

Eingabe an den Rat:

- > Am 13.11.2017 ist das nächste Treffen der Bürgermeister an der Betuwe-Linie Emmerich - Oberhausen.
- > Ein Thema dabei ist der sogenannte „**Niederrheinische Appell**“ in dem alle noch von den Anliegerstädten offenen/geforderten Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der ABS 46/2 aufgeführt und durch die „AG Betuwe“ (Kreis der BM aller Städte an der Betuwe Emmerich bis Oberhausen) der DB vorgelegt werden.
(Antrag an Bundestag ?)
- > Dies war u.a. eine Aussage (Auftrag?) des parlamentarischen Staatssekretärs Ferlemann in der letzten Sitzung des Beirats Betuwe am 01.06.2017. (Rückschluss auf Drs. 18/ 7365 - „Wertschöpfung an TEN-Strecken“- Deutscher Bundestag vom 26.01.2016?)

Ratsbeschluss: (Text s.a. Mail von A. Niemers -29.10.2017)

„Die Verwaltung wird beauftragt, zur Planung der Betuwelinie einen Katalog zu erstellen, der die Forderungen der Stadt Emmerich auflistet, die bisher noch nicht in den Planungen von DB und Straßen NRW enthalten sind.

Dieser Forderungskatalog soll dazu dienen, eine Grundlage für weitere Verhandlungen mit der DB und Straßen NRW sowie den zuständigen Ministerien des Bundes und des Landes zu schaffen und soweit noch erforderlich gegenüber dem deutschen Bundestag anzumelden, um eine Finanzierung und planerische Durchsetzung durch den Bund zu erreichen“.

1. ~~SÜ F Nierenberger Straße~~

~~meP- (behinderten-) gerecht erstellen oder nicht ?
→ oder Ersatzmaßnahme.~~

~~Rad-/Fußweglösung im Straßentrog der EÜ~~

Planung DB

**„SÜ(F)Nierenberger Straße“
nicht verändern!**

**Behindertenlösung an anderer
Stelle: z.B. EÜ Lowentor!**

2. EÜ (R/F) -Lowentor:

Rad-/Fußweglösung

2.1 → Umplanung der Süd-Rampe

2.2 → Umplanung der Nord-Rampe

Nur eine Rampenneigung für alle Nutzer:
Radfahrer, Fußgänger, Behinderte **< 4 %**

3. EÜ Lowentor

→ Berücksichtigung eines straßenbegleitenden Zweirichtung-Rad-/Fußweges

→ Ein „**Muss**“ gemäß EKrG und Planungs-/Empfehlungen RAST, EFA und ERA

4. van-Gülpen-Straße

4.1 Verschieben (Aufweitung) der geplanten, neuen Widerlager des EÜ Bauwerks
→ aus Gründen der Sichtverhältnisse/Sichtachsen

4.2 Lösung Straßenkreuzung van Gülpen-Straße/Seufzer Allee
(EKrG –Folgemaßnahme)

4.3 Straßenplanung Seufzer Allee (zwischen van Gülpen-Str. – s`Heerenberger-Str.)

4.4 Berücksichtigung eines **Rad-/Fußweges** in der v.g. Seufzer Allee

Offene Planungsdetails im PFA 3.4

(Schwarzer Weg – Felix-Lensing-Straße) **Blatt 2**

Maßnahmen u.a.:

5. s`Heerenberger Straße

- 5.1 **EÜ-Bauwerk lichte Höhe 4,50 m** statt 3,45 m (aus Gründen der „Umfahrungsmöglichkeiten“) bei Straßensperrungen (Unfälle, Baumaßnahmen etc. anderer EÜ mit 4,50 m lichter Höhe (2))
- 5.2 **Bahnseitenweg r.d.B. (heute F/R-Weg) als verlängerte „Straßenführung Bremer Weg“**
 - > **Bau einer SÜ über abgesenkte s`Heerenberger-Str.** als Ersatzmaßn. für entfallende Kfz-Verbindung Fulkskuhle - s`Heerenberger Str. – Seufzer Allee

6. EÜ Borgheeser Weg

- > **R/F- Rampe $\leq 4\%$**

> Maßnahmen auf Eintracht-Sportplatz:

- > **Entwässerung vom Sportplatz-Eintracht auf städtische Fläche verlegen**
- > sonst ständige Unterhaltung der **Zuwegung für Sickerbecken auf dem Sportplatz**
- > **Baustelleneinrichtung auf bahnparallele Baustraße begrenzen (SÜ B220)**

7. Schallschutz:

Prüfen der offenen, aktiven Schallschutzbereiche (auf Grundlage der EBA-Lärmstatistik)

7.1 **Bahnhofsbereich im Bf Emmerich**

7.2 **Freie Strecke: 1 km links der Bahn – B 220 –bis Ingenkampstraße** (für 39 betroffene Gebäude)

- > aus gesondertem Programm (EBA) jetzt mit finanzieren und im Zusammenhang mit den bereits geplanten Schallschutzwänden ausführen.

Offene Planungsdetails im PFA 3.4

Maßnahmen u.a.:

(Schwarzer Weg – Felix-Lensing-Straße) **Blatt 3**

8. Gleisanschluss (Gla) Hafenbahn

- 8.1 Zustellprobleme durch veränderten Gleisplan (Bf) aufgrund PFA 3.4-Planung
- 8.2 **Durchbinden von Gleis 1: Zustellung von Ganzzügen (L= 600 m) zum Hafen?**
Ende der Zugfahrt aus Ri. Oberhausen in Gleis 1; übergehen als Rangierfahrt in den Gla Hafenbahn.
- 8.3 Reduzierung des Rangieraufwands (**Gleisradien $\geq 190\text{m}$; Abstellgleise im Gla Hafenbahn**)
Strecken der Kupplungen entfällt (keine Überpufferung).

