



**Niederschrift
zur 32. Sitzung
des Ausschusses für Stadtentwicklung
am 17.10.2017
um 16:00 Uhr im Ratssaal**

Tagesordnung

I. Öffentlich

- 1 Einwohnerfragestunde
- 2 05 - 16 1243/2017 ABS 46/2 BÜ-Beseitigung Kerstenstraße (km 53,494) / Neubau SÜ Baumannstraße;
hier: Abschluss des 1. Nachtrages zur Kreuzungsvereinbarung (KrV) vom 14./22.05.2014
- 3 Mitteilungen und Anfragen
 - 3.1 Verschmutzung der Straße "Hinter der alten Kirche";
hier: Anfrage von Mitglied Baars
 - 3.2 Sachstand Neumarkt;
hier: Anfrage von Mitglied Spiertz
 - 3.3 Laterne L 7;
hier: Anfrage von Mitglied Langer
 - 3.4 Errichtung einer Dogstation entlang der Bahnhofstraße;
hier: Anfrage von Mitglied Baars
- 4 Einwohnerfragestunde

Anwesend sind:

Mitglieder CDU

Frau Sandra Bongers
Herr Johannes ten Brink
Herr Botho Brouwer
Herr Gerhard Gertsen

(als Vertreter für Mitglied Gricksch) (ab 16.30 Uhr)

Herr Bert Gricksch

(als Vertreter für Mitglied Byloos) (bis 16.30 Uhr)

Herr Albert Jansen
Frau Irmgard Kulka

(als Vertreterin für Mitglied Weikamp)

Herr Hans-Guido Langer

Herr Sigmar Peters
Frau Birgit Slood

Mitglieder SPD

Herr Dieter Baars
Frau Elisabeth Braun (als Vertreterin für Mitglied Rudolph)
Herr Ludger Gerritschen
Herr Markus Meyer
Herr Daniel Klösters
Herr Bernd Schoppmann

Mitglieder BGE

Herr Jörn Bartels
Herr Maik Leypoldt
Herr André Spiertz

Mitglieder GRÜNE

Frau Sabine Siebers (als Vertreterin für Mitglied Kaiser)

Mitglieder UWE

Herr Christoph Kukulies

von der Verwaltung

Erster Beigeordneter Dr. Stefan Wachs
Herr Jens Bartel
Franz-Thomas Fidler
Herr Jochen Kemkes
Herr Sandro Klein (Auszubildender)
Herr Sebastian Lamers
Frau Yvonne Surink
Herr Tim Terhorst

Schriftführerin

Frau Brigitte Grünwald (stellv. Schriftführerin)

Vorsitzender Jansen eröffnet um 16.00 Uhr die öffentliche Sitzung und begrüßt die anwesenden Ausschussmitglieder, die Verwaltung und die Vertreter der Presse. Er stellt fest, dass die Einladung frist- und formgerecht zugegangen ist.

I. Öffentlich

1. Einwohnerfragestunde

Es ergeben sich keine Fragen aus den Reihen der Einwohner.

**2. ABS 46/2 BÜ-Beseitigung Kerstenstraße (km 53,494) / Neubau SÜ
Baumannstraße;
hier: Abschluss des 1. Nachtrages zur Kreuzungsvereinbarung (KrV) vom
14./22.05.2014
Vorlage: 05 - 16 1243/2017**

Vorsitzender Jansen begrüßt Herrn Landgraf und Herrn Michael Teitzel.

Herr Kemkes positioniert sich. Er erzählt, dass die Maßnahme Kerstenstraße kurz vor der Fertigstellung und somit auch kurz vor der Abrechnung steht. Während der Baumaßnahmen haben sich Änderungen ergeben, welche zu einer Erhöhung der Kosten geführt haben. Er erklärt, dass mit der Förderstelle der Bezirksregierung bereits eine Kontaktaufnahme bezüglich einer Änderungsanzeige für den Zuwendungsantrag stattfand, damit die Kostenerhöhung auch anerkannt wird. Weiterhin erläutert er, dass es sich in der Vorlage auf Seite 3 bei den Kosten in Höhe von 861.348,77 € um einen Übertragungsfehler handle. Die Stadt Emmerich am Rhein bekommt nach derzeitigem Stand eine Förderung in Höhe von 70%. Bei 30% wäre der Anteil demnach 1.033.618,53 €. Bei dem Übertragungsfehler wurde von einer Förderung in Höhe von 75% ausgegangen. Dies war ursprünglich mal so. Er sagt, dies hat jedoch auf die Ausführung der ersten Kreuzungsvereinbarung des Nachtrages keine Auswirkung.

