wurde, dass die Stadt Emmerich nicht Herr des Verfahrens ist. Spätestens bei der ersten Veranstaltung am 26.05.2008 im Stadttheater und allen nachfolgenden, wo die Bahn als Vorhabenträger aufgetreten ist, muss dies klar geworden sein. Die Stadt Emmerich am Rhein wird als Eigentümerin von Flächen bzw. als Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten. Weitere Ausführungen zum Deckblattverfahren gibt er nicht, da diese bereits zu Beginn der Sitzung von Herrn Dr. Oerder gegeben wurden.

Mitglied Leyoldt führt aus, dass vom Landesbetrieb Straßenbau NRW der erste Vorschlag eine Straßenüberführung war. Er fragt an, ob diese Variante straßenbautechnisch mit Unterführung möglich ist. Des Weiteren fragt er, ob sich die Festlegung „innerorts“ und „außerorts“ nach dem Flächennutzungsplan richtet oder die Festlegung durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW erfolgt. Abschließend merkt er an, dass, wenn man dem Vorschlag von Mitglied ten Brink, über den Punkt nicht zu beschließen, folgen würde und man seine soeben vorgestellte Lösung realisieren würde, diese bei Bahn-km 65,05 liegen. Somit würde

der Bereich nicht in den jetzigen Planfeststellungsabschnitt fallen.

Herr Kemkes führt aus, dass die Trassenführung der damaligen Planung anderen Trassierungselemente zu Grunde lagen; d. h. größere Radien und somit mehr Flächenverbrauch. Bei der vorgeschlagenen Lösung des Heimatvereins ging es darum, mit der Anwendung der Richtlinien zur Ortsdurchfahrt ein kompakteres, kleineres Bauwerk zu erwirken, um auf eine ähnliche Kostenhöhe wie bei der geplanten Variante Bahnunterführung im Bereich der B 8 zu kommen. Wären die Kosten bei beiden Varianten gleich und auch richtlinienkonform hätte man darüber nachdenken können. Nur vor dem Hintergrund, dass die Ortsdurchfahrt verlassen wird und somit andere Trassierungselemente gelten, kommt man kostenmäßig in Höhen, die wesentlich über dem liegen, was derzeit geplant ist.

Mitglied Leyoldt fragt nach, ob diese Variante geprüft worden ist. Herr Kemkes erklärt, dass es im Jahr 2011 im Vorlauf zum endgültigen Ratsbeschluss der heutigen Variante 4 Trassenvarianten gegeben hat. Kostenmäßig lag man bereits damals so hoch, dass eine Prüfung nicht mehr in Frage kam.

Mitglied ten Brink wirft noch als weiteren Punkt ein, dass, wenn Variante 4 gebaut wird, die B 8 für 2 Jahre sicherlich gesperrt ist. Der Umleitungsverkehr müsste dann über die Felix-Lensing-Straße geführt werden; die Schrankenanlage am Bahnübergang muss versetzt werden. Die hierfür anfallenden Kosten sind nirgendwo beziffert.

Wird der Bahnübergang ersatzlos gesperrt müssten entsprechende Ersatzmaßnahmen erfolgen. Wie soll der mobil eingeschränkte Personenkreis durch die Baustelle kommen; ist dem Personenkreis die Umleitung zuzumuten. Ist der Umweg einem nördlich der Bahn liegenden Geschäft zuzumuten. Durch die Baustelle sieht er Probleme für das Heimatleben, Kirche, Kindergarten, Schule, Vereinsleben u. a. Abschließend macht er deutlich, dass dieser seine persönliche Meinung und nicht die der CDU-Fraktion ist.

Mitglied Brouwer macht deutlich, dass man nicht sagen kann, dass man in Sachen Betuwe nichts erreicht hat. Der wesentliche Schritt war die Beibehaltung der 0-Cent-Lösung und der Wegfall der riesigen Eisenbahnunterführung. Er stellt für seine Fraktion den Antrag, nach Beschlussvorschlag zu beschließen.