9. Bahnhofsinfrastruktur:

- 9.1 **Erreichbarkeit des Bf's für Radfahrer und Fußgänger (u.a.) durch neue EÜ Löwentor.**
- 9.2 Empfangsgebäude (EG) ?
- 9.3 **Busbahnhof** , Taxi ?
- 9.4 **Park- und Ride (P+R)** KFZ, Fahrräder
- 9.5 **Öffentliche Toilettenanlage ?**

10. Weitere Punkte:

Straßenbaumaßnahmen (EÜ-Anbindung an überörtliche Straße L 7)

- 10.1 Straßenanbindung (SÜ, Km 53,859) „Baumannstraße“ 100 m + L 7 (Abbiegespur)
- 10.2 Straßenanbindung (EÜ, km 54,881) „Praestsches Feld“ 0 m + L 7 (Abbiegespur $\Sigma = 200\text{ m}$)
- 10.3 Straßenanbindung (EÜ, km 56,635) „Broichstraße“ 100 m + L 7 (Kreisverkehr)
- 10.4 Straßenanbindung (EÜ, km 67,281) „Borgheeser Weg“ 100 m + L 7 (Kreisverkehr)
- 10.5 Ausbau „Grüne Straße“ (Paralleltrasse) für Aufnahme des Mehrverkehrs aus BÜ-Aufhebung

Einzelmaßnahmen, Planungsvorgabe BMVI

aus EKrG 3.2

- > (s.a. E9 / S. 356) -RiLi für Entwurf und Ausbildung von Brückenbauwerken zwischen Kreuzungen DB-Strecken und Bundesfernstraßen)
- > (E9 / S. 357) Die **RiLi** gelten für den Neubau und die Erneuerung von Brückenbauwerken an Kreuzungen, die erforderlich werden und nach EKrG zu behandeln sind.
- > Bei EÜ und SÜ sind **die zum Zeitpunkt der Planung**, des Entwurfes bzw. der Ausführung **gültigen Vorschriften, Richtzeichnungen und Typenentwürfe** des Bundesministers für Verkehr, **der DB AG und der Straßenbauverwaltung** des jeweiligen Landes bei gegenseitiger Anerkennung zu beachten (*z.B. bei EÜ Löwentor auch RAST/ERA /EFA*). 
- > für Kreuzungen **mit Straßen anderer Straßenbaulastträger werden die gleichen Grundsätze** empfohlen!

EKrG-Richtlinie 2000

I. Allgemeines

1. Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW)

1. Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) sind Entscheidungen vorgesehen über

- a. die Genehmigung der Vereinbarung der Beteiligten (§ 5 Abs. 1 Satz 2 [*]),
- b. die Anordnung einer Maßnahme (§ 10 Abs. 1 und 3),
- c. die Kostentragung (§ 10 Abs. 4),
- d. die Gewährung von Zuschüssen (§ 17),
- e. die Zulassung von Ausnahmen (§ 2 Abs. 2),
- f. die Eigenschaft einer Straße (§ 10 Abs. 5).

2. Das BMVBW ist zuständig für die Genehmigung von Vereinbarungen gemäß Absatz 1 Buchstabe a) über Maßnahmen an Bahnübergängen (§ 3) insoweit, als nach der Vereinbarung der Bund gemäß § 13 Abs. 1 Satz 2 das letzte Drittel der Kosten tragen soll, ohne an der Kreuzung als Straßenbaulastträger beteiligt zu sein.

In den Fällen der Nr. 4 Abs. 2 und Nr. 13 Abs. 1 Satz 3 verzichtet das BMVBW einstweilen auf die Genehmigung.

3. In den Fällen des Absatz 1 Buchstabe b) bis f) ist das BMVBW zuständig, wenn an der Kreuzung ein Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes (§ 2 Abs. 6 AEG) beteiligt ist (§ 8 Abs. 1). Im Falle der Nr. 10 Abs. 2 Satz 2 entscheidet die zuständige Landesbehörde über die Gewährung eines Zuschusses.

1. FÜ Nierenberger Straße

- 1.1 Erforderliche Lichtraum-Profilerweiterung DB durch Gleisplanänderung
- 1.2 Änderung des statischen Systems
- 1.3 Neue Stützenanordnung (außerhalb des Gleisbereichs unter Einhalten des Regellichtraumprofils der DB)
- 1.4 Neues Brückenbauwerk über veränderte Gleislage unter Beibehalten der Rampen-/Neigungen von ~~12,4%~~ bzw. **14 %**

~~Bei wesentlichen Veränderungen an einem Bauwerk sind heute geltende Planungsgrundsätze (z.B. Rampenneigung für Behinderte) zu beachten?~~

Der Umfang für eine behindertengerechte Lösung wäre an dieser Stelle nur mit **unverhältnismäßig großem Aufwand** (Eingriff in Fremdgrundstücke, Kosten) möglich.

Daher: Verzicht an dieser Stelle **auf behindertengerechte Rampen,**
Ersatzmaßnahme an anderer Stelle (z.B. ein R/F-Weg in der neuen EÜ Löwentor!)