Nunmehr nimmt Herr Teitzel, Projektabschnittsleiter der Bauabschnitte 4 und 5 der Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen, Stellung zur Erhöhung der Kosten. Zu Anfang erläutert er, dass eine Nachtragsvereinbarung notwendig ist, um die Maßnahme abschließen zu können. Während der Bauausführung sei es zu einigen wesentlichen Änderungen gekommen. Diese haben zu Mehrkosten geführt. Als Ausgangspunkt nennt er die Kreuzungsvereinbarung mit einer Kostenmasse mit ungefähr 4,7 Mio. Euro, welche in 2014 abgeschlossen wurde. Hierbei handle es sich um Nettokosten. Auf diese Kosten seien eine Planungs- und Verwaltungskostenpauschale, sowie die Umsatzsteuer zu erheben. Die Umsatzsteuer sei herausgerechnet, da der Bahnkonzern die Bauverträge ohne Umsatzsteuer beauftragt.

Er sagt, dass von den ursprünglich vorgesehenen 4,7 Mio. Euro das Bundesverkehrsministerium nach Prüfung der Kreuzungsvereinbarung knapp 4,5 Mio. Euro als tatsächlich kreuzungsbedingt festsetzte.

Weiterhin berichtet er davon, dass es schon relativ früh zu Beginn der Maßnahme zu Abweichungen zum ursprünglichen Plan gekommen sei. Wesentliche Änderungen seien beim Thema „Gründung des Bauwerkes“ entstanden. Bei Untersuchungen wurde festgestellt, dass die geplanten ursprünglichen Gründungen nicht ausreichend sind.

Wäre das Vorhaben mit den ursprünglich geplanten Gründungen ausgeführt worden, wären die Setzungen größer ausgefallen als zulässig. Hierzu erläutert Herr Teitzel, dass es wichtig sei, dass die prognostizierte Setzung nicht überschritten wird.

Anschließend erklärt er, dass die Bohrpfähle im Durchmesser von 90cm auf 1,20m, sowie die Gründungstiefe vergrößert werden mussten. Zudem seien insbesondere in den Rampenbereichen Bodenverbesserungsmaßnahmen durchgeführt worden. Er sagt, durch diese Maßnahmen haben die eingesetzten Programme bestätigt, dass diese Setzungen abgeklungen sind.

Im Anschluss berichtet er davon, dass es weitere Aspekte gibt, die dazu beitragen, dass es zu dieser Kostensteigerung gekommen ist. Hier zu nennen ist ein Durchlass, welcher unter dem Dammbauwerk hindurchgeführt worden ist. Herr Teitzel berichtet davon, dass dieses Bauwerk ursprünglich als Stahlbetonrahmen vorgesehen war. Dies sei jedoch durch die Setzungen nicht möglich. Demzufolge

wurde ein Wellstahldurchlass, welcher besser geeignet sei, errichtet. Zudem seien Mehrkosten im Bereich Frostschutzschicht, Baufeldfreimachung und Grundwasserabsenkung entstanden.

Herr Teitzel erläutert, dass es insgesamt zu einem Bedarf an Mitteln von ca. 8,9 Mio. Euro netto gekommen ist. Wenn hierauf noch die Planungs- und Verwaltungskostenpauschale, sowie die Umsatzsteuer draufgerechnet werden, sei man in einem Bereich von ungefähr 10,4 Mio. Euro. Dies wären für die Stadt Emmerich am Rhein Mehrkosten in Höhe von 1,7 Mio. Euro, welche zusätzlich getragen werden müssen.

Herr Teitzel fragt, ob sich aus diesem Vortrag fragen ergeben haben.

