



		TOP Vorlagen-Nr.	Datum
<b>Verwaltungsvorlage</b>	<b>öffentlich</b>	<b>05 - 16 1305/2017</b>	<b>06.12.2017</b>

Betreff

Planung der Betuwe-Linie in Emmerich am Rhein;  
hier: Eingabe Nr. 13/2017 von Herrn Adalbert Niemers

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	19.12.2017
Rat	19.12.2017

**Beschlussvorschlag**

Der Rat stimmt dem Forderungskatalog der Stadt Emmerich am Rhein zu und beauftragt die Verwaltung, diesen an den Projektbeirat für die Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen weiterzuleiten.

## Sachdarstellung :

- **Ausgangspunkt des Forderungskataloges**

Im ‚Niederrheinischen Appell‘ fordern die Bürgermeister der Städte Emmerich, Rees, Hamminkeln, Wesel, Voerde und Dinslaken, der Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen, die Landräte der Kreise Kleve und Wesel, die Bundes- und Landtagsabgeordneten des Niederrheins von Emmerich bis Oberhausen und die Bürgerinitiativen von Emmerich bis Oberhausen die Bundesregierung und den Bundestag auf, die Betuwe-Linie (Abschnitt ABS 46/2 Oberhausen - Emmerich) modern, zeitgemäß, sicher und mit innovativem Lärm- und Erschütterungsschutz (transparent, hochoptimiert, bürger- und kundenfreundlich) auszubauen. Dieser wurde am 01.06.2017 dem Bundesverkehrsministerium in Berlin übergeben.

Hieraus folgend fand am 16.11.2017 in Wesel ein Gespräch der Bürgerinitiativen mit der DB AG in Wesel statt. Teilnehmende seitens der DB AG waren Herr Lübberink (Konzernbeauftragter NRW), Herr Ventzke (Gesamtprojektleiter) sowie Herr Winter (DB-Kommunikation).

Wie von den BI-Vertretern berichtet, sei bei diesem Termin von Seiten des Konzernbevollmächtigten, Herrn Lübberink, zugesagt worden, dass die DB AG für die von Bürgern und Kommunen über die von der Bahn vorgesehenen Planungen hinausgehenden Forderungen eine Kostenschätzung ermittelt.

Basis hierfür sei ein Forderungskatalog jeder Kommune, wo eben diese Punkte dargestellt werden. Anhand dieser Angaben sähe sich die Bahn in der Lage, aufgrund von Erfahrungswerten kurzfristig Richtpreise zu ermitteln.

Als Termin für die Vorlage des Forderungskataloges wurde der 25. Januar 2017 (Projektbeirat) vorgeschlagen. Ziel dieses gesamten Kataloges sei es, die Bundestagsabgeordneten der Region, wie am 1. Juni 2017 in Berlin vom Verkehrsministerium angeregt, in die Lage zu versetzen, einen fundierten Antrag auf Finanzierung dieser Mehrkosten an den Haushaltsausschuss bzw. den Bundestag zu stellen.

- **Grundlage des Kataloges**

Zur Klärung der Forderungsgrundlage hat die Verwaltung die Beteiligten um Stellungnahme gebeten.

Bezugnehmend auf das Protokoll der Arbeitsgruppe „AG Betuwe“ vom 13.11.2017 (Anlage 2) sowie dem Schreiben des Vertreters der Arbeitsgemeinschaft im Projektbeirat Herrn Gerwers (Anlage 3) und der DB Netz AG vom 29.11.2017 (Anlage 4) ist festzustellen, dass es sich bei den Inhalten des Forderungskataloges nur um diejenige handeln kann, für die, auf der Grundlage der im Rahmen der Planfeststellungsverfahren vorgebrachten Stellungnahmen, noch keine Einigung erreicht werden konnte.

Insofern sind keine neuen Forderungen möglich. Es können nur bestehende, bereits in der Stellungnahme aufgeführte bzw. im Erörterungstermin (PFV 3.3 + 3.4) näher erläuterte, eingebracht werden.

