



zum Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den 3-gleisigen Ausbau der Strecke „ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich - Oberhausen“, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3.3 Emmerich-Praest

## 1. Deckblattverfahren

### Gliederung

1.	Bauliche Maßnahmen .....	2
1.1	Das Bahnübergangsbeseitigungskonzept der Stadt Emmerich am Rhein.....	2
1.2	Die Verlegung des Haltepunktes Praest.....	5
1.3	Bauwerke im Zuge des Streckenausbaus .....	6
1.4	Städtebauliche Einbindung .....	7
1.5	Betroffenheit der Stadt Emmerich am Rhein in ihrer Planungshoheit .....	7
2.	Liegenschaften der Stadt Emmerich am Rhein .....	7
3.	Umweltverträglichkeitsstudie GUP .....	8
4.	Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP).....	8

# STELLUNGNAHME DER STADT EMMERICH AM RHEIN



Im Folgenden reagiert die Stadt Emmerich am Rhein mit dieser Stellungnahme auf das Planungsvorhaben der Deutschen Bahn AG, ABS 46/2, Abschnitt 3.3 – **1. Deckblatt** -, als in zweifacher Hinsicht Betroffene, als Trägerin öffentlicher Belange wie auch als Grundstückseigentümerin.

Die Stadt Emmerich am Rhein nimmt hier Stellung zu den im 1. Deckblattverfahren dargestellten Änderungen. Ihre Stellungnahme vom 25.04.2012 bleibt vollumfänglich bestehen.

## 1. Bauliche Maßnahmen

### 1.1 Das Bahnübergangsbeseitigungskonzept der Stadt Emmerich am Rhein

Das hier dargestellte, vom Rat der Stadt Emmerich am Rhein am 03.11.2015 verabschiedete und am 20.09.2016 ergänzte BÜ-Beseitigungskonzept ist das Ergebnis langer Abstimmungsprozesse mit den unterschiedlichsten Verfahrensbeteiligten über etliche Planungsvarianten hinweg.

Dieser Prozess hat letztlich zu einem Konsens mit den Planungen der DB AG im PFA 3.3 geführt.

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat in seinen o.g. Sitzungen das nachfolgende BÜ-Beseitigungskonzept für den PFA 3.3 beschlossen.

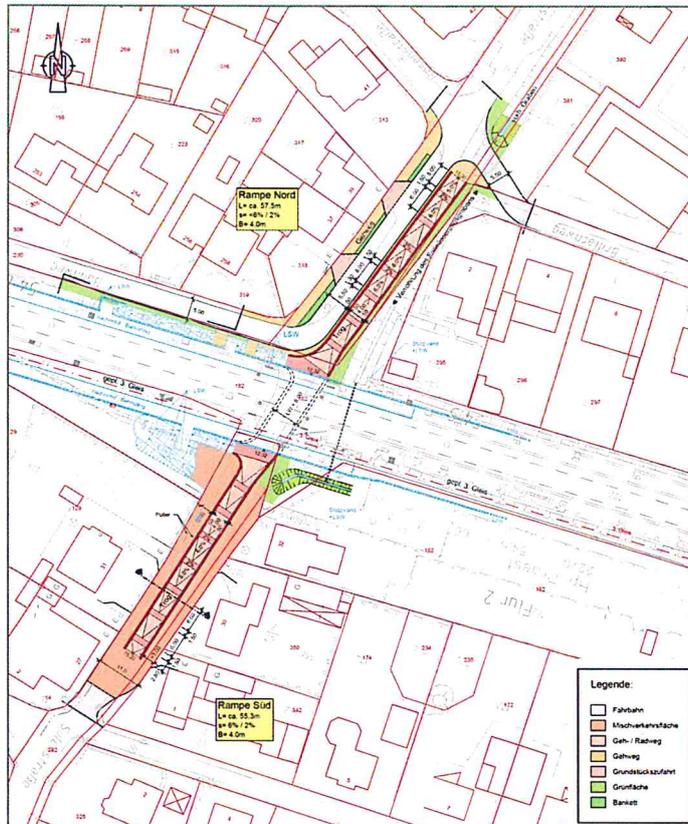
Es sieht folgende Maßnahmen an den derzeitigen Bahnübergängen vor:

BÜ Sulenstraße	Eisenbahnüberführung für Fußgänger EÜ-F
BÜ Raiffeisenstraße / Praestsches Feld	Eisenbahnüberführung EÜ mit Nebenanlagen
BÜ von-der-Recke-Straße	Eisenbahnüberführung für Fußgänger EÜ-F
BÜ Grüne Straße	Seitenweg zur Ersatzmaßnahme BÜ Broichstraße
BÜ Broichstraße	Eisenbahnüberführung EÜ mit Nebenanlagen
BÜ Schwarzer Weg	Ersatzlose Aufhebung

## BÜ Sulenstraße

54,540 Bahn-km

In Abstimmung mit der DB Netz AG hat die Stadt Emmerich am Rhein eine Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer geplant, die alle Anforderungen der geltenden Regelwerke an Breite, Verhältnis Breite/Länge, Einsehbarkeit und auch Übersichtlichkeit erfüllt. Die Gradlinigkeit und die ausreichend große Dimensionierung vermitteln eine hohe Sicherheit, die zu einer entsprechenden Akzeptanz durch die Bevölkerung führt.



Entwurf der Stadt Emmerich am Rhein (Ing.-Büro Spiekermann)

In einer durch die DB Netze beauftragten Studie (15.12.2015) wurde zusammenfassend festgestellt, dass die Prüfung der Machbarkeit zur gradlinigen Führung der EÜ(F) Sulenstraße in Bezug auf die Sachverhalte

- Betroffenheit der Grundstücke/Anwohner
- Darstellung
- Barrierefreiheit
- Realisierbarkeit
- Wirtschaftlichkeit / Kosten

grundsätzlich umsetzbar ist.

Die Umsetzung dieser Ersatzmaßnahme ist in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin durch diese mittels eines Planänderungsverfahrens zu beantragen. Dieses Verfahren ist in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

## BÜ Raiffeisenstraße

54,700 Bahn-km

Als Ersatzmaßnahme für den BÜ Raiffeisenstraße wurde der Stadt Emmerich bereits durch die Vorhabenträgerin ein Vorabzug der Entwurfsplanung (EÜ Praestsches Feld), in der z.B. bereits die Querungshilfe L7 berücksichtigt wird, zur Stellungnahme zugesandt. Diese wurde mit Schreiben vom 28.07.2016 beantwortet.

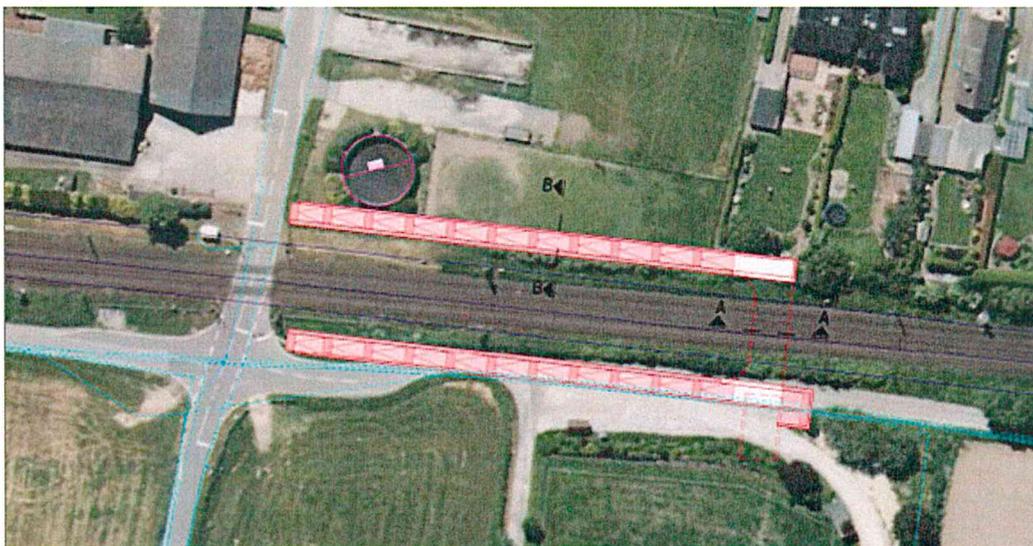
Die Umsetzung dieser Ersatzmaßnahme mit den in der Anlage 1 aufgezeigten Maßnahmen ist in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin durch diese mittels eines Planänderungsverfahrens zu beantragen. Dieses Verfahren ist in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Ergänzend und zur Gewährleistung einer maximalen Sicherheit der querenden Fußgänger regt die Stadt Emmerich eine Ausbildung der Querungshilfe im Einmündungsbereich der Broichstraße als Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) gem. §26 StVO an; auch sollte eine Lichtsignalanlage für Fußgänger in Betracht gezogen werden.