Mitglied Spiertz fragt, ob bei der Überprüfung durch die Bezirksdirektion und des Bundesverkehrsministerium auch diesen Behörden nicht aufgefallen ist, dass das Bauwerk so wie es geplant war, nicht ausreichend geplant war.

Es sein ein typisch niederrheinisches Problem, dass sich in Bereichen Nässe ansammelt. Er hakt nach, ob dieses Problem in den Behörden noch nie angekommen ist.

Herr Teitzel teilte aufgrund der Frage von Mitglied Spiertz mit, dass dahingehend keine Rückmeldungen vom Bundesverkehrsministerium oder von der Bezirksregierung erfolgt sind. Bei den erhaltenen Prüfvermerken, sei dies nicht Thema gewesen.

Mitglied Spiertz fragt nach, ob dies von den o.g. Behörden nicht geprüft werde, sondern mehr oder weniger das Rechnerische geprüft werde.

Herr Teitzel sagt, er könne sich dazu nicht äußern, da er nicht in diesen Prüfprozess miteingebunden sei. Er vermutet dort steht die Prüfung der Kosten der Kreuzungsbedingtheit im Vordergrund.

Weiterhin fragt Mitglied Spiertz, ob die Planung als solches von der Abteilung von Herrn Teitzel gefertigt wurde.

Herr Teitzel erklärt, dass die Planung nicht von seiner Abteilung gemacht wurde. Die Abteilung von Herrn Teitzel sei die Projektmanagementabteilung der Bahn. Die Planung werde auch beauftragt. Bei dieser Planung sei es jedoch so, dass ein bahneigenes Unternehmen die Vorplanung und auch die Entwurfsplanung durchgeführt hat. Die Ausführungsplanung jedoch sei von der bauausführenden Firma erstellt worden.

Auf Nachfrage von Mitglied Spiertz, ob es sich bei diesem bahneigenen Unternehmen um ein privatisiertes Unternehmen oder einem zur DB AG gehörigen Unternehmen handelt, teilt Herr Teitzel mit, dass es ein Unternehmen aus dem DB Konzernverband ist.

Mitglied Spiertz weist daraufhin, dass ein solches Unternehmen mit Sicherheit Haftpflicht versichert sei. Aus seinen Augen handelt es sich bei den Mehrkosten um einen klassischen Vermögensschaden. Es sei für die Gemeinde nicht tragbar, „mal eben so“ die Mehrkosten in Höhe von 1,7 Mio. Euro zu zahlen. Weiterhin stellt er sich die Frage, was bei dem Ausbau der Betuwe noch alles auf die Stadt Emmerich zukommt. Er sagt er ist der Meinung, dass im Hause der Bahn nachgefragt werden soll, ob die Kosten von der Bahn alleine getragen werden. Weiterhin fragt er, ob es stimmt, dass bei dem Bauvorhaben in Hamminkeln das gleiche Problem vorgefallen sein soll.

Herr Teitzel gibt folglich, die Antwort, dass er zu diesem Vorfall relativ wenig sagen kann. Die Bahn sei an dieser Maßnahme zwar beteiligt, jedoch handle es sich dort um eine Maßnahme, die von Straßen NRW sowohl geplant, wie auch realisiert und umgesetzt wird.

Mitglied Spiertz sagt, dass dort jedoch anscheinend genau dieselben Maßnahmen wie bei der BÜ-Beseitigung an der Kerstenstraße zur Ausbesserung der Probleme erfolgt sein sollen. Er ist der Meinung, man müsse sich mal hinterfragen, wer so etwas plant.

Herr Teitzel nimmt Bezug auf den vorherigen Beitrag von Herrn Spiertz und erklärt, dass es sich anscheinend nicht um ein spezifisches Bahnproblem handelt.

Mitglied Spiertz vertritt weiterhin seine Aussage bezüglich des Vermögensschadens. Er rät dazu der Vorlage so nicht zu zustimmen.

Herr Teitzel erklärt, dass für die Bahn ebenfalls 1,7 Mio. Euro an Mehrkosten anfallen. Fortlaufend sagt er, es handle sich bei diesen Mehrkosten im Wesentlichen um Sowieso-Kosten. Selbst bei vorausschauender Planung wären diese Kosten angefallen.