Alternativen:

- a) > Rampe in Neigung über L7 –Reeser Straße (4,50 m)- führen,
> Abwinkeln, parallel zur B8, dann
> auf Geländenniveau zurückführen (s. Übersichtsplan).
- b) **Verzicht auf Änderung der Planung!**

Entscheidung:

FÜ (Fußgänger-Überführung) Nierenberger Straße

Zur Verfügung stehende **Entwicklungslängen** für m.e.P - Rampen

Erforderliche Rampenlänge ca. 177 m

Bauwerkshöhe OK Gehweg ca. 7,30 m

meP-Rampe 6 %

Länge : $20 \times (6,00 \text{ m} \times 6\%) = 120,0 \text{ m}$

Zwischenrampe $19 \times 3,00 \text{ m} = 57,0 \text{ m}$

Gesamthöhe = 7,20 m (ca. Höhe B8)

**Nicht möglich !
Kein Freiraum vorhanden**

Wert: 88.19 m
1.0

ca. 180 m

ca. 88 m

Blinder Weg

Reeser-Straße

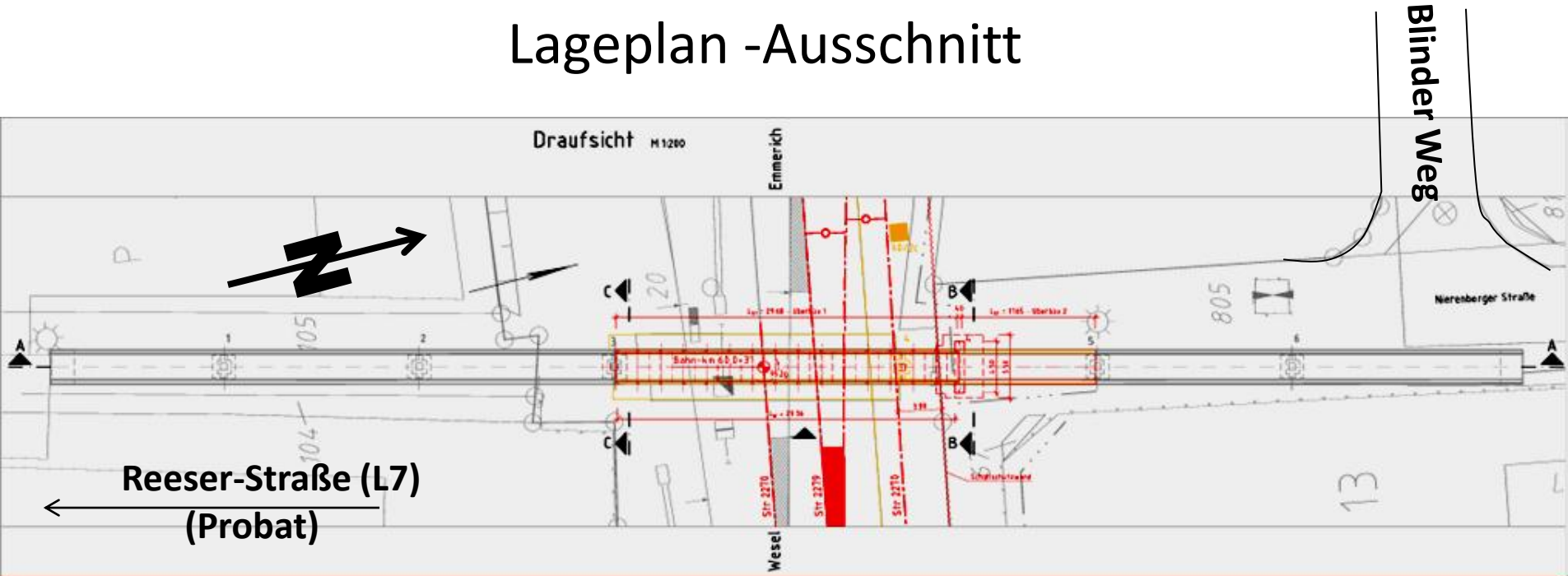
Nierenberger Straße

Schnitt A – A (s. DB-Plan)

Planfeststellungsabschnitt 3.4
 FÜ Nierenberger Straße, km 60,031
 Bauwerksplan

ABS 46/2
 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen

Lageplan -Ausschnitt



Süd-Rampe FÜ
zur Reeser-Straße

Planfeststellungsabschnitt 3.4
FÜ Nierenberger Straße, km 60,031
Bauwerksplan

Nord-Rampe FÜ
(Seite Blinder Weg)

(Blick > Richtung Löwentor)