## BÜ von-der-Recke-Straße

55,290 Bahn-km

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat in seiner Sitzung am 20.09.2016 der Variante 1 (U-Form) als Ersatzmaßnahme zum BÜ von-der-Recke-Straße zugestimmt. Diese Überführung soll in Form einer EÜ für Fußgänger realisiert werden.



*Auszug aus der Anlage zum DB-Erläuterungsbericht des Variantenvergleiches zur Ersatzmaßnahme BÜ von-der-Recke Straße vom 11.08.2016*

Die Umsetzung dieser Ersatzmaßnahme ist in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin durch diese mittels eines Planänderungsverfahrens zu beantragen. Dieses Verfahren ist in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

## **BÜ Grüne Straße**

**56,170 Bahn-km**

Als Ersatzmaßnahme für den BÜ Grüne Straße ist ein sog. Seitenweg geplant. Planungsrecht wird durch ein städt. Bebauungsplanverfahren hergestellt.

Die Wegeverbindung erfolgt von der Grünen Straße über den Auweg und die Hueskampstraße zur neu errichteten EÜ Broichstraße. Die Wegeverbindung beinhaltet einen einseitigen Zweirichtungsradweg, der an das Ersatzbauwerk anschließt.

## **BÜ Broichstraße**

**56,740 Bahn-km**

Als Ersatzmaßnahme für den BÜ Broichstraße wurde der Stadt Emmerich bereits durch die Vorhabenträgerin ein Vorabzug der Entwurfsplanung, in der z.B. bereits die Querungshilfe L7 und der Anschluss des Radweges der Broichstraße (neu) an den der Hueskampstraße berücksichtigt wird, zur Stellungnahme zugesandt. Diese wurde mit Schreiben vom 03.08.2016 beantwortet.

Die Umsetzung dieser Ersatzmaßnahme mit den in der Anlage 2 aufgezeigten Maßnahmen ist in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin durch diese mittels eines Planänderungsverfahrens zu beantragen. Dieses Verfahren ist in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Ergänzend und zur Gewährleistung einer maximalen Sicherheit der querenden Fußgänger regt die Stadt Emmerich eine Ausbildung der Querungshilfe im Einmündungsbereich der Broichstraße als Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) gem. §26 StVO an; auch sollte eine Lichtsignalanlage für Fußgänger in Betracht gezogen werden.

## **BÜ Schwarzer Weg**

**57,650 Bahn-km**

Der BÜ Schwarzer Weg wird ersatzlos aufgehoben.

### 1.2 Die Verlegung des Haltepunktes Praest

Die Deutsche Bahn sieht im Planfeststellungsabschnitt 3.3 vor, den Haltepunkt in Praest um ca. 150 m nach Westen zu verlagern in den Bereich zwischen Sulen - und Raiffeisenstraße. Gegenstand des Deckblattverfahrens ist es nun, bahnlinks im Bereich der Raiffeisenstraße südlich der Gleise einen zusätzlichen barrierefreien Zugang zu dem dort neu entstehenden Bahnsteig anzulegen.

Stellungnahme der Stadt Emmerich:

Auch die ergänzende Planung berücksichtigt weiterhin nicht den von der Stadt Emmerich am Rhein ins Verfahren eingebrachten Wunsch, den Haltepunkt unmittelbar benachbart in den Trassenabschnitt zwischen Raiffeisenstraße und der zukünftigen Bahnunterführung ‚Praestsches Feld‘ zu verlegen. Insoweit bleiben die im Verfahren bereits vorgebrachten Einwände auch im Deckblattverfahren bestehen.

Im Falle der Errichtung eines neuen Bahnsteiges, entsprechend der DB – Planung zwischen Sulenstraße und Raiffeisenstraße, sollte eine Treppen-/Rampenanlage südlich der EÜ aus dem Trogbauwerk heraus und trassenparallel bis zur Raiffeisenstraße geführt werden **zusätzlich sollte eine Treppenanlage nördlich der EÜ eingerichtet werden. Diese dienen der besseren fußläufigen Erschließung des Dorfkerns und seiner Verbindung zu den stetig wachsenden Wohngebieten nördlich der Gleistrasse sowie der Andienung der Bahnsteige.** Die Stadt Emmerich am Rhein ist Eigentümerin der südlich angrenzenden, bahnparallelen Flächen zwischen der EÜ Praestsches Feld und der Raiffeisenstraße **sowie der nördlichen Parzelle 1002 auf der die vorgenannte Treppenanlage zu errichten ist.**

### 1.3 Bauwerke im Zuge des Streckenausbaus

Hier wird Bezug genommen auf Anlage 4 - Abschnitt Bauwerksverzeichnis.  
Die Hinweise sind aufgelistet nach Lfd.Nr.

**Vor Beginn der Gesamtmaßnahme** hat eine Beweissicherung der Verkehrsanlagen in schriftlicher / fotografischer Form in Abstimmung mit den Kommunalbetrieben KBE zu erfolgen.

---

#### **53 / Neubau EÜ Praestsches Feld**

Es wird auf die Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein zum Vorabzug der Entwurfsplanung vom 28.07.2016 hingewiesen.

#### **54 / Neubau EÜ Broichstraße**

Es wird auf die Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein zum Vorabzug der Entwurfsplanung vom 03.08.2016 hingewiesen.

#### **162 / Rückbau des BÜ Kerstenstraße**

Der Rückbau des BÜ Kerstenstraße ist bereits Teil der Plangenehmigung des Eisenbahnbundesamtes vom 21.06.2013 zur Beseitigung des Bahnüberganges und Neubau der Eisenbahnüberführung Kerstenstraße.

Plangenehmigung gemäß §18 AEG i.V.m. §74 VwVfG und §18b AEG für das Vorhaben „ABS 46/2 – Neubau einer Straßenüberführung (SÜ) Baumannstraße in Praest“  
Az. 54141-541pa/004-2013#019

Auszug:

B.1.1 Vorhaben

Das Bauvorhaben ABS 46/2 - Neubau einer Straßenüberführung (SÜ) Baumannstraße in Praest hat die Errichtung der Straßenüberführung, die Schließung des BÜ „Kerstenstraße“ einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen und die Errichtung zweier Ökotunnel zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 53,843 der Strecke 2270.

Der Rückbau und die Errichtung des Wendehammers sind ebenfalls Teil der Kreuzungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und der Stadt Emmerich sowie der

Auszug:

§2 Art und Umfang der Maßnahme

(1) Beschreibung der Maßnahme:

- a) Rückbau des vorhandenen Bahnüberganges Kerstenstraße in Bahn-Km 53,494 einschließlich der erforderlichen Änderungen an den elektrotechnischen Anlagen, der Signal- und Fernmeldeanlagen und das Herstellen des Regelbettungsquerschnittes in den Gleisen.
- b) Anordnung eines Wendehammers (Sackgasse) bahnlinks vor dem aufzulassenden Bahnübergang „Kerstenstraße“.

**163 / Rückbau des BÜ Grüne Straße**

Der Rückbau des Bahnüberganges hat erst nach Fertigstellung der Ersatzmaßnahme ‚Seitenweg‘ zu erfolgen.

**415 / Neubau Wendekreis**

s. Bauwerk **162** (Rückbau des BÜ Kerstenstraße)

Wendeanlagen an den Enden von Sackgassen sind grundsätzlich im Stadtgebiet Emmerich am Rhein entsprechend der Information der Berufsgenossenschaft Transport Verkehrswirtschaft „Sicherheitstechnische Anforderungen an Straßen und Fahrwege für die Sammlung von Abfällen“ BGI 5104 auszubilden. Diese sind zwingend nach Skizzen zu errichten die, aufbauend auf Kapitel 4.3, bei der Stadt Emmerich am Rhein erhältlich sind. Auch sind hiernach Wege ohne Begegnungsverkehr mit einer Breite von mind. 3,50 m auszubilden, mit Begegnungsverkehr mind. 4,75 m.