Mitglied Spiertz bleibt der Meinung, dass dem Endverbraucher in diesem Fall die Stadt Emmerich am Rhein nicht so einfach 1,7 Mio. Euro an Mehrkosten in Rechnung gestellt werden können.

Er sagt, er könne dies in der Begründung wie von Herrn Teitzel gestellt, nicht nachvollziehen.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs bestätigt, was Herr Teitzel zu den Sowieso-Kosten gesagt hat, ist aus rechtlicher Sicht richtig. Zudem sei die Förderung in diesem Rat noch abschließend zu entscheiden. Die Maßnahme wird zu 100% im Falle des Gesamtkonsens gefördert. Das heiße, dass die Stadt Emmerich letztendlich nicht mit Mehrkosten belastet wird.

Mitglied Siebers berichtet davon, dass sich die Fraktion gewundert hat, dass bei so einer Maßnahme solch ein hohes Risiko besteht, was technische Untersuchungen und Kostenschätzungen angeht und die Kosten nun fast doppelt so hoch sind. Die Fraktion kann nicht nachvollziehen, dass nicht genügend Untersuchungen möglich sind, damit dieses Kostenrisiko besser einzuschätzen ist. Sie hofft, dass die Stadt Emmerich auf keinen Kosten sitzenbleibt. Aufgrund dieser Tatsachen kann die Fraktion dieser Vereinbarung nicht zustimmen.

Mitglied Kukulies fragt, ob er es richtig verstanden hätte, dass das Brückenbauwerk tiefer gesetzt werden musste, da die Setzungen stärker sind.

Herr Teitzel erklärt, dass die Bohrpfähle tiefer gesetzt wurden als ursprünglich geplant. Die Gründungsebene oberhalb der Bohrpfähle sei jedoch nicht tiefer gesetzt worden. Er erläutert, dass durch diese Bohrpfähle eine größere Setzung vermieden wird.

Mitglied Kukulies hält fest, dass Herr Teitzel bezüglich des Dammes erklärt hat, die Setzungen seien dort zu wenig bzw. zu langsam. Er sagt, er könne dies nicht verstehen, dass auf der einen Seite (dort wo die Brücke ist) vermieden wird, dass die Setzungen zu groß sind und auf der anderen Seiten (dort wo der Damm ist) zu wenig Setzungen entstehen.

Herr Teitzel nimmt hierzu Stellung und erläutert, dass beim Bauwerk die Gründung verstärkt wurde um die Setzungen zu reduzieren. Dies sei erfolgt, damit die Durchfahrtshöhe und die Oberleitung für die Züge gewährleistet werden kann. Bei den Erdkörpern sei dies anders. Eine kontrollierte Setzung sei kein Problem. Jedoch würde hierfür mehr Material benötigt, damit der Anschluss zum Brückenbauwerk bestehen bleibt und kein Versatz entsteht. Ebenfalls sei die Aufstandsfläche der Erdkörper verbreitert worden.

Mitglied Kukulies fragt abschließend, ob es möglich ist gegen den Vorschlag abzustimmen und was die Folgen hierbei wären.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs gibt zu verstehen, dass es bei solch einer Abstimmung ein Verfahren gibt, bei dem durch die Bezirksregierung festgesetzt wird, dass diese Vereinbarung geschlossen wird. Der Kostenanteil werde dann angeordnet. Herr Dr. Wachs erläutert, dass sich durch eine Gegenabstimmung das Verfahren verzögern und zusätzliche Kosten entstehen würden. Letztendlich würde dasselbe Ergebnis herauskommen.

Mitglied Bartels hält fest, dass der Erste Beigeordnete Herr Dr. Wachs sagte, dass auf die Stadt Emmerich keine Kosten zukommen werden. Er ergänzt, Herr Dr. Wachs habe vergessen, dass dies nur der Fall ist, wenn der Konsens entsprechend steht. Nur dann würden für die Stadt Emmerich keine Kosten entstehen. Ansonsten würden sich erst wieder Verbindlichkeiten anhäufen, die definitiv feststehen. Weiterhin ergänzt er bei einer Abstimmung gegen diesen Konsens, welchen viele zum Teil anders sehen, würden riesen Kostenpakete entstehen, welche ebenfalls auf die Stadt zu kommen würden. Zudem spricht er an, dass es nicht um Kleinigkeiten geht, sondern um eine Verdoppelung der Kosten.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs sagt daraufhin, dass er diesen Konsens nicht vergessen wird. Dieser Konsens läge dem Rat bereits schon häufiger vor, jedoch hätte keine Entscheidung getroffen werden können. Er verdeutlicht nochmal, dass sich die Förderung auf 70% beläuft und die weiteren 30% in der Hand des Rates liegen und diesbezüglich zu gegebener Zeit eine Entscheidung getroffen werden muss.