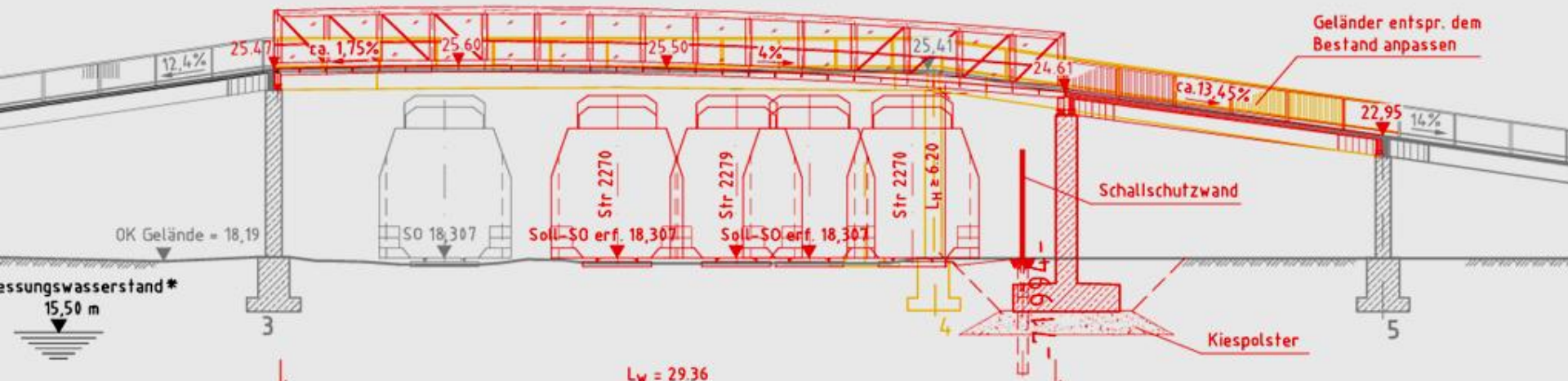
12,4 % Neigung

14 % Neigung

Veränderungsbereich

Planung DB

Schnitt A-A M 1:200



Änderung der Rampenneigung **nur mit sehr hohem Aufwand behindertengerecht** zu lösen!
(aber nicht angemessen!)

Offene Punkte im PFA 3.3 - 3.5

2. EÜ(R/F)- Löwentor:

(derzeitiger BÜ-Bereich)

*Wurde das „R“ für Radweg wegelassen,
um die Neigung 4% für Radwegeplanung
zu unterlaufen?*

s. Beispiel der Stadt Senftenberg

Rad-/Fußweglösung

2.1 → Umplanung der Süd-Rampe

2.2 → Umplanung der Nord-Rampe

DB-Lageplan EÜ (F) Löwentor

4,00 m Breite nicht für zweiseitigen R/F-Verkehr bemessen !

mind. 5,30m

Südrampe

Nordrampe

nur 4,00 m

Soll $\geq 5,00$ m

6,00 m

nur 4,00 m

Großer Löwe

Rampensteigung
Plang. = 6 % / **kann = 3,8 %**

Rampensteigung
Plang. = 4,8 % / **kann = 3,8**

Planung: Lichte Weite = 4,00 m / Lichte Höhe = 2,50 m

Fazit: eine Rampenneigung $\leq 4\%$ für alle Nutzer: (R/F/Behinderte) !

Visualisierung Radfahrtunnel E.-Thälmann-Straße



Beispiel

Beispiel: Planung der DB für den Bau einer
EÜR/F Rad-/Fußweg-Lösung 2011

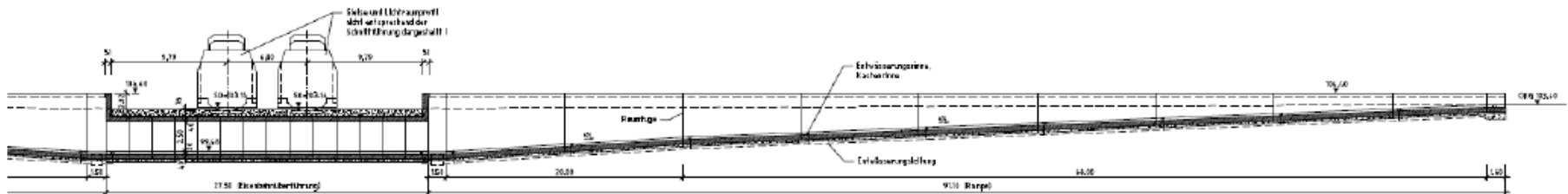
Längsschnitt / Bauwerksabmessungen

Tunnelbauwerk: 27,3 m,

Tunnelhöhe: 2,50 m

Rampenlänge: beidseitig 91 m, Steigung 4%

Beispiel



Beispiel: Planung der DB für den Bau einer
EÜR/F Rad-/Fußweg-Lösung 2011



4. Kostenvergleich

Beispiel

	Halbschranke	Vollschranke	Tunnel Achse	Tunnel Süd	Tunnel Nord
Baukosten	776.393 €	1.239.333 €	3.046.777 €	2.736.448 €	2.992.990 €
Anteil Stadt	258.798 €	413.111 €	1.015.592 €	912.149 €	997.663 €
Förderung (Rili KStB Bbg)	168.218 €	268.522 €	660.135 €	592.897 €	648.481 €
Eigenanteil SFB	90.580 €	144.589 €	355.457 €	319.252 €	349.182 €
Erstattung Planung	170.580 €	224.589 €			
Eigenanteil SFB gerundet	171.000 €	225.000 €	356.000 €	320.000 €	350.000 €

2.1 EÜ (R/F) Löwentor

Umplanung der Süd-Rampe

Begründung:

1. Querschnitt von geplanten **4,00 m** für **2x R/F –Weg** nicht regelkonform!
 2. Zweirichtungs- Radweg $\geq 2,50$ m
 3. Trennstreifen = taktiler Leitstreifen = $0,30$ m
 4. Zweirichtungs- Fußweg $\geq 2,50$ m Räumliche
- } $\Sigma \geq 5,30$ m Mindestbreite

Nutzung **Trog-Querschnitt** nach DB-Plan

z.Z.: **37 %** für Zweirichtungs- **R- und F-Weg**

63 % für dreiläufige **Behinderten-Rampe**

Hinweis: in dieser örtlichen Situation wird die Behindertenrampe vom fußläufigen Personenkreis aufgrund der Umwege nicht angenommen!