Davon ausgehend, dass die Stellungnahmen der Stadt Emmerich am Rhein in den Planfeststellungsverfahren, den bereits stattgefundenen Erörterungsterminen PFA 3.3 und 3.4 sowie die hierzu bisher gefassten Ratsbeschlüsse weiterhin Bestand haben, stellt sich der Forderungskatalog der Stadt Emmerich am Rhein wie folgt dar:

- **Forderungskatalog der Stadt Emmerich am Rhein**

## **Grundsätzliches**

### **1. Gestaltung Lärmschutz**

Die Stadt fordert die Berücksichtigung ihres Gestaltungskonzeptes, insofern bei der Materialwahl primär eingefärbte Betonelemente als Alternative zu Alu-profilen, sowie Gabionen und teiltransparente Elemente zuzulassen.

Die Stadt Emmerich fordert jedoch eine gemeinsame Festlegung und Konkretisierung der Lärmschutzwände nach Art und Material, orientiert am Emmericher Gestaltungskonzept und die Festschreibung des konkretisierten Gestaltungskonzepts im Planfeststellungsbeschluss.

### **2. Aktiver Lärmschutz**

Die in den Variantenuntersuchungen angewandte Art der Kosten-Nutzen-Ermittlung pro Schutzfall kann nicht gefolgt werden, weil die Frage, wann die Grenze der Unverhältnismäßigkeit der Kosten einer Schallschutzvariante erreicht sind, nicht schlüssig beantwortet wurde.

#### **PFA 3.3**

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert für die Anlieger südlich des Gleises in Praest – Berg (Abschnitt Bahn-km 53.300 – 54.000) neben dem BüG einen aktiven Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand, die sich nahtlos anschließt an die regulär geplante, 4 m hohe Lärmschutzwand, die ohnehin ab Bahn-km 54.000 auf der gesamten Länge des Planfeststellungsabschnittes die Gleise von den benachbarten Wohnlagen abschottet.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert einen besseren Lärmschutz für die im Bereich von Bahn-km 56.400 – 57.000 liegenden Wohnhäuser am Bahnweg. Sie fordert die Deutsche Bahn auf, zu prüfen, ob die derzeitig dort vorgesehene Mittelwand mit einer Höhe von 3 m durch eine bahnrechte Außenwand ersetzt werden kann, die ggfs. noch um einen Meter auf 4 m Höhe erhöht werden muss. Sie bittet gleichzeitig zu prüfen, ob durch eine solche Maßnahme sich möglicherweise der Schutz für die südlich der Gleise gelegene Ortslage Vrssett verschlechtern könnte.

#### **PFA 3.4**

Die Stadt fordert für diese Wohnlagen aktiven Lärmschutz.

Kritikpunkte bzgl. der ungeschützten Ortslagen

- auf einer Länge von 640 m erhält die Wohnbebauung nördlich der Gleise entlang der Nierenberger Straße zwischen dem Sportplatz und der Essener Straße keinen Lärmschutz,
- südlich der Bahngleise ist zwischen dem Bahnhof und der Weseler Straße auf knapp 1.500 m ebenfalls keinerlei Lärmschutz vorgesehen,
- die Wohnbaulandreserve südlich der Gleise auf einer Länge von 1.100 m zwischen B 220 und dem Ortsteil Hüthum erhält ebenfalls keinen Schutz,
- südlich des Bahnhofs (Bahn-km 60,700 – 61,050) ist die Wohnlage Hafenstrasse bis Blücherstraße auf einer Länge von 350 m ebenfalls ungeschützt.

### **3. Erschütterungsschutz**

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert für alle drei Gleise den optimalen Erschütterungsschutz in Form des vorgenannten ‚Grötz-Systems‘, bestehend aus einem massiven Betontrog sowie einer Unterschottermatte.