**455 / Neubau einer Querungshilfe Broichstraße**

Zukünftiger Unterhaltungs- /Erhaltungspflichtiger ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW

## 1.4 Städtebauliche Einbindung

Die Stadt Emmerich am Rhein hält ihre Forderung nach einer Begrünung der Lärmschutzwände im Außenbereich und das Einsetzen von transparenten Elementen in städtebaulich, hochsensiblen Bereichen, um die von den Lärmschutzwänden ausgehende Barrierewirkung möglichst gering zu halten, aus der ursprünglichen Stellungnahmen aufrecht.

## 1.5 Betroffenheit der Stadt Emmerich am Rhein in ihrer Planungshoheit

Wie bereits in der ursprünglichen Stellungnahme dargelegt, kann eine unmittelbare Betroffenheit der Stadt Emmerich am Rhein bezüglich einer Einschränkung ihrer Planungshoheit für den Planfeststellungsabschnitt 3.3 Emmerich - Praest nicht festgestellt werden.

## 2. Liegenschaften der Stadt Emmerich am Rhein

Auf Seite 65 des Skripts befindet sich ein Schreibfehler. Betreffend des Erbbaugrundstückes Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 871 besteht ein Erbbaurechtsverhältnis. Die Stadt Emmerich am Rhein ist Erbbaurechtsnehmerin und hat dieses in Untererbpacht an den Reit-

und Fahrverein Praest e.V. vergeben. In den Ausführungen des Skripts ist versehentlich der Rasensportverein Praest genannt worden.

Bei den Parzellen Gemarkung Praest, Flur 4, Flurstück 120, Flur 3, Flurstücke 88, 62, 609, 1002, 1371, 1368 sowie den Parzellen Gemarkung Vrasselt Flur 4 Flurstück 148, Flur 3, Flurstück 83 sowie Flur 5 Flurstück 561 (nicht 391, siehe lfd. Nr. 152 im Grunderwerbsverzeichnis) handelt es sich um Flurstücke, welche wegen einer bauzeitlichen Verankerung in Anspruch genommen werden. Diese Verankerungen sollen nach dem Aufstellen der Spundwände im Boden verbleiben und nur die entsprechenden Verbindungen zu den Spundwänden gekappt werden. Infolge dieser bauzeitlichen Beanspruchung gehen Wert- und Funktionselemente bei den betreffenden Flächen temporär und dauerhaft verloren. Bei Bodenarbeiten ab einer Tiefe von 1,50 m sind diese dauerhaft ein Hindernis.

Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind diese Bodenverankerungen vollständig zu entfernen.

Sollte aus Kostengründen nicht beabsichtigt sein die Verankerungen zu entfernen, ist der Stadt Emmerich am Rhein alternativ als Grundstückseigentümerin ein Geldbetrag zur Entschädigung der Wertminderung der Grundstücksflächen anbieten.

Diese Entschädigungssumme kann sich zu Berechnungszwecken zum Beispiel an einer prozentualen Summe aus den Kosten für die Entfernung dieser Verankerungen und der Wiederherstellung der Grundstücksflächen in den Ursprungszustand orientieren. Hierzu ist der Grundstückseigentümerin ein entsprechendes Angebot zu unterbreiten.

### 3. Umweltverträglichkeitsstudie ( GUP )

Das Deckblattverfahren berücksichtigt eine Einwendung der Stadt und der Umweltverbände im Zuge des Erörterungstermins und sieht die Offenbergallee nicht mehr als Baustrasse bzw. Rettungs- und Fluchtweg vor. Stattdessen übernimmt diese Funktion zukünftig die neu errichtete Baumannstrasse.

Was den Artenschutz betrifft, so berücksichtigt das Deckblattverfahren den neu hinzugekommenen Nachweis eines Grünspechtreviers dergestalt, dass zum Schutz potentieller Brutplätze (wie z.B. Höhlenbäume), Gelege und Individuen die Bauzeitenregelung auch darauf Rücksicht nimmt, indem sie die Rodung von Gehölzen während der Sommermonate ausschließt.

### 4. Landschaftspflegerischer Begleitplan ( LBP )

Das Deckblattverfahren sieht in Kap. 5.2.3.2 des LBP zwar für bestimmte schutzwürdige, vom Eingriff betroffene Braunerde - Böden, wie Vega oder Gley-Vega weitergehende Schutzvorkehrungen vor, um den Erhalt und die Wiederverwendung dieser Böden zu sichern, ohne allerdings konkrete Maßnahmen zu benennen.

Es sieht des Weiteren eine dritte, trassenferne Ausgleichsmaßnahme vor, deren Realisierung nicht auf Emmericher Stadtgebiet geplant ist. Es handelt sich dabei um die Umwandlung einer Ackerfläche in der Ortslage Grietherbusch in eine Dauergrünlandfläche (AE 21).

Zur Minimierung der durch die Lärmschutzwände hervorgerufenen Trennwirkung, sieht das Deckblattverfahren als Querungshilfe die vermehrte Anlage von Ökotunneln vor.

Im Übrigen sollen die Gehölzbestände im Bereich der Abgrabungsgewässer im Streckenabschnitt 57,44 – 57,700 bahnlinks während der Bauphase besser geschützt werden.

Über die bereits berücksichtigten drei Altlastverdachtsflächen hinaus, wurde im Deckblattverfahren eine vierte Fläche mit aufgenommen, die sich östliche des Schwarzen Weges zwischen den Bahngleisen und der L 7 auf dem Gelände einer ehemaligen Ziegelei befindet.

---

Die Stadt Emmerich am Rhein geht davon aus, dass ihr das Ergebnis der überarbeiteten Deckblattunterlagen noch vor Abgabe an die Anhörungsbehörde mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf zur Kenntnis gegeben wird.

Emmerich am Rhein, den 13.12.2016

Peter Hinze  
Bürgermeister

Anlage 01 Stellungnahme zum Vorabzug Entwurfsplanung vom 28.07.2016  
Anlage 02 Stellungnahme zum Vorabzug Entwurfsplanung vom 03.08.2016

STADT EMMERICH AM RHEIN  
DER BÜRGERMEISTER



Stadt Emmerich am Rhein, Postfach 100 864, 46428 Emmerich am Rhein

DB Engineering & Consulting GmbH  
Region D West  
Picassoplatz 1 c  
50679 Köln

Geistmarkt 1  
46446 Emmerich am Rhein

Fachbereich: 5 Stadtentwicklung

Ihnen schreibt: Yvonne Surink  
Zimmer: 212  
Aktenzeichen: 66 41 02

Telefon: 0 28 22 / 75-1521  
Telefax: 0 28 22 / 75-1599

E-Mail: Yvonne.Surink@Stadt-Emmerich.de  
Internet: www.emmerich.de

28.07.2016

**ABS 46/2, BA 5, PFA 3.3 Vorabzug Entwurfsunterlagen EÜ Praestsches Feld**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Stadt Emmerich am Rhein nimmt zum eingereichten Vorabzug der Entwurfsunterlagen wie folgt Stellung.

1. Auszug aus der Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein zum PFV 3.3 als TöB und Grundstückseigentümerin :  
*Wie bereits in den Ausführungen zu Punkt 1.3.2 'Verlegung des Haltepunktes Praest' dargelegt, soll der Haltepunkt nach dem gegenwärtigen Stand der DB-Planungen zukünftig zwischen der EÜ-F Sulenstraße und der Raiffeisenstraße angeordnet werden, von der Sulenstraße wie auch vom Bahnweg aus erreichbar. Die Stadt Emmerich am Rhein sieht die Notwendigkeit zur Errichtung des neuen Haltepunktes jedoch zwischen der Raiffeisenstraße und der EÜ Praestsches Feld. Mit dieser Verlagerung des Haltepunktes folgt sie einer bereits einsetzenden Entwicklung, innerhalb derer sich der Ortsteil Praest durch neue Baulandausweisungen bereits in Richtung Westen erweitert hat. Da diese Schwerpunktverlagerung in Zukunft weiter zunehmen wird, wird damit die bisherige Lage des alten Bahnsteiges immer randständiger. Als Synergieeffekt kann der Geh- und Radweg der EÜ Praestsches Feld, der auf halber Höhe im Trog geführt wird zugleich als Bahnsteigzuwegung bzw. -verbindung dienen. Aus Richtung Raiffeisenstraße vom alten Dorfkern kommend, soll es auf beiden Seiten des Gleiskörpers eine fußläufige Erreichbarkeit des Bahnsteiges geben.*

Im Falle eine Errichtung des neuen Bahnsteiges, entsprechend der DB-Planung, zwischen Sulenstraße und Raiffeisenstraße, sollte auch eine Treppen-, Rampenanlage südlich der EÜ aus dem Trogbauwerk heraus geführt werden. Dies dient der fußläufigen Erschließung des Dorfkerns und seiner Verbindung zu den stetig wachsenden Wohngebieten nördlich der Gleistrasse. Die Stadt Emmerich am Rhein ist Eigentümerin der südlichen bahnparallelen Flächen zwischen der EÜ Praestsches Feld und der Raiffeisenstraße.