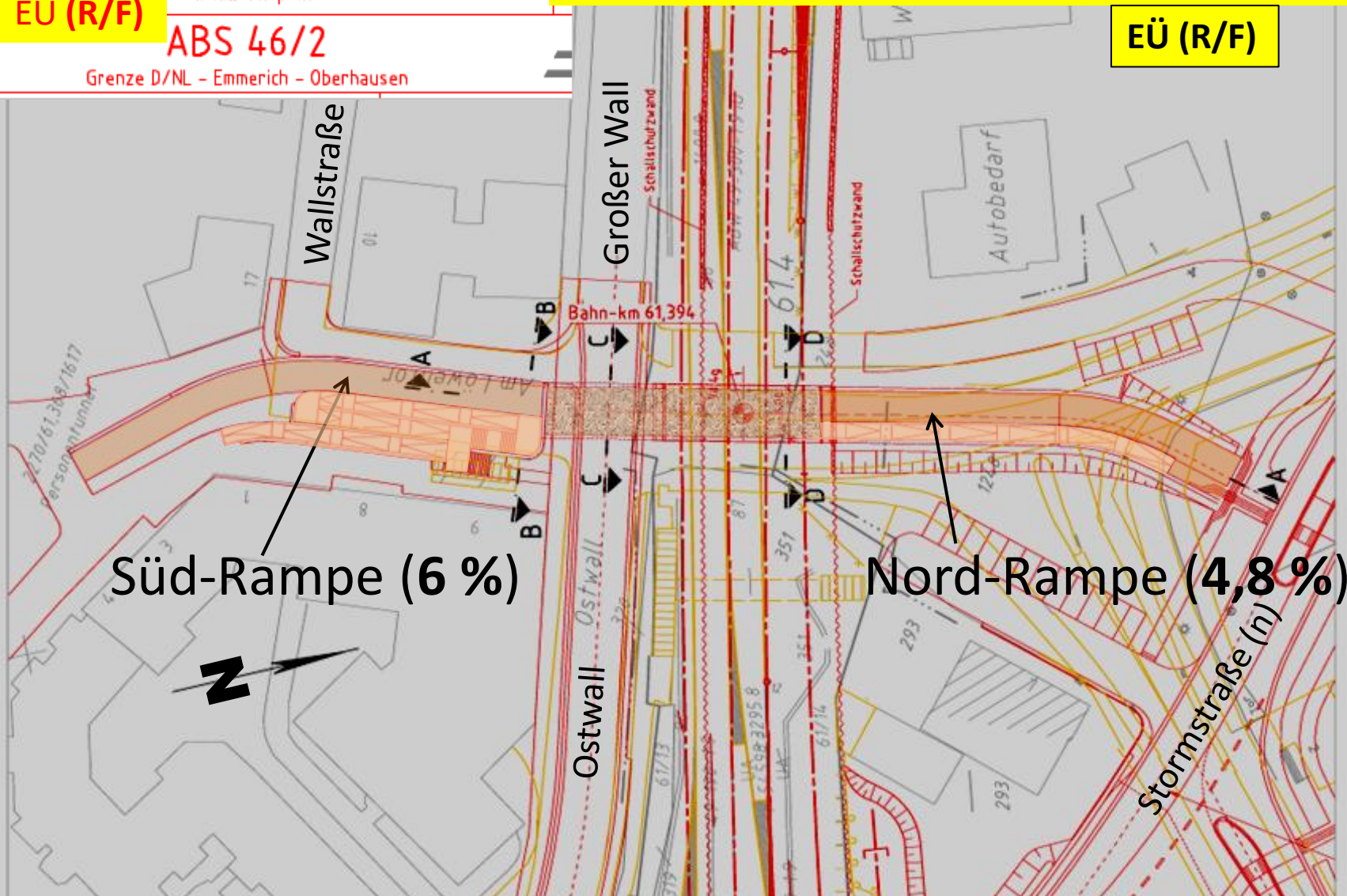
5. **Großer Mangel** der Ist-Planung sind die verbleibenden Rest-Verkehrsflächen von nur $\approx 3,50$ m zwischen Bebauung und Rampentrog.
Kfz-Begegnungsverkehr nicht möglich!

Maßstab:	Planfeststellungsabschnitt 3.4
1 : 500	EÜ (F) Löwentor, km 61,394
1 : 250	
1 : 100	
Projekt:	Bauwerksplan
	EÜ (R/F)
	ABS 46/2
Strecke:	Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen

werden die Radfahrer ausgeschlossen?
> Radwegrampen $\leq 4 \%$ Neigung!

EÜ (R/F)

Draufsicht M 1:500



Maßstab:
1:500
1:250
1:100

Planfeststellungsabschnitt 3.4
EÜ (F) Löwentor, km 61,394

EÜ (R/F)

Bauwerksplan

ABS 46/2

Projekt:

Strecke: Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen

werden die Radfahrer ausgeschlossen?
> Radwegrampen $\leq 4\%$ Neigung!

EÜ (R/F)

Zweirichtungs-Radweg!
Zweirichtungs-Gehweg!