Mitglied Gerritschen fragt an, ob es ein aktuelles hydrogeologisches Gutachten gibt, wo u. a. auch die Grundwasserfließrichtungen behandelt werden. Herr Kemkes teilt mit, dass hinsichtlich Altlast, Grundwasser etc. eine grundsätzliche Untersuchung existiert, mit welchen Materialien man es zu tun hat. Es handelt sich um eine ehemalige Hausmülldeponie, wo umfangreiche Bohrungen und Bodenproben vorgenommen worden sind. Im Ergebnis stellte sich heraus, dass der Bereich als wenig problematisch anzusehen ist. Lediglich lässt sich der Bodenauftrag nicht so verdichten, wie er für den Bau einer Straße erforderlich ist. Daher ist ein Bodenaustausch erforderlich. Dieser wird durch einen tragfähigen Boden ersetzt und verdichtet, der dann letztendlich richtlinienkonform ist. Aus Anlage 9 „Baugrunduntersuchung Felix-Lensing-Straße“ zur Stellungnahme geht hervor, dass man zu dem Ergebnis gekommen ist, dass es zu keinen Problemen führt.

Mitglied Peschel fragt nach, ob es möglich wäre, in der Stellungnahme einen Passus aufzunehmen: Evtl. sollte ein noch zu erarbeitender Vorschlag mit geprüft werden, der richtlinienkonform aufgestellt wird.

Er fragt sich, ob die Kosten auch dann noch so hoch sind, wenn die Überführung gebaut wird und dafür dann der Bahnübergang an der Eltener Straße wegfällt und

somit dafür keine Kosten entstehen.

Herr Kemkes erklärt wiederholt, dass, wenn es so gewollt ist, richtlinienkonform gebaut werden muss. Das Unterführungsbauwerk wird entsprechend größer und somit entstehen höhere Kosten. D. h. der Bahnübergang würde an der B 8 aufgehoben und eine Wendeanlage müsste angelegt werden. Kostenmäßig ist diese Variante nicht vergleichbar. Hinzu kommt das Thema der Flächenversiegelung. In einem Planfeststellungsverfahren sind u. a. bei der Festlegung von Trassenvarianten Vor- und Nachteile für Natur, Landschaft und Landwirtschaft zu berücksichtigen; Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen, Versiegelung von zusätzlichen Flächen in heutigen Außenbereichsflächen. Dies führt im Rahmen der Planfeststellung dazu, dass solche Überlegungen letztendlich keine Chance haben, da es Lösungsmöglichkeiten gibt, die diese Punkte ausschließen. Die vorgeschlagene Variante ist richtlinienkonform und befindet sich innerhalb einer vorhandenen Straßentrasse.

Auf Nachfrage von Mitglied Leyboldt teilt Herr Kemkes hinsichtlich der Festlegung „innerorts“ und „außerorts“ mit, dass die Festlegung der Ortsdurchfahrten im Fernstraßengesetz geregelt ist. Hierbei handelt es sich um gesetzesähnliche Regelungen.

Mitglied Leyboldt fragt an, wenn in heutiger Sitzung nicht beschlossen wird und ein richtlinienkonformer Vorschlag bei Bahn-km 65,05 erarbeitet wird, dieser zum Planfeststellungsabschnitt 3.5 zählt.

Herr Dr. Oerder teilt mit, dass man im Planfeststellungsabschnitt 3.5 das Thema durchaus nochmals aufwerfen kann. Allerdings besteht die Gefahr, dass der Stadt Emmerich entgegengehalten wird, den Vorschlag nicht bereits im Planfeststellungsabschnitt 3.4 vorgetragen zu haben. Die Entscheidung liegt allerdings bei der Bahn, ob sie dies im Planfeststellungsabschnitt 3.5 zulässt. Die Präklusionswirkung tritt am Samstag ein, wenn bis dahin die Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein nicht vorliegt.

Mitglied Lindemann teilt für seine Fraktion mit, dass man sich nach mehrmaliger Diskussion in der Fraktion dem Beschlussvorschlag der Verwaltung anschließt.

Vorsitzender Jansen lässt nunmehr über den Antrag von Mitglied Brouwer, nach Vorlage zu beschließen, abstimmen.

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung 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.