4. Schienenbonus

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert die Erstellung des Lärmschutzkonzeptes ohne Berücksichtigung des Schienenbonus.

5. Finanzierung

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert eine rechtlich belastbare Aussage über die Freistellung der Kommune von Folgekosten.

6. Einrichtung eines Informationsbüro

Von Seiten der Stadt Emmerich am Rhein wird für die Dauer der Baumaßnahme ein Informationsbüro als Ansprechpartner vor Ort gefordert. Hier sollten neben den Informationen zu den konkreten Ausbauabschnitten (Herstellung der BÜ-Ersatzmaßnahmen, Anbindung der Straßen, Lärmschutzmaßnahmen) alle Planunterlagen zur Verfügung stehen, die den interessierten Bewohner informieren können.

**PFA 3.3 Praest – Vrasselt**

7. Verlegung des Haltepunktes Praest

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert die Verlegung des Haltepunktes zwischen der Raiffeisenstraße und der EÜ Praestsches Feld mit Park + Ride / Bike + Ride-Anlagen, auch soll es vom alten Dorfkern aus, auf Höhe der Raiffeisenstraße, eine fußläufige Erreichbarkeit des Bahnsteiges sowie des Geh-, Radweges EÜ Praestsches Feld geben.

**PFA 3.4 Emmerich – Hüthum**

8. FÜ Nierenberger Straße + EÜ van-Gülpen-Straße

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert als außergewöhnlich betroffene Anrainerkommune eine Aufweitung des Erlasses und Unterstützung des Landes NRW in Form von 100 % Förderung des kommunalen Anteils auch bei Maßnahmen gem. §12 EKrG.

9. EÜ + EÜ-F Löwentor

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert, die vorgelegte Planung in den Abmessungen der EÜ-F zu überarbeiten und die genannten Regelwerke anzuwenden. Unter Berücksichtigung der Richtlinien und Empfehlungen sind folgende Abmessungen anzustreben: Breite : 9,38 m (37,50 m : 4 entspr. Verhältnis 1:4)  
Höhe : 3,00 m

Nebenanlagen in der EÜ

Forderung der Stadt Emmerich am Rhein war es, die ohne Nebenanlagen geplante Eisenbahnüberführung mit zumindest einem einseitigen Geh-, Radweg zu versehen. Hierzu fanden diverse Gespräche und Schriftverkehr mit den entsprechenden Ministerien, der Bezirksregierung Düsseldorf und der Deutsche Bahn AG statt. Es wurden verschiedenste Konstruktionsmodelle und deren Auswirkung in den Punkten Kreuzungsbedingtheit, Förderfähigkeit und Finanzierbarkeit betrachtet. Als Ergebnis musste jedoch widerstrebend zur Kenntnis genommen werden, dass die gewünschte Nebenanlage ein nicht kreuzungsbedingter Bestandteil gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) ist und nicht durch den Bund und die DB AG mitgetragen würde. Eine alleinige Finanzierbarkeit durch die Stadt Emmerich ist in

Anbetracht der aktuellen Haushaltslage, auch vor dem Hintergrund der gesamten ABS 46/2, nicht möglich.

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat am 31.05.2011 die Einbringung des 5-armigen Kreisverkehrs mit EÜ ohne Nebenanlagen und einer separaten EÜ-F in das Planfeststellungsverfahren beschlossen.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert jedoch eine erneute Prüfung der Möglichkeit zur Errichtung einer zusätzlichen Nebenanlage in der EÜ in Form eines einseitigen Zweirichtungsgeh-, -radweges und Beurteilung dieses Weges als kreuzungsbedingte Kostenmasse.

Bedingt durch die erhebliche Zeitdifferenz zwischen dem Ratsbeschluss sowie den erfolgten Abstimmungen und dem aktuellen Verfahren vertritt die Stadt Emmerich die Auffassung, dass diese erneute Prüfung zwingend notwendig ist.