**Bankverbindungen der Stadtkasse:**

Stadtparkasse Emmerich-Rees BLZ 358 500 00 Kto-Nr. 113 399 IBAN DE69 3585 0000 0000 1133 99 Swift-BIC WELADED1EMR  
ABN AMRO BANK Amersfoort NL Kto-Nr. 58.40.69.812 IBAN NL62 ABNA0584069812 Swift-BIC ABNANL2A

F:\36\_Verkehr\02\_Schienerverkehr\BUE-Konzept\Bauwerke\54\_700\_BUE\_Raiffeisenstrasse\2016\_Stellungnahme\_Entwurfsplanung\_Vorabzug.docx

2. In der Anlage 8.2.2 ist dargestellt, dass bereichsweise Gurte mit Schrägsteifen bei der Baugrubenherstellung verwendet werden sollen. Die Lastabtragung der Längskräfte in die Bohrpfahlwände wird sich konstruktiv schwierig darstellen. Es ist zu überdenken, ob hier nicht bereichsweise Anker als Alternative gewählt werden sollten. Falls dies beim Rückbau der Spundwände (Anschluss an die Tröge Nord und Süd) auf Schwierigkeiten stoßen sollte, wird es evtl. erforderlich die Längsbohrpfahlwände in diesen Bereichen weiter auszuführen, um die Gurtkräfte sicher in diese Wände einleiten zu können. (Blatt 1)

Die Verpressankerherstellung unter den Eisenbahnhelfsbrücken wird schwierig. Siehe hierzu beigefügten Planausschnitt „Verpressanker.pdf“ aus der Anlage 8.2.2. Mit einem geeigneten Bohrgerät und einem evtl. notwendigen Einsatz einer Arbeitsbühne ist die Ankerherstellung aber machbar. Auf die genannten Schwierigkeiten ist in den Ausschreibungsunterlagen hinzuweisen. (Blatt 2)

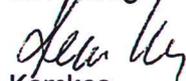
In der Tabelle auf der Anlage 8.1.4 sind bei dem Wert Elastizitätsmoduln  $E_{cm}$  zwei Tippfehler aufgetreten. Siehe auch beigefügte Anlage „E-Modul.pdf“ (Blatt 3)

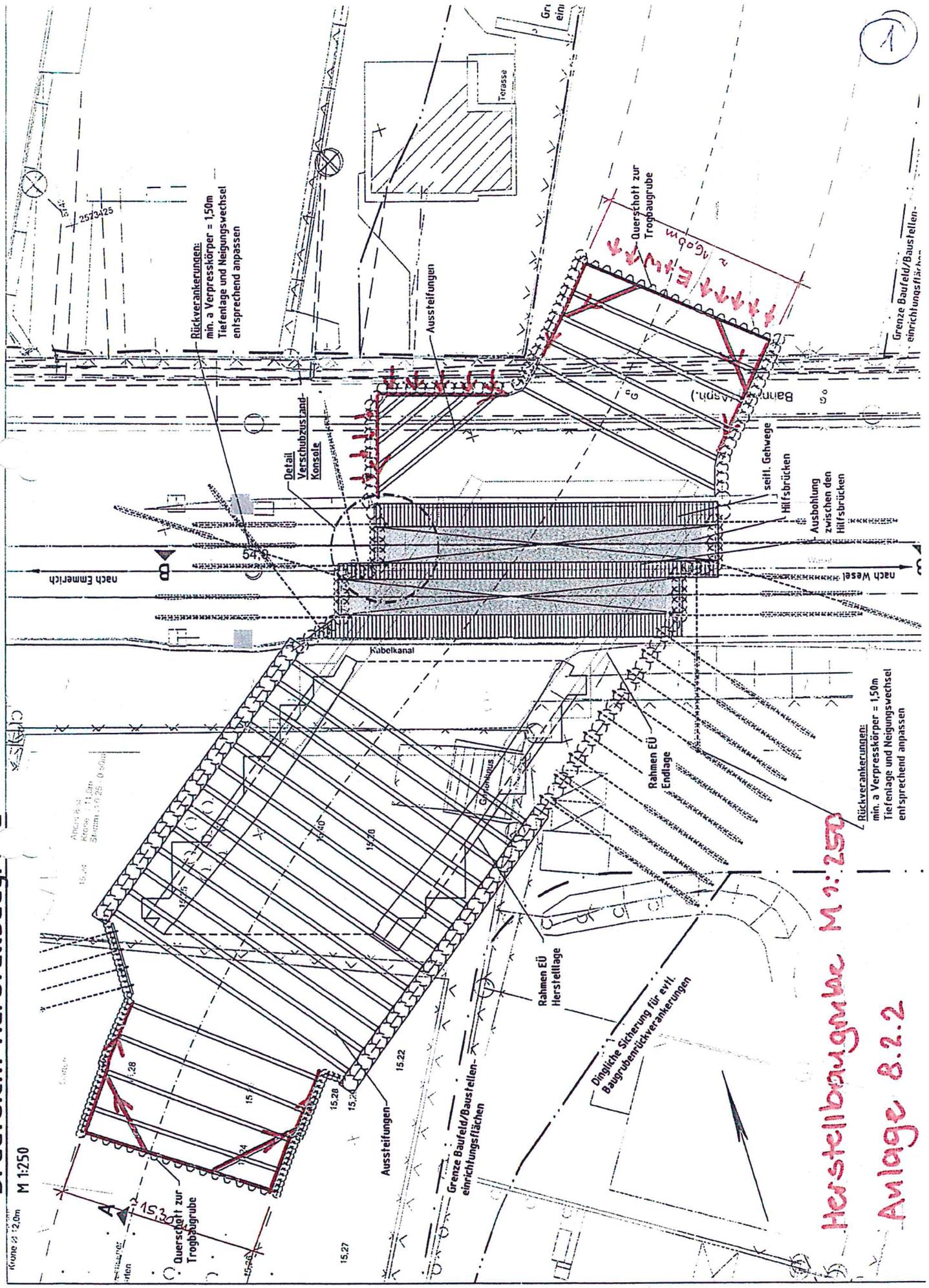
3. Der Deckenaufbau im Bereich der Straße Trogstrecke bemisst sich nach Belastungsklasse Bk 3,2, Bauweise Asphalt Tafel 1, Zeile 3, Frostschutzklasse F1, HS IV.
4. Der einseitige Zweirichtungsgeh-, Radweg ist mit einem Sicherheitsstreifen von mind. 50 cm zur Fahrbahn auszuführen.
5. Der detaillierte Anschluss der Verkehrsanlage im Norden an den geplanten Straßenausbau (Baugebiet Raiffeisenstrasse/Nord) sollte in Abstimmung mit der Stadt und dem Erschließungsträger (VOBA GmbH) stattfinden. Hier wird auf die einzurichtende Fahrbahneinengung hingewiesen.
6. Der Übergang des Geh-, Radweges im Trog (3,00 m) zum Geh-, Radweg außerhalb des Troges mit einer Breite von 2,50 m ist zu optimieren.
7. Entlang des Bahnweges ist vor dem Pumpwerk ein Rückhaltesystem zu installieren. Das Dach des Pumpwerkes sollte zur Verkehrsfläche keinen / nur einen geringen Überstand haben.
8. Die Planung der Straßenbeleuchtungsanlage, zwischen der L7 und der Heinrich-Bienen-Straße, ist durch einen Fachplaner zu erstellen. Diese ist mit den Stadtwerken Emmerich GmbH und der Stadt Emmerich a. Rh. abzustimmen.
9. Aus Unterhaltungsgründen favorisiert die Stadt Emmerich Leichtmetallgeländer.
10. Der Einmündungsbereich zur L7 ist noch mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abzustimmen.
11. Im Erläuterungsbericht sind im Absatz 1.2.1.11 unter 'Anlagen Dritter' die Technischen Werke Emmerich (TWE) als Betreiber nicht nur der Druckentwässerung sondern der gesamten Abwasseranlagen aufzunehmen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