Abstimmungsergebnis

Stimmen dafür 13 Stimmen dagegen 5 Enthaltungen 3

**6. Planfeststellungsverfahren gem. § 18 AEG ABS 46/2 -Grenze D/NL-
Emmerich-Oberhausen
Dreigleisiger Ausbau und BÜ-Beseitigung auf der Strecke 2270
Planfeststellungsabschnitt 3.4, Bahn-km 57,700 bis Bahn-km 65,000;
hier: Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein
Vorlage: 05 - 16 0027/2014**

Vorsitzender Jansen führt aus, dass in 2 Sitzungen des Arbeitskreises ÖPNV/SPNV mehrere Stunden beraten wurden und die vorliegende Vorlage erarbeitet wurde. Sollten noch Fragen vorliegen und redaktionelle Änderungen in der Stellungnahme gewünscht werden so möge dies von der jeweiligen Fraktion vorgetragen werden, um darüber zu beraten.

Herr Kemkes erläutert die Vorlage. Die Offenlage zum Planfeststellungsverfahren 3.4 hat in der Zeit vom 14.05. bis einschließlich zum 13.06.2014 stattgefunden. Die Einwendungsfrist endet mit dem 27.06.2014. Der Entwurf der Stellungnahme wurde in 2 Sitzungen des Arbeitskreises ÖPNV/SPNV intensiv diskutiert; entsprechende Anregungen wurden in die Stellungnahme eingearbeitet. Nunmehr geht er auf die grundsätzlichen Positionen der Stadt Emmerich am Rhein im Verfahren ein (siehe Vorlage, Stellungnahme S. 5). Die wesentlichen Punkte in der Stellungnahme u.a. die Trassenführung, der Lärmschutz für die Bürger und die Erhaltung der Qualität des schienengebundenen Nahverkehrs. Herr Kemkes erklärt, dass die Gesamtplanung der Bahn keinen zufriedenstellenden Entwurf für die Stadt Emmerich am Rhein darstellt, da die Bahn einen kostengünstigen Ausbau im Sinne hat und wesentliche Punkte in Verbindung mit den örtlichen Gegebenheiten vermissen lässt.

Wie auch im Arbeitskreis ÖPNV/SPNV diskutiert wurde, war das vorrangige Schutzgut der Mensch gegenüber Natur und Landschaft. Das Thema Blockverdichtung wird in der Stellungnahme ebenfalls behandelt (siehe Vorlage – Stellungnahme S. 6). Die Blockverdichtung spielt auch in mehreren Schallschutzthemen eine Rolle und seitens der Stadt Emmerich am Rhein wird gefordert, dass eine Blockverdichtung erst nach Fertigstellung der Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden darf. Seitens der Bahn ist diese Forderung auch positiv bewertet worden. Der Forderungskatalog (siehe Vorlage – Stellungnahme S. 7) stellt nunmehr vor, womit sich die restliche Stellungnahme befasst.

Die angestrebte 100 % Finanzierung ist von den Ministerien und der Bezirksregierung schriftlich bestätigt worden. Die normativen Voraussetzungen, wie die Einrichtung von Förderrichtlinien usw., wurden jedoch noch nicht geschaffen. Hierauf wird in der Stellungnahme hingewiesen. Herr Kemkes erklärt, dass Punkt 16 der Stellungnahme ebenfalls ein wichtiger Punkt sei, da hier die Schallschutzmaßnahmen in Höhe des Bahnhofs gefordert wird. Unter diesem Punkt wird die Gesamtbetrachtung des Bahnausbaus gefordert, da auch im Zuge der Blockverdichtung eine Höhere Frequentierung der Gleise im Bahnhofsbereich zu erwarten sei. Von der Stadtverwaltung wird die Meinung vertreten, dass an Streckenteilen, wo zufällig mehr als zwei Gleise liegen, ein Absehen von Schallschutzmaßnahmen seitens der Bahn nicht rechtens ist. Wie aus den Planungsunterlagen zu ersehen ist, wird seitens der Bahn der passive Schallschutz im Bereich des Bahnhofes ausgeklammert.