10. Hafengleis Abzweigung KLK (ehem. Uniquema)

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert, dass die geplante Lösung der Gleisanbindung an den Industriehafen Emmerich erneut überprüft wird. Es handelt sich bei dem Anschlussgleis um einen sensiblen Bereich neben der Hanse-Realschule (zukünftig Gesamtschule), welcher besonderen Schutz vor Gefahrgütern benötigt.

Im Übrigen unterstützt der Rat der Stadt Emmerich am Rhein die Belange des Hafenbetreibers, die in seiner Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens formuliert worden sind.

11. EÜ van-Gülpen-Straße

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert als außergewöhnlich betroffene Anrainerkommune eine Aufweitung des Erlasses und Unterstützung des Landes NRW in Form von 100 % Förderung des kommunalen Anteils auch bei Maßnahmen gem. §12 EKrG.

Durch die Verlegung des Einmündungsbereiches Seufzer Allee in Richtung Norden ist das im Schulnahbereich zwingend erforderliche Sichtfeld gewährleistet.

Die Stadt Emmerich am Rhein spricht sich deshalb als Straßenbaulast- und Schulträgerin für eine Verlegung aus.

12. EÜ-Pkw 's-Heerenberger Straße

Das Konzept der Stadt Emmerich am Rhein sieht einen gradlinigen Verlauf des Überführungsbauwerkes vor. Dies beinhaltet ausreichend große Sichtfelder, die eine, gerade auf dem Schulweg, zwingend notwendige Verkehrssicherheit darstellt.

13. SÜ Seufzer Allee als SÜ Pkw

Die Reduzierung der Straße auf den Status eines Geh-, Radweges hätte Umleitungsverkehr zur Folge. Bestehende gleisparallele Verkehre nördlich der Gleise in Ost-West-Richtung würden sich nach dem Prinzip des kürzesten Weges verhalten und durch die dicht besiedelten Wohngebiete Merowinger Straße / Hubert-Fink-Straße in Richtung Osten bzw. Westen ein und ausfahren.

14. EÜ-Pkw Borgheeser Weg

Zur Reduzierung des Eingriffes in die Sportanlage fordert die Stadt alternative Standorte der Entwässerung.

Es wird eine Querungshilfe nördlich des Bauwerkes eingefordert; diese wurde auch im Sicherheitsaudit zur Baumaßnahme für erforderlich gehalten.

- **Gegenüberstellung der Kataloge**

Zur Verdeutlichung der grundsätzlichen Übereinstimmungen wurde in der nachfolgenden Gegenüberstellung der Forderungskatalog des Herrn Adalbert Niemers mit dem der Stadt Emmerich am Rhein verglichen:

**Forderungskatalog des Herrn Niemers**  
(stichwortartig)

**1. Schallschutz**

- Prüfung der offenen aktiven Schallschutzbereiche
- Bahnhof
  - B220 - Ingenkampstraße

**Forderungen der Stadt Emmerich am Rhein**

(Auszüge aus den Stellungnahmen in den Planfeststellungsverfahren 3.3 und 3.4)

**s. Punkt 2 – Aktiver Lärmschutz**

PFA 3.4

Die Stadt fordert für diese Wohnlagen aktiven Lärmschutz.

Kritikpunkte bzgl. der ungeschützten Ortslagen

- auf einer Länge von 640 m erhält die Wohnbebauung nördlich der Gleise entlang der Nierenberger Straße zwischen dem Sportplatz und der Essener Straße keinen Lärmschutz,
- südlich der Bahngleise ist zwischen dem Bahnhof und der Weseler Straße auf knapp 2.200 m ebenfalls keinerlei Lärmschutz vorgesehen,
- die Wohnbauandreserve südlich der Gleise auf einer Länge von 1.100 m zwischen B 220 und dem Ortsteil Hühthum erhält ebenfalls keinen Schutz.

**2. Bahnhof**

Durchbindung des Gleises 1

Ohne Durchbindung des Gleises 1 werden wichtige Entwicklungsmöglichkeiten für den Bahnhof und den Hafen verbaut.