Im Auftrag

  
Kerkes



1

Herstellbaugruppe M 1:250  
Anlage 8.2.2

Rückverankerungen:  
min. a Verpresskörper = 1,50m  
Tiefenlage und Neigungswechsel  
entsprechend anpassen

Rückverankerungen:  
min. a Verpresskörper = 1,50m  
Tiefenlage und Neigungswechsel  
entsprechend anpassen

Grenze Baufeld/Baustellen-  
einrichtungsfächen

Grenze Baufeld/Baustellen-  
einrichtungsfächen

M 1:250

Krone 12,0m

Abstreifen  
Krone 11,0m  
Strom 1,0 25 - 0 30m

nach Emerich

nach Wesel

Dingliche Sicherung für evtl.  
Baugrubenverankerungen

Detail  
Verschiebusland-  
Konsole

Aussteifungen

Querschott zur  
Trogbaugrube

seitl. Gehwege  
Hilfsbrücken

Ausbohrung  
zwischen den  
Hilfsbrücken

Rahmen EÜ  
Endlage

Rahmen EÜ  
Herstellage

Kubelkanal

Gehweg

Terrasse

Grü  
eim

Querschott zur  
Trogbaugrube

Aussteifungen

15,20

15,28

15,27

15,22

15,20

15,40

15,24

15,26

15,28

15,30

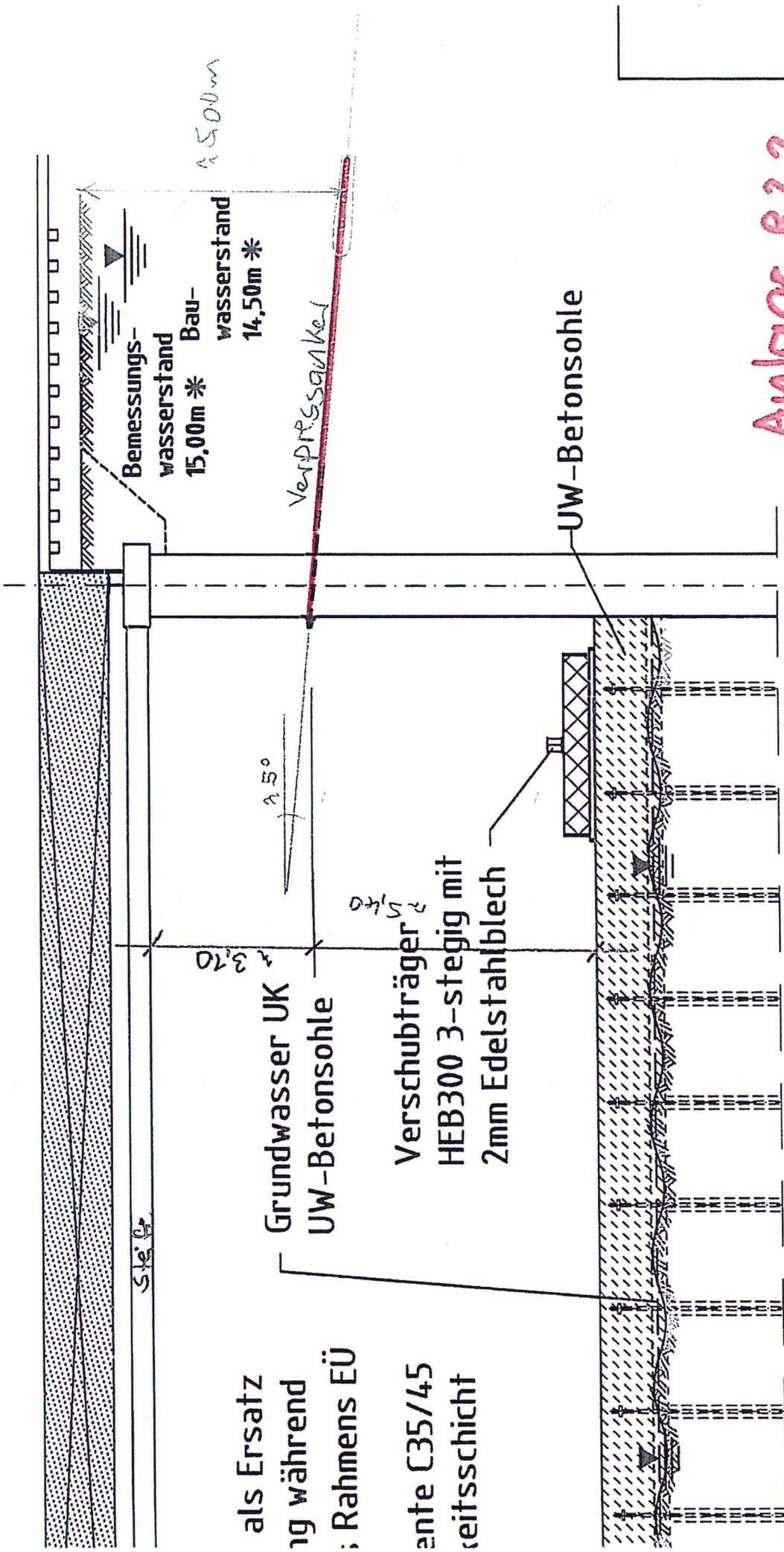
15,32

15,34

15,36

15,38

15,40



als Ersatz  
 während  
 ; Rahmens EÜ  
 ante C35/45  
 reitsschicht

Anlage B.2.2

Schnitt M 1:100

Bauwerksdaten - EÜ	
<b>Bauart:</b>	Stahlbeton
<b>Lastbilder:</b>	WUB-KO, Nutzungsklasse B gem. WU-Richtlinie des DAISib DIN EN 1991-2 (LM 11, SM/2, a = 12h)
<b>Entwurfgeschwindigkeit:</b>	200 km/h (für Bauwerke gem. BAST/PAK, 11882016)
<b>Stützweite (parallel zu den Gleisen):</b>	39,20 m
<b>Konstruktionshöhe:</b>	1,05 m
<b>lichte Weiten senkrecht zu Rahmenvänden:</b>	12,50 - 13,50 m
<b>lichte Höhe über Straße:</b>	≈ 4,50 m
<b>lichte Höhe über Fuß-/Radweg:</b>	≈ 2,50 m
<b>Länge Rahmen (in Gleisaxe, ohne Mid.-konsolen):</b>	19,84 m
<b>Breite (außenkantigen Kappungsstiele)</b>	20,20 m
<b>Brückenfläche:</b>	400 m²
<b>Körper-stärkt Rahmenstiel/Gleisstreben</b>	618 qcm

Bauwerksdaten - SÜ	
<b>Bauart:</b>	Stahlbeton
<b>Lastbilder:</b>	WUB-KO, Nutzungsklasse B gem. WU-Richtlinie des DAISib DIN EN 1991-2 (LM 11)
<b>Stützweite (parallel zu über/überden Straße):</b>	16,59 m
<b>Konstruktionshöhe:</b>	9,80 m
<b>lichte Weiten senkrecht zu Rahmenvänden:</b>	12,50 - 13,50 m
<b>lichte Höhe über Straße:</b>	≈ 4,50 m
<b>lichte Höhe über Fuß-/Radweg:</b>	≈ 2,50 m
<b>Gesamtlänge des Überbaus:</b>	17,69 m
<b>Breite des Überbaus (Außenkanten)</b>	6,90 m
<b>Brückenfläche:</b>	96 m²

**Baustoffangaben EÜ und SÜ**  
Beton: Überwachungsklasse 2 gem. ZTV-ING

Bauteil	Beton	Expositionsklasse	Betonstahl	Ecm
Saubereitsschicht	C 12/15	X0		21,4 x 6 x 0
Rahmen (Sohle, Wände, Ringel) 1)	C 35/45	XD2, XF2, XC4, WA	B 500 B	33500 N/mm²
Kappen 2)	C 25/30LP	XD3, XF3, XC4, WA	B 500 B	30500 N/mm²