Vorschlag EÜ (R/F)

Süd-Rampe (6 %)

neu < 4%

Nord-Rampe (4,8 %)

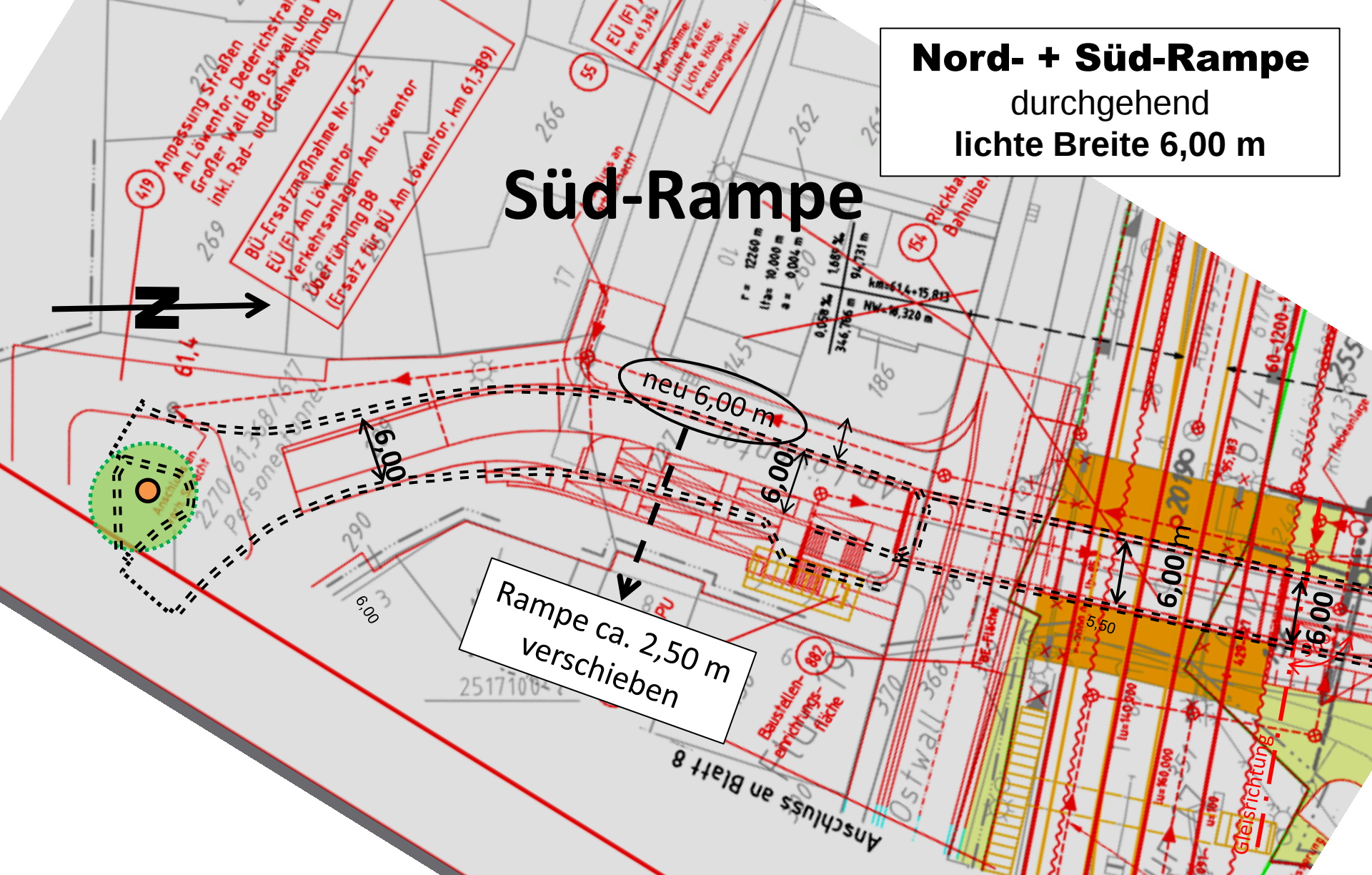
neu < 4%

N

Fazit: eine Rampenneigung $\leq 4\%$ für alle Nutzer: (R/F/Behinderte) !