**s. Punkt 10 - Hafengleis Abzweigung KLK (ehem. Uniquema)**

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert, dass die geplante Lösung der Gleisanbindung an den Industriefahnen Emmerich erneut überprüft wird. Es handelt sich bei dem Anschlussgleis um einen sensiblen Bereich neben der Hanse-Realschule (zukünftig Gesamtschule), welcher besonderen Schutz vor Gefahrgütern benötigt.

Im Übrigen unterstützt der Rat der Stadt Emmerich am Rhein die Belange des Hafenbetreibers, die in seiner Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens formuliert worden sind.

### 3. Querungsmöglichkeiten

#### 3 a) EÜ Löwentor

Neben der Kfz-Unterführung fehlt ein Rad-/Fußweg.

#### 3 b) EÜ-F Löwentor

Verbreiterung des Troges für Radfahrer, Fußgänger und Körperbehinderte

#### s. Punkt 9 - EÜ + EÜ-F Löwentor

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert, die vorgelegte Planung in den Abmessungen der EÜ-F zu überarbeiten und die genannten Regelwerke anzuwenden

Unter Berücksichtigung der Richtlinien und Empfehlungen sind folgende Abmessungen anzustreben:

Breite : 9,38 m (37,50 m : 4 entspr. Verhältnis 1:4)

Höhe : 3,00 m

- Nebenanlagen in der EÜ

Forderung der Stadt Emmerich am Rhein war es, die ohne Nebenanlagen geplante Eisenbahnüberführung mit zumindest einem einseitigen Geh-, Radweg zu versehen.

Hierzu fanden diverse Gespräche und Schriftverkehr mit den entsprechenden Ministerien, der Bezirksregierung Düsseldorf und der Deutsche Bahn AG statt.

Es wurden verschiedenste Konstruktionsmodelle und deren Auswirkung in den Punkten Kreuzungsbedingtheit, Förderfähigkeit und Finanzierbarkeit betrachtet.

Als Ergebnis musste jedoch widerstrebend zur Kenntnis genommen werden, dass die gewünschte Nebenanlage ein nicht kreuzungsbedingter Bestandteil gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKRG) ist und nicht durch den Bund und die DB AG mitgetragen würde. Eine alleinige Finanzierbarkeit durch die Stadt Emmerich ist in Anbetracht der aktuellen Haushaltslage, auch vor dem Hintergrund der gesamten ABS 46/2, nicht möglich.

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat am 31.05.2011 die Einbringung des 5-armigen Kreisverkehrs mit EÜ ohne Nebenanlagen und einer separaten EÜ-F in das Planfeststellungsverfahren beschlossen.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert jedoch eine erneute Prüfung der Möglichkeit zur Errichtung einer zusätzlichen Nebenanlage in der EÜ in Form eines einseitigen Zweirichtungsgeh-, -radweges und Beurteilung dieses Weges als kreuzungsbedingte Kostenmasse.

Bedingt durch die erhebliche Zeitdifferenz zwischen dem Ratsbeschluss sowie den erfolgten Abstimmungen und dem aktuellen Verfahren vertritt die Stadt Emmerich die Auffassung, dass diese erneute Prüfung zwingend notwendig ist.

**3 c) EÜ van-Gülpfen-Straße**

Hier ist eine gerade übersichtliche Durchfahrt zu schaffen.

**s. Punkt 11 - EÜ van-Gülpfen-Straße**

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert als außergewöhnlich betroffene Anrainerkommune eine Aufweitung des Erlasses und Unterstützung des Landes NRW in Form von 100 % Förderung des kommunalen Anteils auch bei Maßnahmen gem. §12 EKfG.

Durch die Verlegung des Einmündungsbereiches Seutzer Allee in Richtung Norden ist das im Schulnahbereich zwingend erforderliche Sichtfeld gewährleistet.