1) wasserundurchlässige Betonkonstruktion gem. ZTV-ING, WU-Richtlinie des DAISib, RH 804,6101, Abs. 12  
Beton mit hohem Wasserbindungsvermögen, max w = 0,15mm

2) Mindestluftporengehalt ZTV-ING, T3, Tab. 3.1.1

31 000

**Korrosionsschutz der Stahlbauteile (nach ZTV-ING Tab. 4., Abs. 3)**

Bauteil	Korrosionsschutzsystem nach ZTV-ING	Material nach TL/TP-NDR Blatt-Nr.	Stoff-Nr.	Farbton	Schichtdicke (µm)
Entwässerungsteilungen	Spitzverzinkung (nicht-schichtig) DB EP	87/97	687/697/14	grün	40
Geländer	Feuerverzinkung 1 ZB wv AY auf ZN 1 DB PUR	91 87	69161-74 68730-99	grün-grau DB 701	80 80
Abdichtungsabschluss EÜ (nicht restloser Stahl gem. RH 804,9030, Kap. 4., 4.8)	EP Zinkstaub 1 ZB EP 2 ZB EP DB EP	87 87 87	68703 68714 68712 68714	grün grün grau grün	70 80 80 80
Fahrbahnabschluss SÜ	Feuerverzinkung 1 ZB EP Kombi DB EP-Kombi	81 81	68111 68112	schwarz schwarzrot	120 120

Kantenschutz, Ausbesserungen, Baustellensicherheitsstahl, Transpertschutzmaßnahmen gem. ZTV-ING, 4.-3  
bzw. RH 804,9030, Kap. 4., 4.8

Anordnung von Hessebolzen EÜ und SÜ gem. RIZ-ING Mess 1:  
jeweils 4 Hauerbolzen an den Rahmenecken und 2x 3 Stehbolzen auf den Kappen analog Mess 1, Blatt 1

**Deckenaufbau Fuß- und Radweg:**  
Bauweise: Asphalt (RS10 (2012) Tafel 6, Zeile 2)  
Asphaltdicke = 10cm  
Schotter-/Kiesfragschicht = 20cm  
Gesamtdicke frostsischer Oberbau ≈ 30cm

**Entwässerungsteilungen:**  
Gusseiserne Leitung aus muffenlosen Röhren.  
Korrosionsschutz nach ZTV-ING, Teil 4, Abs. 3.  
Bauteil-Nr. 3.3.3, System 1, Stoffe Bl. 87/97.

**Ausgleichsschicht und Ausbuhlschicht**  
UM-Betonstahl gem. ZTV-ING, T2, Abs. 1, Bild 2.1.1

**Deckenaufbau Straße:**  
Bauweise: Asphalt (RS10 (2012), Tafel 1, Zeile 2.2)  
Asphaltdicke = 4cm  
Asphaltfragschicht = 10cm  
Verfestigung = 15cm  
FSS ≈ 20cm (gem. ZTV-ING TS, Abs. 2, 11.15)  
Gesamtdicke frostsischer Oberbau ≈ 19cm

**Auftrittsicherung Unterwasserteilschleife und Traga/SÜ/Tragablage-Echtzustand:**  
Hörpflaster ca. 200x2,00m  
Jeden zweiten Pfahl verlängern zur Auftrittsicherung des Trages im Endzustand.  
Verlängerung mit Koppelmuffen und ggf. doppelten Korrosionsschutz gem. Zubassung

**Ausführungsklassen gem. ZTV-ING, Teil 4, Abs. 1(4) und DBS 918005, Tab. 2:**  
Geländer: EXC 2 gem. DIN EN 1090  
EXC 3 gem. DIN EN 1090  
Abdichtungsabschluss EÜ RH 804,6101, Bild 9.  
EXC 2 gem. DIN EN 1090  
Abschlussprofil SÜ RIZ-ING Abs. 4.

Schulterbahn, Triebstromrückführung und Blitzschutz analog RH 804; RH 997.02; DIN VDE 0185-3; EN 50122/1

**Endgültige Abmessungen nach statischen, konstruktiven und wirtschaftlichen Erfordernissen**

Anlage 8.1.6

3

STADT EMMERICH AM RHEIN  
DER BÜRGERMEISTER



Stadt Emmerich am Rhein, Postfach 100 864, 46428 Emmerich am Rhein

Geistmarkt 1  
46446 Emmerich am Rhein

DB Engineering & Consulting GmbH  
Region D West, Büro Duisburg  
Zum Portsmouthplatz 6  
47051 Duisburg

Fachbereich: 5 Stadtentwicklung

Ihnen schreibt: Yvonne Surink  
Zimmer: 212  
Aktenzeichen: 66 41 02

Telefon: 0 28 22 / 75-1521  
Telefax: 0 28 22 / 75-1599

E-Mail: [Yvonne.Surink@Stadt-Emmerich.de](mailto:Yvonne.Surink@Stadt-Emmerich.de)  
Internet: [www.emmerich.de](http://www.emmerich.de)

03.08.2016

**ABS 46/2, BA 5, PFA 3.3 Vorabzug Entwurfsunterlagen EÜ Broichstraße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Stadt Emmerich am Rhein nimmt zum eingereichten Vorabzug der Entwurfsunterlagen wie folgt Stellung.

1. Die Bauweise im Hilfsbrückenbereich, hier insbesondere der Einbau der Verpressanker - siehe S. 1 der Anlage – ist zeitaufwendiger (und erfordert daher längere Sperrpausen) als die Bauweise beim EÜ Raiffeisenstraße – siehe S. 2 der Anlage. Aus diesem Grund empfehle ich die Bauweise gemäß der Planung für den EÜ Raiffeisenstraße.
2. Beim EÜ Broichstraße wurde im Trogbereich (Rampen-BW) als Baugrubenverbau eine verankerte Spundwand gewählt. Beim EÜ Raiffeisenstraße wurde eine ausgesteifte überschnittene Bohrpfehlwand gewählt. Diese Bauweise ist wirtschaftlicher und daher zu bevorzugen. Siehe S. 3 der Anlage. Ggf. sollten im oberen Bereich der Bohrpfehlwand (jeweils in den bewehrten Bohrpfehlen) HEB-Profile als Steckträger mit Holzausfachung wegen der leichteren Rückbaubarkeit zum Einsatz kommen.
3. Bei beiden Entwürfen wurden für die Bohrpfehlwand die Expositionsklasse XF2 gewählt. Für diese Expositionsklasse ist eine Mindestbetonfestigkeit C30/37 erforderlich. Nach meiner Auffassung ist für diese Verbauwand die Expositiosklasse XF1 und somit ein Beton C25/30 ausreichend.
4. Der Boden unter den Eisenbahn-Hilfsbrücken ist wegen des hohen Wasserstands mit Hilfe eines Greiferbaggers kaum abzubauen. Hier sollte wie zwischen den Mikropfehlen ein Saugbagger zum Einsatz kommen.

**Bankverbindungen der Stadtkasse:**

Stadtparkasse Emmerich-Rees BLZ 358 500 00 Kto-Nr. 113 399 IBAN DE69 3585 0000 0000 1133 99 Swift-BIC WELADED1EMR  
ABN AMRO BANK Amersfoort NL Kto-Nr. 58.40.89.812 IBAN NL62 ABNA0584069812 Swift-BIC ABNANL2A

F:\35 Verkehr\02\_Schieneverkehr\BUE-Konzept\Bauwerke\56\_740\_BUE\_Broichstrassel2016\_Stellungnahme\_Entwurfsplanung\_Vorabzug.docx