Zu den Bahnübergangsbeseitigungen im Planfeststellungsverfahren 3.4 ist zu erwähnen, dass die Bahnübergangsbeseitigungen, bis auf den Bereich an der Felix-Lensing-Straße, sich mit der bestehenden Beschlusslage des Rates decken. An der Felix-Lensing-Straße wird aufgrund des soeben geführten Beschlusses die Variante 4 in der Stellungnahme gefordert. Von Seiten der Bahn gab es hierzu bereits positive Rückmeldungen. An der BÜ Borgheeser Weg hat die Stadtverwaltung darauf hingewirkt, eine BÜ mit Ausmaßen wie an der van-

Gülpfen-Straße durchzuführen. Hier werden 3,45 m im lichten und ausgeschilderte 3,25 m gefordert. Positive Rückmeldungen seitens der Bahn hat die Stadtverwaltung hierzu ebenfalls erhalten. Bei dem Thema Sicherheitskonzept wurde Bezug genommen auf die Stellungnahmen der Feuerwehren und des Arbeitskreises Streckensicherheit. Diese wurden auf höherer Ebene auch mit anderen Kommunen besprochen.

Die angestrebte Lösung für den BÜ am Löwentor entspricht dem Ratsbeschluss, es wird, unter Berücksichtigung der Sitzung des Arbeitskreises ÖPNV / SPNV, jedoch darauf hingewiesen, dass der Beschluss nur unter Einhaltung der Förderrichtlinien und da der Radweg kreuzungsbedingt nicht für nötig befunden wurde, gefasst wurde. Ein zusätzlicher Radweg für die zum Kreisverkehr führende BÜ wird gewünscht. Dies wird unter den Punkten der Zukunftsplanung und der nicht mehr zeitgemäßen Planung in der Stellungnahme formuliert.

Mitglied Leypoldt fragt an, ob für den Punkt 2.2 Baustraßen (siehe Vorlage – Stellungnahme S. 106) unter der Aufzählung der Straßen Bremer Weg, Windmühlenweg, An der Fulkskuhle, Eduard-Künneke-Straße, Kämpchenstraße und Weidenstraße, der Koppelweg und die Straße In der Laar mit aufgenommen werden können, da hier die Baustraße auf der südlichen Seite liegen sollen.

Die Änderungsvorschläge werden seitens der Verwaltung nachgetragen.

Mitglied Tepas bringt ein, dass die Mitglieder der BGE der Verwaltungsvorlage nur unter der Prämisse zustimmen, dass die Punkte für Hüthum aus der Stellungnahme entfernt werden.

Vorsitzender Jansen formuliert für Mitglied Tepas die Frage, ob der Teil für Hüthum aus der Stellungnahme entfernt werden kann.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs erklärt, dass wenn der Teil für Hüthum entfernt werden würde, wäre die Stadt Emmerich am Rhein präkludiert. Somit bleibt der Teil für Hüthum in der Stellungnahme.

Mitglied Kulka möchte, unter Berücksichtigung der Lebensdauer des BÜ Am Löwentor und der damit verbundenen zukünftigen Steigerung des Radaufkommens seitens der Schüler und anderer Radfahrer, eine Forderung eines beidseitigen Rad- und Fußweges und die Ersetzung der momentanen Unterführung durch ein zeitgemäßes Bauwerk, entgegen des Ratsbeschlusses, der die momentane Lösung vorsieht, in die Stellungnahme aufnehmen. Zudem geht sie auf die Sicherheitsproblematik ein und gibt hier den Anreiz zu Bedenken.

Vorsitzender Jansen, erklärt, dass der ASE keinen Ratsbeschluss aufheben kann und dies nur in der Ratssitzung am 26.06.2014 vorgetragen werden kann. Zur Frage der Sicherheit erklärt der Vorsitzende, dass der Rat ebenfalls über diese Problematik nachgedacht habe und aus diesem Grunde ein anerkanntes Sicherheitsaudit beauftragt hat, welches positiv für die vorliegende Planung ausgefallen ist.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs erklärt, dass in der Vergangenheit innerhalb von vier Ratssitzungen diese Problematik durchexerziert wurde. Es wurde damals bereits der Wunsch nach einer Nebenanlage geäußert, jedoch waren die Bedingungen an die Bezahlbarkeit geknüpft. Die Bezahlbarkeit der Nebenanlage war nicht gegeben, da die Nebenanlage nicht in die Gesamtmaßnahme fällt und somit nicht über die Finanzierungsmasse gedeckt wird. Damals wurde von Mitglied ten Brink die Frage der Sicherheit angebracht und dies war der Anlass einen Auditor über die Maßnahme Am Löwentor und am Borgheeser Weg laufen zu lassen. Der