Die Stadt Emmerich am Rhein spricht sich deshalb als Straßenbaulast- und Schulträgerin für eine Verlegung aus.

**3 d) EÜ 's-Heerenberger Straße**

Vergrößerung der Durchfahrts Höhe – Durchlässigkeit für Lkw

**s. Punkte 12 - EÜ 's-Heerenberger Straße**

Das Konzept der Stadt Emmerich am Rhein sieht einen gradlinigen Verlauf des Überführungsbauwerkes vor. Dies beinhaltet ausreichend große Sichtfelder, die eine, gerade auf dem Schulweg, zwingend notwendige Verkehrssicherheit darstellt.

Anm.:

*Die Reduzierung der Durchfahrts Höhe auf 3,45 m entspricht der der EÜ van-Gülpfen-Straße und wurde u.a. gewählt um Lkw-Verkehr aus der Innenstadt/Wohnbereichen heraus zu leiten. Lkw sind über die klassifizierten Straße L90 / B8 / K16 außerhalb der Innenstadt zu den Gewerbegebieten/Häfen zu führen, ÖPNV ist weiterhin möglich.*

*Dies dient der Stärkung der Wohn-, Luftqualität. Grundlage ist hier der Ratsbeschluss vom 03.07.2012.*

**3 e) EÜ Borgheeser Weg**

**3 f) Sportplatz Eintracht Emmerich**

Zugunsten von Radfahrern und Körperbehinderten sollte die Rampe durchgehend max. 4 % Steigung haben.

**s. Punkt 14 – EÜ Borgheeser Weg**

Anm.:

**DIN 18040-1**

**4.2.1 Gehwege, Verkehrsflächen**

*Die Längsneigung darf grundsätzlich 3 % nicht überschreiten. Sie darf bis zu 6 % betragen, wenn in Abständen von höchstens 10 m Zwischenpodeste mit einem Längsgefälle von höchstens 3 % angeordnet werden.*

- *Dies impliziert, dass auch Steigungen von 4 % ein Zwischenpodest benötigen. Hierdurch verlängern sich Bauwerke und vergrößern sich Baukosten.*

Die Entwässerung ist auf städt. Gelände zu verlegen. Die Baustelleneinrichtung ist auf bahnparrallele Baustraße bahnlinks zu verlegen.

Zur Reduzierung des Eingriffes in die Sportanlage fordert die Stadt alternative Standorte der Entwässerung. Es wird eine Querungshilfe nördlich des Bauwerkes eingefordert; diese wurde auch im Sicherheitsaudit zur Baumaßnahme für erforderlich gehalten.

Anm.:

*Mit Entfall des Sickerbeckens in Sportplatzbereich reduziert sich die Fläche, welche für die Baustelleneinrichtung in Anspruch genommen wird.*

#### 4. Planung im PFA 3.5

s. Ratsbeschluss vom 07.11.2017 (Anlage 7)

#### Zusätzliche Forderungen aus der Präsentation des Herrn ten Brink

##### 1. FÜ Nierenberger Straße

SÜ(F) Nierenberger, nicht verändern. Behindertentlösung an anderer Stelle: z.B. EÜ Löwentor

##### s. Punkt 8 – FÜ Nierenberger Straße

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert als außergewöhnlich betroffene Anrainerkommune eine Aufweitung des Erlasses und Unterstützung des Landes NRW in Form von 100 % Förderung des kommunalen Anteils auch bei Maßnahmen gem. §12 EKtG.