5. Bei beiden EÜ-Bauwerken sollten gleichartige Baugrubenverbauten verwendet werden:
  - EÜ-Bereich: rückverankerte überschnittene Bohrpfahlwand
  - Trogbereich: ausgesteifte überschnittene Bohrpfahlwand mit Steckträgern im oberen Bereich
6. Der Deckenaufbau im Bereich der Straße bemisst sich nach Belastungsklasse Bk 3,2, Bauweise Asphalt Tafel 1, Zeile 3, Frostschutzklasse F1, HS IV.
7. Seitlich der Zufahrt zum Haus Moselstraße 32, von der Broichstraße aus, befindet sich ein MfG der Telekom.
8. Die geplanten Nebenanlagen der Moselstraße sind in Betonsteinpflaster auszuführen, die Fahrbahn in Asphaltbauweise bis zum Anschluss an den Bestand.  
Bei Flächen, die auch dem Fußgängerverkehr dienen, sollte die Querneigung 2,5 % betragen.
9. Der Fußweg aus dem Trogbauwerk heraus ist in Betonsteinpflaster auszuführen. Die lichte Weite zwischen den Handläufen sollte 3,00 m aufweisen. Der Handlauf sollte erst im Bereich des Fußweges beginnen um den straßenparallelen Geh-, Radweg nicht einzuengen. Die Ecken des Einmündungsbereichs vom Fußweg in das Bauwerk sollten abgeschrägt/ausgerundet werden um die Sichtbeziehungen zu optimieren. Es ist eine Umlaufsperre zu installieren.
10. Die Broichstraße (neu) ist über die Hueskampstraße an die Broichstraße (Bestand) anzuschließen, siehe PF-Unterlagen.
11. Die Stadt Emmerich am Rhein erwirkt zur Zeit das Baurecht zum Ausbau der Straßen Hueskampstraße und Auweg in Form eines Bebauungsplanes, das Verfahren soll Ende 2017 abgeschlossen werden. Diese Straßenbaumaßnahme ist die Ersatzmaßnahme zur BÜ-Beseitigung Grüne Straße.
12. Die o.g. Straßenbaumaßnahme umfasst eine Asphaltfahrbahn in einer Breite von 6,50 m sowie einen nördlich von ihr verlaufenden 2,50 m breiten Geh-, Radweg. Die Trasse verläuft von der Broichstraße (neu) im Verlauf der Hueskampstraße und des Auweges bis zur Grünen Straße Hs.-Nr. 50. Im Bereich der Grünen Straße Hs.-Nr. 50 sowie im Einmündungsbereich zur Broichstraße (neu) sind Querungshilfen für den Geh-, Radweg einzurichten.
13. Die Querungshilfe im Einmündungsbereich Broichstraße (neu) / Hueskampstraße sowie ca. 70 m Geh-, Radweg befinden sich im Deckblattbereich EÜ Broichstraße, sie sind weder kreuzungsbedingt noch förderfähig.  
(Besprechung 16.10.15 Bez.-Reg. Düsseldorf)  
Eine Berücksichtigung in der DB-Planung und parallele Ausführung mit der EÜ ist jedoch zweckmäßig und sinnvoll. Die Kosten hierzu sollten in der abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung als nicht kreuzungsbedingt ausgewiesen werden; die von der Stadt Emmerich vorgelegte Entwurfsplanung in die Planung der DB übernommen werden.

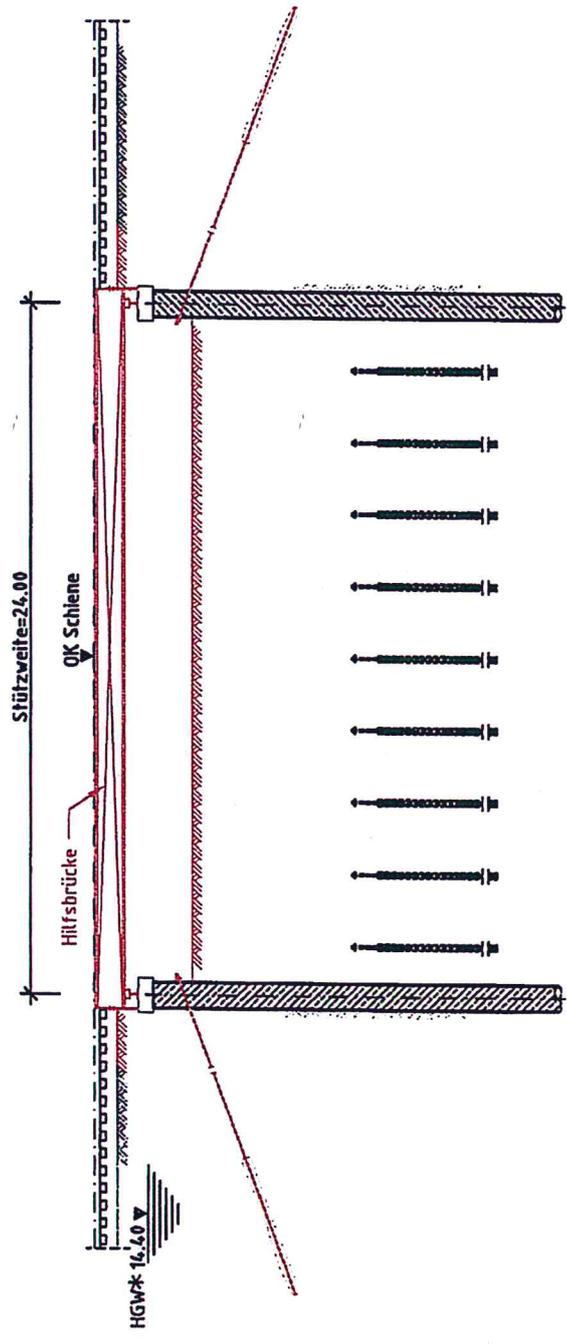
14. Die Einmündung der Broichstraße (neu) in die Hueskampstraße sollte in Richtung Norden verschoben werden, dies um einen Konflikt mit dem Haus Hueskampstraße 16 (in den PF-Unterlagen nicht dargestellt!) zu vermeiden.
15. Die Planung der Straßenbeleuchtungsanlage, zwischen der L7 und der Broichstraße (Bestand) sowie entlang des Fußweges ist durch einen Fachplaner zu erstellen. Diese ist mit den Stadtwerken Emmerich GmbH und der Stadt Emmerich a. Rh. abzustimmen.
16. Aus Unterhaltungsgründen favorisiert die Stadt Emmerich Leichtmetallgeländer.
17. Der Einmündungsbereich zur L7 ist noch mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abzustimmen.
18. Die Zuständigkeit zur Errichtung/Änderung/Aufhebung von Durchlässen im Zuge von Gewässern 2.Ordnung liegt beim Kreis Kleve, der Unteren Wasserbehörde.
19. Im Erläuterungsbericht sind im Absatz 1.11 unter 'Abstimmung mit an der Planung fachlich beteiligten Dritten' die Technischen Werke Emmerich (TWE) als Betreiber der Abwasseranlagen aufzunehmen.