Mitglied Bartels ergänzt um eine Zusatzfrage, und macht deutlich, dass der Konsens zurzeit noch nicht feststehe und man daher nicht davon ausgehen kann, dass keine Kosten auf die Stadt Emmerich entfallen werden.

Auf Nachfrage von Mitglied Spiertz, ob Herr Dr. Wachs einschätzen könne, wie lange ein Verfahren bei Ablehnung dieser Vereinbarung andauern könne, sagt dieser, er habe keine forensische Erfahrung bei einer solchen Angelegenheit. Er verdeutlicht, dass so etwas in der Regel nicht passiere, da die Sachargumente in der Regel obsiegen.

Mitglied Brouwer entnimmt dem Vortrag von Herrn Teitzel, dass die Hauptursache für die Entstehung der Mehrkosten die mangelhaftdurchgeführte Baugrunduntersuchung gewesen sei bzw. daraus die nicht richtigen Erkenntnisse gezogen wurden/werden konnten. Er sagt bei Nachträgen ist es problematisch bei Unternehmen, welche schon bei den Baumaßnahmen beschäftigt sind, Vergleichsangebote anderer Unternehmen einzuholen. Er denkt ein Hauptteil der Mehrkosten ist auch darin begründet, dass man mit Nachträgen arbeiten muss.

Folglich erklärte Herr Teitzel, dass die Bahn genauso wie die Stadt Emmerich am Rhein von den Mehrkosten belastet ist. Dadurch sei es auch das Bestreben der

DB diese Mehrkosten so gering wie möglich zu halten. Er sagt die DB habe ein Nachtragsmanagement und zusätzlich gäbe es innerhalb des DB Konzerns die Einkaufsabteilung, die diese Nachträge verhandelt. Er sagt er kann versichern, dass die Einkaufsabteilung hart mit den Baufirmen verhandelt um dort diese Nachträge auch nicht mehr zu vergüten als angemessen. Zudem wurden die wesentlichen Preise für diese Leistungen im Rahmen von dem Hauptvertrag, vertraglich fixiert.

Mitglied ten Brink äußert sich und sagt, dass man bei der Planungsvereinbarung bzw. der Kreuzungsvereinbarung auf Erfahrungswerte bei der Kostenfindung setzt. Bei der Ausführungsplanung wird erst die Sache konkret. Hier werde die Maßnahme erst konkret. Wenn hier irgendwelche Mängel festgestellt werden, so muss sich der Bauauftrag ändern. Er sieht es als Abfolge der Planungsphasen und der Entscheidungsfindung, die erst später richtig stattfinden konnte. Er sagt da diese Maßnahme kreuzungsbedingt zu teilen ist, lohnt es sich nicht hierüber zu streiten. Zudem regt er an, dass er die 5 Mio. Euro von diesem Bauwerk lieber für den Fußgänger- und Radweg beim Löwentor genutzt hätte. Abschließend stellt er den Antrag nach Vorlage zu entschließen.

Mitglied Gerritschen hält fest, dass es sich bei der Baumaßnahme Kerstenstraße um ein vorgezogenes Projekt bezüglich der Betuwe-Linie handelt. Er sagt, durch den Bau der Brücke Kerstenstraße werden Erfahrungen gewonnen, welche für den gesamten Bereich ab Wesel verwendet werden können. Durch diese Erfahrungen seien Einsparungen bei den kommenden Projekten möglich. Er regt an, an eine politische Lösung zu denken, da es sich um einen Vorgriff/Sonderfall handelt.