Nord- + Süd-Rampe
durchgehend
lichte Breite 6,00 m

Süd-Rampe



Ist-Planung

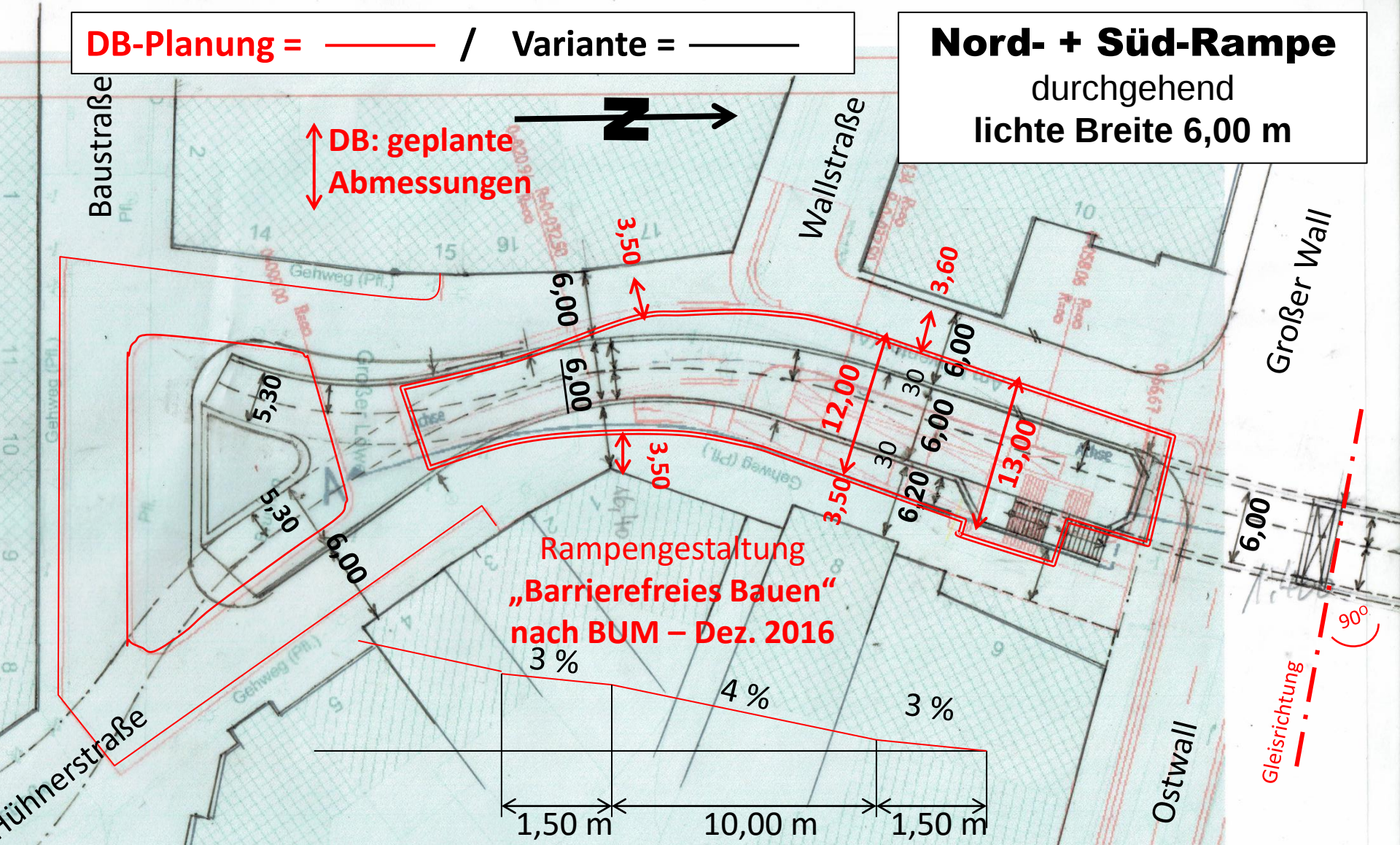
Süd-Rampe EÜ (R/F) Löwentor

SÜD-Rampe - Vergleich „Großer Löwe“

DB-Planung = ——— / Variante = ———

Nord- + Süd-Rampe

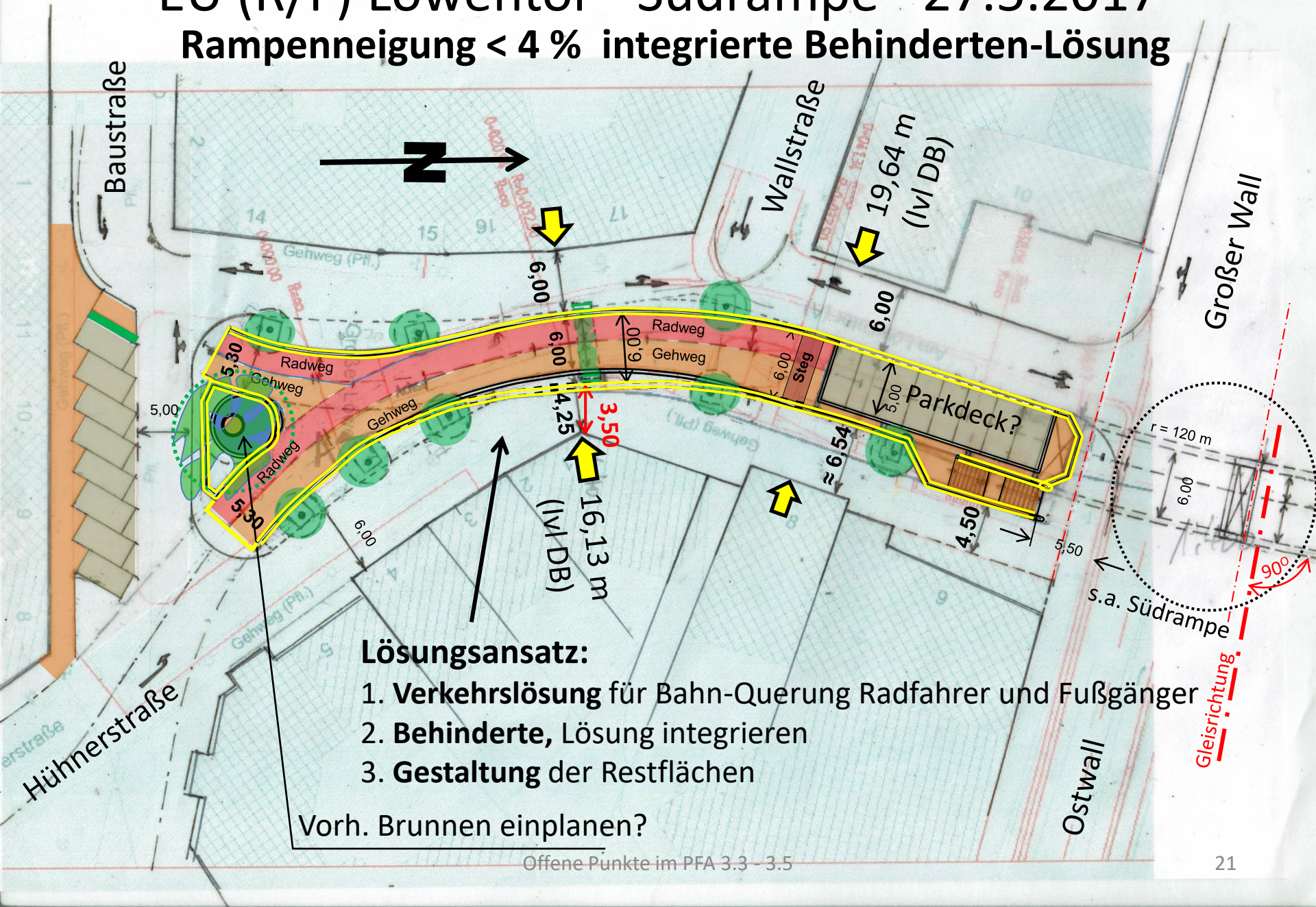
durchgehend
lichte Breite 6,00 m