Anm.:

*Die Verwaltung hält eine barrierefreie Lösung an dieser Stelle für unverzichtbar.*

*Die Fußgängerüberführung stellt die einzige Querungsmöglichkeit der nördlich der Bahntrasse Wohnenden in Richtung der Gewerbegebiete an der L7 sowie an den ÖPNV in Richtung Rees bzw. Innenstadt / Eiten / Kleeve dar. Die Entfernung von der Überführung zur Weseler Straße beträgt 600 m, bis zum Löwentor 1.000 m.*

##### 9. Bahnhofsinfrastruktur

Anm.:

*Die Veränderung der Bahninfrastruktur ist nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens.*

9.1 Erreichbarkeit des Bf's für Rad-/Fußgänger (u.a. durch neue EÜ Löwentor)

9.2 Empfangsgebäude (EG) ?

9.3 Busbahnhof , Taxisstand ?

9.4 Park- und Ride (P+R) KFZ, Fahrräder

9.5 Öffentliche Toilettenanlage ?

*Sie wird im Rahmen verschiedener Programme wie z.B. ISEK bzw. MOF2 erarbeitet und umgesetzt.*

<b>10.</b>	<b>Weitere Punkte</b>	<b>Anm.:</b>
10.1	Straßenanbindung (SÜ, Km 53,859) „Baumannstraße“ 100 m + L 7 (Abbiegespur)	Bei den genannten Maßnahmen 10.1 bis 10.4 handelt es sich ausschließlich um Maßnahmen, die auch den Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaulastträger betreffen. Dieser wird erst bei nachgewiesener Notwendigkeit einer Änderung, diese auch veranlassen; er ist dann auch Kostenträger der Knotenpunktänderung.
10.2	Straßenanbindung (EÜ, km 54,881) „Praestisches Feld“ 0 m + L 7 (Abbiegespur $\Sigma = 200$ m)	Zu Punkt 10.1 wurde bereits ein Verkehrsgutachten beauftragt. Zu Punkt 10.2 und 10.3 werden im Deckblattverfahren PFA 3.3 Querungshilfen eingebracht.
10.3	Straßenanbindung (EÜ, km 56,635) „Broichstraße“ 100 m + L 7 (Kreisverkehr)	Der Ausbau der Grünen Straße (10.5) hätte eine Abrechnung der Straßenbaukosten nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) zur Folge. Die Förderung (60%) betrifft nur den kommunalen Anteil.
10.4	Straßenanbindung (EÜ, km 67,281) „Borgheser Weg“ 100 m + L 7 (Kreisverkehr)	Problematik : Parallel verlaufendes Gewässer
10.5	Ausbau „Grüne Straße“ (Paralleltrasse) für Aufnahme des Mehrverkehrs aus BÜ-Aufhebung	

- **Fazit der Gegenüberstellung**

In der Gegenüberstellung der Forderungskataloge differieren diese nur bei einigen wenigen Punkten wie:

- EÜ 's-Heerenberger Straße - Der Petent fordert eine größere Durchfahrtshöhe
- FÜ Nierenberger Straße - Der Petent fordert eine Beibehaltung der nicht vorhandenen Barrierefreiheit
- Bahnhofinfrastruktur - Der Petent fordert verschiedene Maßnahmen im Bahnhofsumfeld
- Straßenabbindungen - Der Petent fordert den Ausbau verschiedener Einmündungen / Kreuzungen

Da es sich hier jedoch um Forderungen handelt, die nicht Teil der Stellungnahme der Stadt Emmerich im Verfahren bzw. der Erörterungstermine waren, können diese nicht Teil des Forderungskataloges sein.

Die Stadt Emmerich am Rhein schlägt daher vor, die von ihr aufgelisteten Forderungen Punkt 1 – 14 als Forderungskatalog an den Projektbeirat für die Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen weiterzuleiten.

### **Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :**

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

### **Leitbild :**

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

In Vertretung

Dr. Wachs  
Erster Beigeordneter

Anlagen:

- Anlage 1 zu Vorlage 05-16 1305
- Anlage 2 zu Vorlage 05-16 1305
- Anlage 3 zu Vorlage 05-16 1305
- Anlage 4 zu Vorlage 05-16 1305
- Anlage 5 zu Vorlage 05-16 1305
- Anlage 6 zu Vorlage 05-16 1305
- Anlage 7 zu Vorlage 05-16 1305