Mit freundlichem Gruß  
Im Auftrag



Kemkes

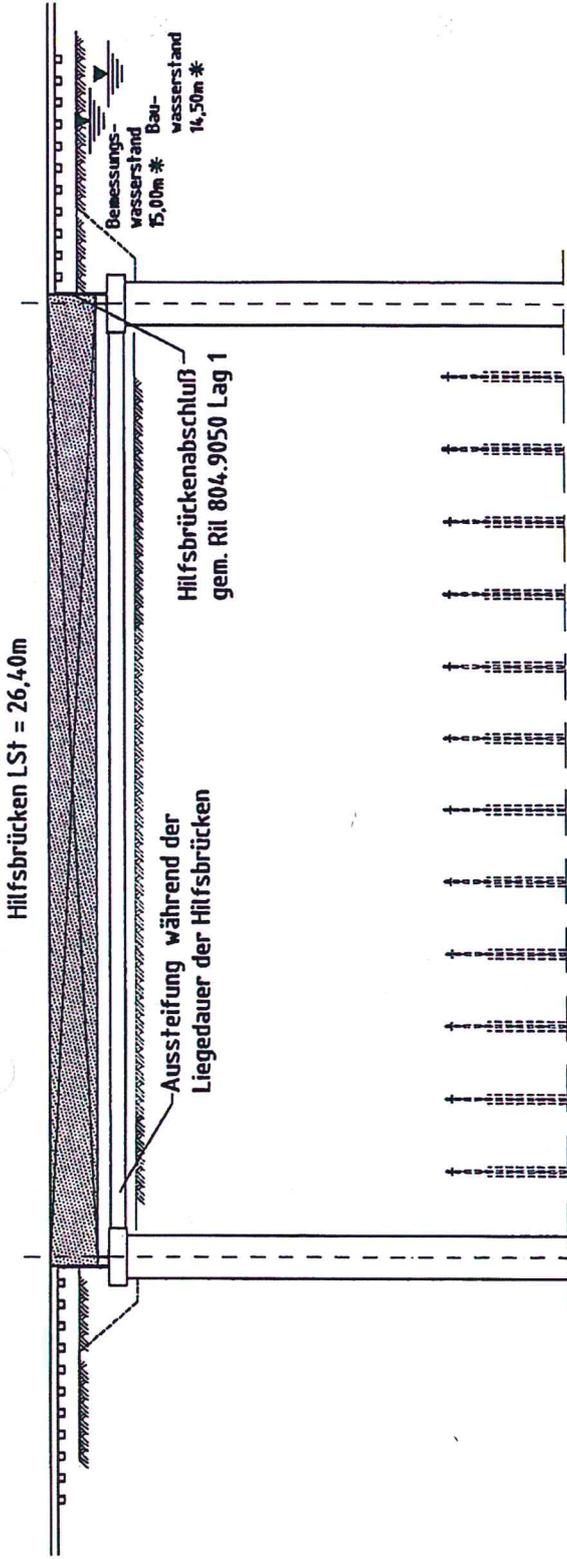
- Anlage  
3 Seiten zu Pkt. 1 + 2



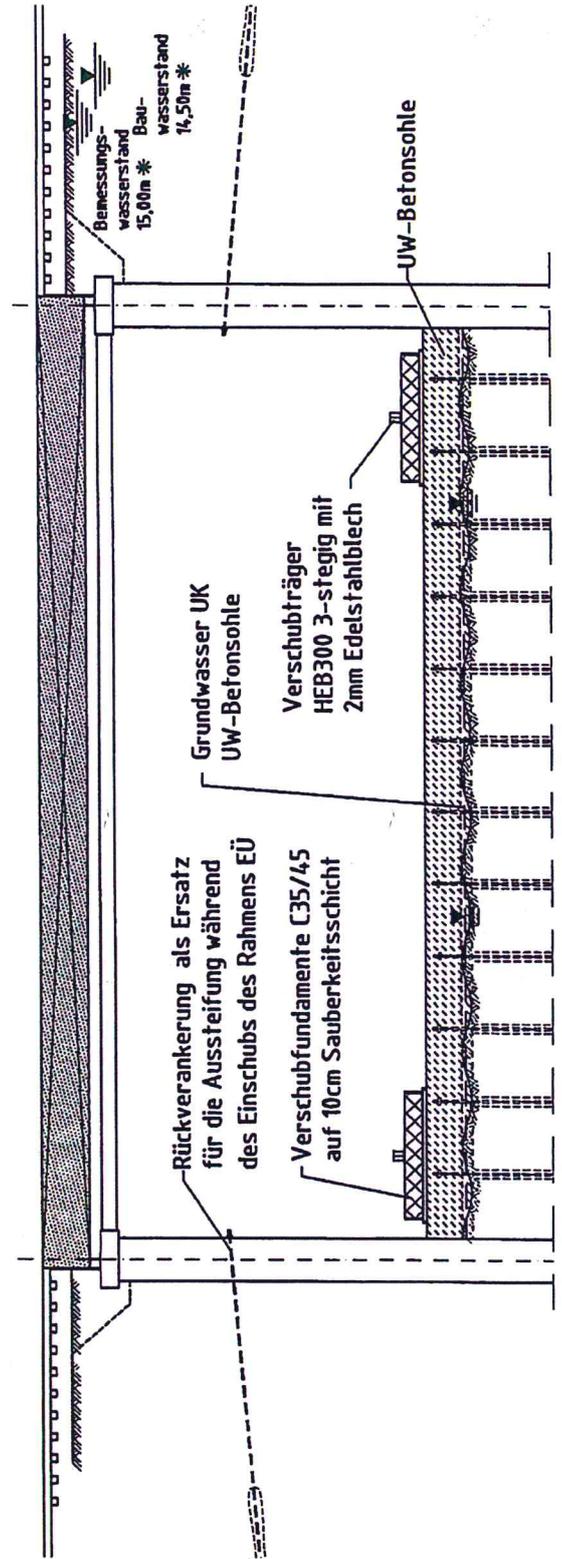
Gleisbereich Bauzustand 2  
SPERRPAUSE - VOLLSPERRUNG

- Erdaushub bis zur Ankerlage
- Herstellung der Verankerung
- Herstellung der Hilfsbrücken
- Herstellung des Hinterfüllbereiches für Hilfsbrücken

Anlage 8.2.2  
Brückstf.

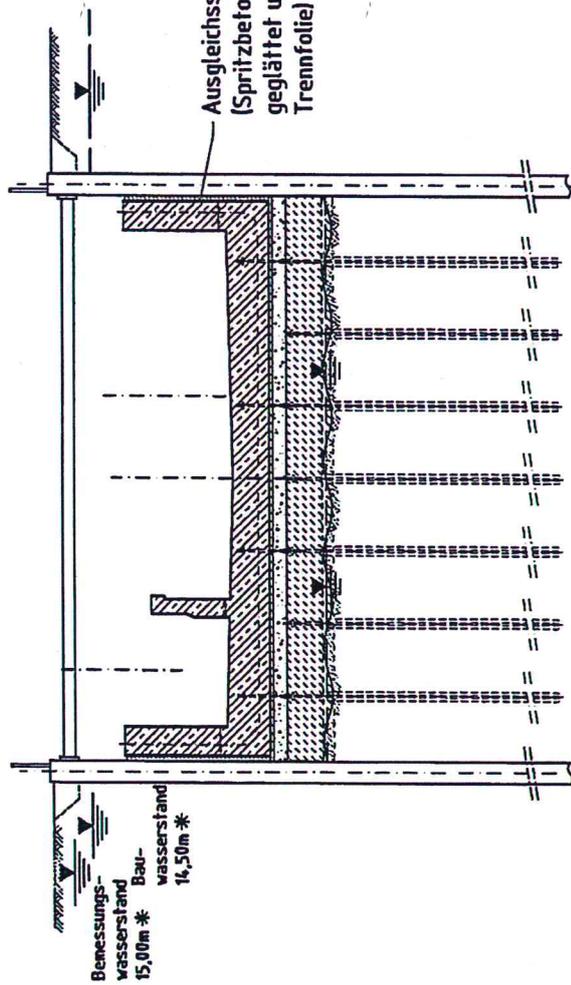


Anlage 8.2.2 Ralfeisenst.



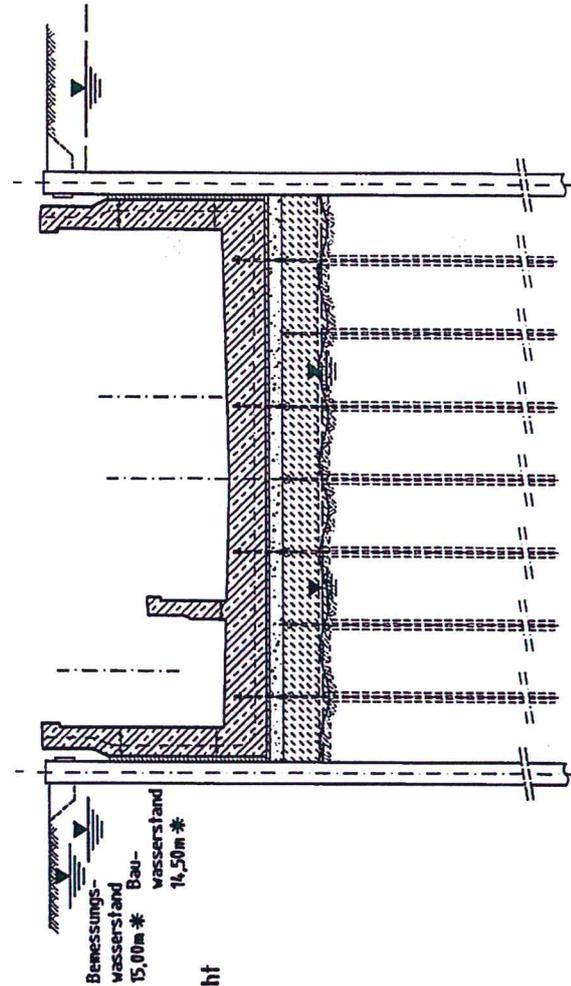
#### Tröge Bauzustand 4

- Herstellen Trogsohle und erster Wandabschnitt bis UK Steife



#### Tröge Bauzustand 5

- Ausbau Steife
- Herstellen Trogwandkopf



Anlage 8.2.2 Raiffeisenstr.