Auditor kam zu dem Schluss, dass mehrere Anmerkungen zu machen waren. Diese Anmerkungen wurden in den jahrelangen Planungen berücksichtigt, so dass aus dem Auditing die Maßnahme als sicher zu bewerten ist. Des Weiteren ist zu bedenken, dass, wie in Hüthum auch, die Frage der Gesamtfinanzierung zu bedenken ist. Er rät den Mitgliedern des Ausschusses für Stadtentwicklung, bei den geltenden Ratsbeschlüssen zu bleiben, da hier schon Unmengen an Arbeit und Zeit über die Jahre investiert wurde.

Mitglied Bartels würdigt die Arbeit der Verwaltung und des Herrn Dr. Oerder und stellt die Frage, ob ohne den besagten Passus abgestimmt werden könnte, da dies nicht konsequent aus Sicht des TOP 5 wäre.

Vorsitzender Jansen, stellt fest, dass nach der GO NRW erst über den Beschlussvorschlag der Verwaltung abgestimmt werden muss, bevor ein anderer Beschluss gefasst wird.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs erklärt, dass wenn der Beschlussvorschlag der Verwaltung zum Antrag erhoben wird, darüber zuerst abzustimmen ist.

Mitglied ten Brink pflichtet seiner Kollegin bei und nimmt Bezug auf die letzte Sitzung ÖPNV in der er bereits über den bereits vorhandenen Personentunnel mit Herrn Dr. Oerder gesprochen hat. Hier wird die neue BÜ mit den Nebenanlagen für Radfahrer und Fußgänger gebaut und der Personentunnel erhalten. Der Personentunnel ist an dieser Stelle mit insoweit notwendig, um eine ordnungsgemäße Verkehrsbeziehung aufrechtzuerhalten. Er stellt die Frage an Herrn Dr. Oerder, ob die Bahn AG bei gezwungener Verlegung der oberirdischen Wegstrecke ebenfalls das Bauwerk des Personentunnels einreißen und verlegen kann.

Der Sachverhalt wird von Herrn Kemkes, Herr Dr Oerder und Mitglied ten Brink weiter ausgeführt.

Herr Kemkes erklärt, dass nach der neuen Planung ein Fußgängertunnel und ein behindertengerechter Radweg angelegt wird. Dies stellt eine sowohl qualitative als auch quantitative Verbesserung der Situation dar. Gestützt durch die Verkehrszählungen, die damals durchgeführt wurden, wurde beschlossen, den PKW Verkehr über eine separate BÜ zu lenken, um die Verkehrsbeziehungen zu erhalten und nicht eine BÜ mit beidseitigem Rad- und Fußweg zu bauen, womit die Verkehrsbeziehung hergestellt wäre. Somit erhält die Stadt anstelle von einer BÜ zwei BÜ. Dies ist bereits ein Zugeständnis der Bahn. Die Lösung mit einer BÜ wurde seitens der Stadt abgelehnt, da hier die Verbindung für Radfahrer und Fußgänger auf kürzestem Weg in die Stadt erhalten bleiben sollte.

Mitglied Gerritschen stellt die Frage, ob bei der Maßnahme an der Felix-Lensing-Straße Ausgleichsmaßnahmen für die in Anspruch genommenen Flächen vorgesehen sind.

Die Anfrage wird bestätigt.

Mitglied ten Brink bittet um Beantwortung seiner zuvor gestellten Frage.

Herr Dr Oerder erklärt, dass in diesem Fall die Bewertung der verkehrsrechtlichen Beziehung eine Rolle spielt, da nur bei Erforderlichkeit dieses Tunnels eine Kostenübernahme für das Bauwerk getätigt wird. Dies ist zu finden in § 1 der Eisenbahnkreuzungsverordnung. Zudem gibt es eine Rechtsprechung des VG Bremen aus dem Jahr 2014 in der festgelegt wurde, dass der Maßstab das ist, um eine

Verkehrsfunktion zu erhalten. Eine Unerlässlichkeit dieser Verkehrsfunktion ist in diesem Fall nach den Kriterien nicht gegeben und somit ist die Bahn kreuzungsrechtlich nicht verpflichtet.