Vorsitzender Jansen leitet die Abstimmung ein. Elf Ausschussmitglieder sind für den Beschluss nach der Vorlage. Neun Mitglieder sind gegen den Beschluss nach der Vorlage. Bei der Sitzung des Ausschusses fehlte die EMBRICA-Fraktion.

Anschließend fragt Herr Jansen die Fraktionen, ob Herr Teitzel und Herr Landgraf in den folgenden Ausschüssen anwesend sein müssen. Dies wurde von den Fraktionen verneint.

Herr Baars bittet darum, den Vortrag in der Niederschrift festzuhalten.

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein stimmt dem 1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung zur BÜ-Beseitigung Kerstenstraße und Neubau SÜ Baumannstraße nach §§3 / 13 EKrG zu.

Abstimmungsergebnis

Stimmen dafür 11 Stimmen dagegen 9 Enthaltungen 0

3. Mitteilungen und Anfragen

3.1. Verschmutzung der Straße "Hinter der alten Kirche"; hier: Anfrage von Mitglied Baars

Mitglied Baars fragt nach, ob es bezüglich der in der letzten Sitzung angespro-

chen Thematik Änderungen gibt. Dort sprach er die Reinigung des Fußweges und der Straße „Hinter der alten Kirche“ aufgrund von Vogelkot an. Er sagt, er ist am vorherigen Abend dort noch vorbeigefahren und es sei bisher nichts geschehen.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs äußert sich zu diesem Thema und berichtet, er habe bereits mit Herrn Schaffeld der Kommunalbetriebe Emmerich gesprochen. Dieser hat es auf seinem Plan. Wie er das nun handhabt, sei Herrn Dr. Wachs nicht bekannt. Er verspricht am nächsten Morgen nochmal bei Herrn Schaffeld nachzuhaken.

**3.2. Sachstand Neumarkt;
hier: Anfrage von Mitglied Spiertz**

Mitglied Spiertz erkundigt sich über den Sachstand des Vorhabens Neumarkt. Er erläutert den bisherigen Sachstand. Dem Ausschuss sei mitgeteilt worden, dass eine Baulast fehlen sollte. Diese sollte bis Mitte Oktober eingetragen sein. Er hakt nach, ob dies mittlerweile erfolgt sei.

Erster Beigeordneter Dr. Wachs erläutert den derzeitigen Sachstand. Er verweist auf die Ratssitzung, in der die Frage der Baugenehmigung besprochen wurde. Zudem erklärt er, dass seitens des Architekten noch Informationen kommen mussten und eine Baulast eingetragen werden musste. Seitens des Architekten seien die Unterlagen eingereicht worden. Nun müsse noch die Baulast in einem formalen Akt eingetragen werden. Wenn dies erfolgt ist, könne die Baugenehmigung erteilt werden.

Auf Nachfrage von Mitglied Spiertz, ob man erfahren könne um was für eine Baulast es sich handle, erläutert Erster Beigeordneter Dr. Wachs, dass es sich um eine Baulast handelt, die das Deutsche Bank Gebäude mitbetrifft.

**3.3. Laterne L 7;
hier: Anfrage von Mitglied Langer**

Mitglied Langer fragt nach, ob die Laterne an der L7 ehemals B8 erneuert wird, da auch bei der Maßnahme Kerstenstraße die oberirdische Stromleitung unterirdisch verlegt wurde.

Vorsitzender Jansen lässt den Sachverhalt prüfen.

**3.4. Errichtung einer Dogstation entlang der Bahnhofstraße;
hier: Anfrage von Mitglied Baars**

Mitglied Baars erkundigt sich über die Errichtung einer Dogstation entlang der Bahnhofstraße. Diesen Punkt hatte er in der Vergangenheit bereits angesprochen. Grund hierfür ist, dass entlang der Bahnhofstraße immer wieder Kotbeutel herumliegen.

Vorsitzender Jansen lässt den Sachverhalt prüfen.

4. Einwohnerfragestunde

Es sind keine Bürger anwesend.

Vorsitzender Jansen schließt die öffentliche Sitzung um 16.55 Uhr.

46446 Emmerich am Rhein, den 20. Oktober 2017

Albert Jansen
Vorsitzender

Brigitte Grünwald
stellv. Schriftführerin