Mitglied Lindemann bedankt sich bei Mitglied ten Brink für die zahlreichen Änderungsvorschläge, die sowohl im Arbeitskreis ÖPNV/SPNV und auch in verschiedenen Sitzungen zusammen gekommen sind. Herr Lindemann erklärt, dass die SPD keine großen Änderungen mehr in der Stellungnahme ändern will und stellt den Antrag auf Beschluss.

Mitglied ten Brink stellt die Frage, ob eine durchgängige 4 %ige Steigung für den Rad- und Fußweg an der BÜ Borgheeser Weg gefordert werden kann.

Herr Kemkes erklärt, dass bereits eine behindertengerechte Lösung geplant und gefordert wird.

Mitglied ten Brink ist der Meinung, dass der behindertengerechte Rad- und Fußweg nicht geeignet für Radfahrer ist, sodass diese absteigen müssen.

Herr Kemkes erklärt, dass wenn der Rad- und Fußweg für Behinderte geeignet ist, dies auch ohne Probleme für Radfahrer zu befahren ist.

Mitglied ten Brink stellt den Prüfauftrag an die Verwaltung.

Vorsitzender Jansen stellt den Sachverhalt dar.

Mitglied ten Brink erklärt, dass hier eine 6 %ige Variante mit Ruhephasen geplant ist und fragt, ob die durchgängige 4 %ige Lösung gefordert werden kann.

Herr Kemkes erklärt, dass für die Verwaltung die Planung in Ordnung ist. Das Thema könnte jedoch bei der Ausführungsplanung wieder aufgegriffen werden und dann von 6 % auf 4 % bei der Kreuzungsvereinbarung festgelegt werden. Herr Dr. Oerder macht den Vorschlag, diesen Prüfauftrag in die Stellungnahme aufzunehmen und dort zu erfragen, ob eine 4 %ige Steigung möglich sei.

Der Punkt wird in die Stellungnahme aufgenommen.

Mitglied ten Brink stellt eine Änderung zum Forderungskatalog (siehe Vorlage – Stellungnahme S. 7) vor. Hier soll Punkt 10 geändert werden in ein mit Feuerwehr und Rettungskräften abgestimmtes Sicherheitskonzept. Zudem soll gefordert werden, dass keine Güterzüge mit Gefahrgut in Wohnbereichen abgestellt werden.

Die Änderungen werden übernommen.

Mitglied Kulka stellt die Frage an Herrn Dr. Oerder, ob wenigstens eine provisorische Forderung nach einem zusätzlichen Rad- und Fußweg an der BÜ Am Löwentor möglich wäre, der auch wenn er abgelehnt wird, den Willen zeigt, dass man sich für einen dementsprechenden Plan eingesetzt hat.

Herr Dr. Oerder erklärt, dass ein verlangen nach einer Prüfung auf eine kreuzungsbedingte Notwendigkeit, unter Berücksichtigung der zuvor erwähnten Standpunkte, möglich wäre. Bei negativem Bescheid bliebe der Konsens des Rates erhalten.

Vorsitzender Jansen, macht den Vorschlag, dem Rat eine Empfehlung zu dem o. g. Thema zu geben.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs erklärt, dass er einen entsprechenden Entwurf mit in den Rat nehmen wird und diesen vorab mit der Bahn abklären wird, sodass dieser beachtet wird.

Vorsitzender Jansen fasst die Ereignisse zusammen.

Es wird über den Verwaltungsvorschlag mit den beiden Zusätzen abgestimmt.

Der Vorsitzende Jansen bedankt sich bei der Verwaltung für den Verwaltungsvorschlag. Zudem erklärt er, dass Herr Huhn in der Ratssitzung am 27.06.2014 nicht teilnehmen kann. Herr Dr. Oerder wird für die Ratssitzung nicht eingeladen.

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt im vorliegenden Planfeststellungsverfahren die erarbeitete Stellungnahme (Anlage) abzugeben.

Abstimmungsergebnis

Stimmen dafür 15 Stimmen dagegen 0 Enthaltungen 6

7. Mitteilungen und Anfragen

7.1. Sachstand Neumarkt; hier: Anfrage von Mitglied Sigmund

Mitglied Sigmund erkundigt sich nach dem Sachstand der Planung für den Neumarkt.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs teilt mit, dass die Verwaltung für die Planung des Neumarktes weiterhin in Gesprächen ist und die zuständigen Büros arbeiten an den Plänen. Der nächste Schritt wäre den ASE mit dem Offenlagebeschluss bzw. dem Aufstellungsbeschluss zu betrauen. Zurzeit wird jedoch noch auf die Fachgutachten gewartet.

Mitglied Sigmund stellt fest, dass das Thema dann nach der Sommerpause im ASE behandelt wird.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs bestätigt diese Annahme und erklärt, dass keine tagesgenaue Angabe zum Sachstand des Neumarktes gegeben werden kann, da momentan viel an den drei Bebauungsplänen, am Neumarkt selber und an mehreren anderen Baustellen gearbeitet wird.

Vorsitzender Jansen fragt, ob man sich noch im Projektplan befindet.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs erklärt, dass man sich nicht im Projektplan befindet, da ansonsten eine tagesgenaue Angabe des Sachstandes möglich sei. Die Verwaltung liegt aufgrund des Arbeitspensums Tage über dem Projektplan. Er entschuldigt diese Situation und erklärt, dass durch die Vielzahl an Beteiligten und dadurch, dass sich die Verwaltung nun von dem Stress der vergangenen Monate erholt, ein genaueres einhalten des Projektplanes nicht möglich sei. Zu-

sammen mit dem Investor ist aber die Intention zu formulieren, dass das Projekt abgeschlossen wird. In der nächsten ASE Sitzung nach den Ferien kann dann wieder berichtet werden.

**7.2. Sachstand Wemmer & Jansen;
hier: Anfrage von Mitglied Sigmund**

Mitglied Sigmund erkundigt sich nach dem Sachstand der Planung für ehemals Wemmer und Jansen.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs erklärt, dass das Thema Wemmer und Jansen in der Ratssitzung am 27.06.2014 erläutert wird.

**7.3. Zustand Fortunastraße;
hier: Anfrage von Mitglied Gerritschen**

Mitglied Gerritschen fragt an, ob die örtliche Straßenreinigung an der Fortunastraße in Elten tätig wird und Wildwuchs beseitigt werden kann, da er bereits von Anwohnern zu dem Thema angesprochen wurde.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs erklärt, dass diese Problematik in der Wuchspe-riode an vielen Stellen in Emmerich auftritt. Er leitet solche Angaben, wie die der Fortunastraße stets an Herrn Schaffeld von den KBE weiter. In der Wachstums-periode vermehrt sich der Wildwuchs schneller als die KBE diesen beseitigen können. Die Angabe zur Fortunastraße wird weitergeleitet.

8. Einwohnerfragestunde

Der Vorsitzende, Herr Jansen, erteilt Herrn Pohl das Wort.

Herr Pohl äußert den Wunsch, dass die Entscheidung in der Ratssitzung am 27.06.2014 anders verläuft als im ASE. Zudem stellt er die Frage, ob die Rats-mitglieder seine Meinung teilen, dass die Stellungnahme explizit nach der Wahl veröffentlicht wurde.

Der Vorsitzende erklärt, dass die Stellungnahme nicht vor der Wahl verteilt wer-den konnte, weil die Projektplanung die Abhandlungsreihenfolge vorgibt, welche sagt, dass zunächst der Arbeitskreis ÖPNV/SPNV die Stellungnahme bespre-chen muss und dies in nichtöffentlicher Sitzung.

Der Vorsitzende stellt fest, dass keine weiteren Fragen vorliegen und bedankt sich bei allen Anwesenden für die Teilnahme und schließt die öffentliche Sitzung um 19.25 Uhr.

46446 Emmerich am Rhein, den 31. Juli 2014

Vorsitzender

Schriefführerin