Fazit: eine Rampenneigung $\leq 4\%$ für alle Nutzer: (R/F/Behinderte) !

EÜ (R/F) Löwentor - Südrampe– 27.5.2017

Rampenneigung < 4 % integrierte Behinderten-Lösung

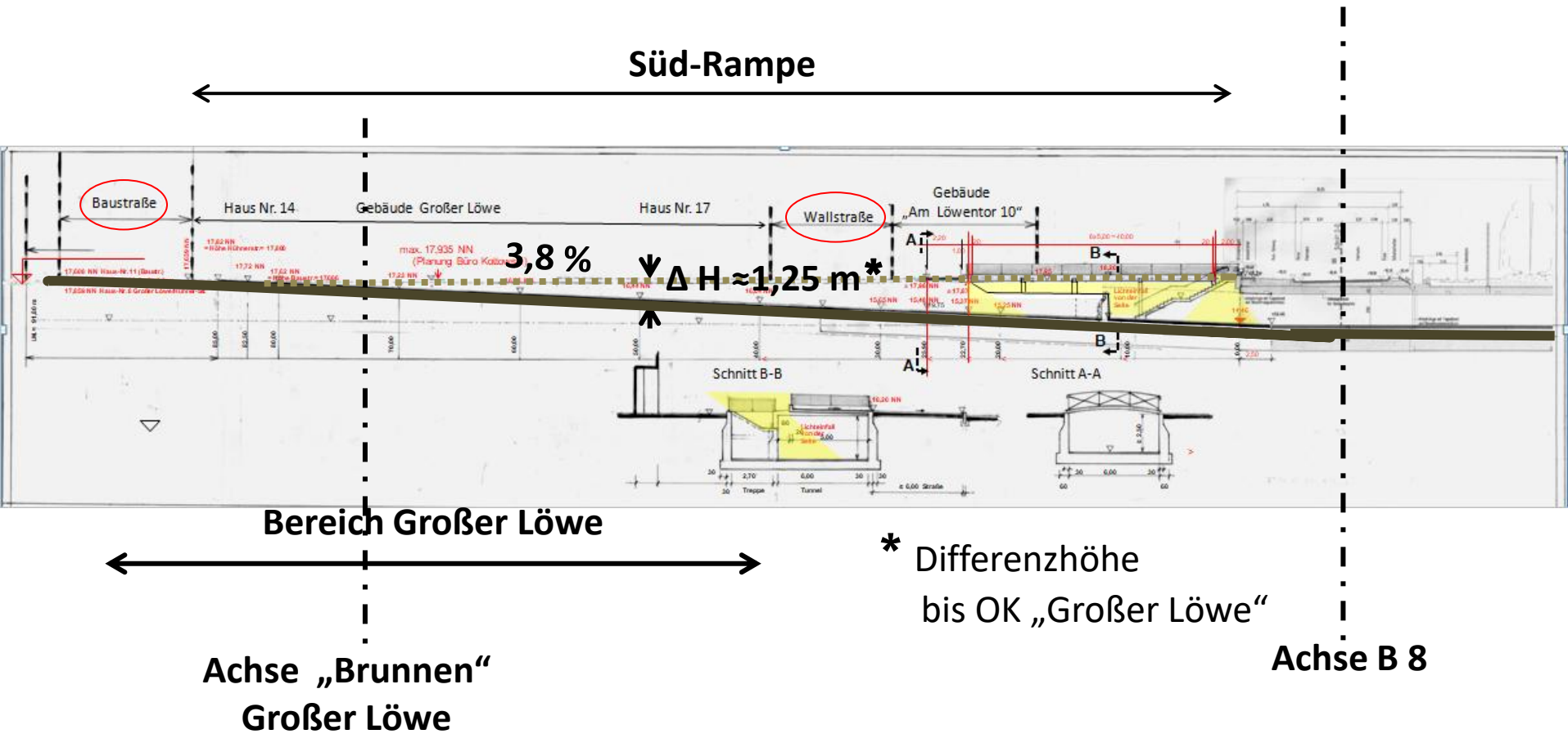


Lösungsansatz:

1. Verkehrslösung für Bahn-Querung Radfahrer und Fußgänger
2. Behinderte, Lösung integrieren
3. Gestaltung der Restflächen

Vorh. Brunnen einplanen?

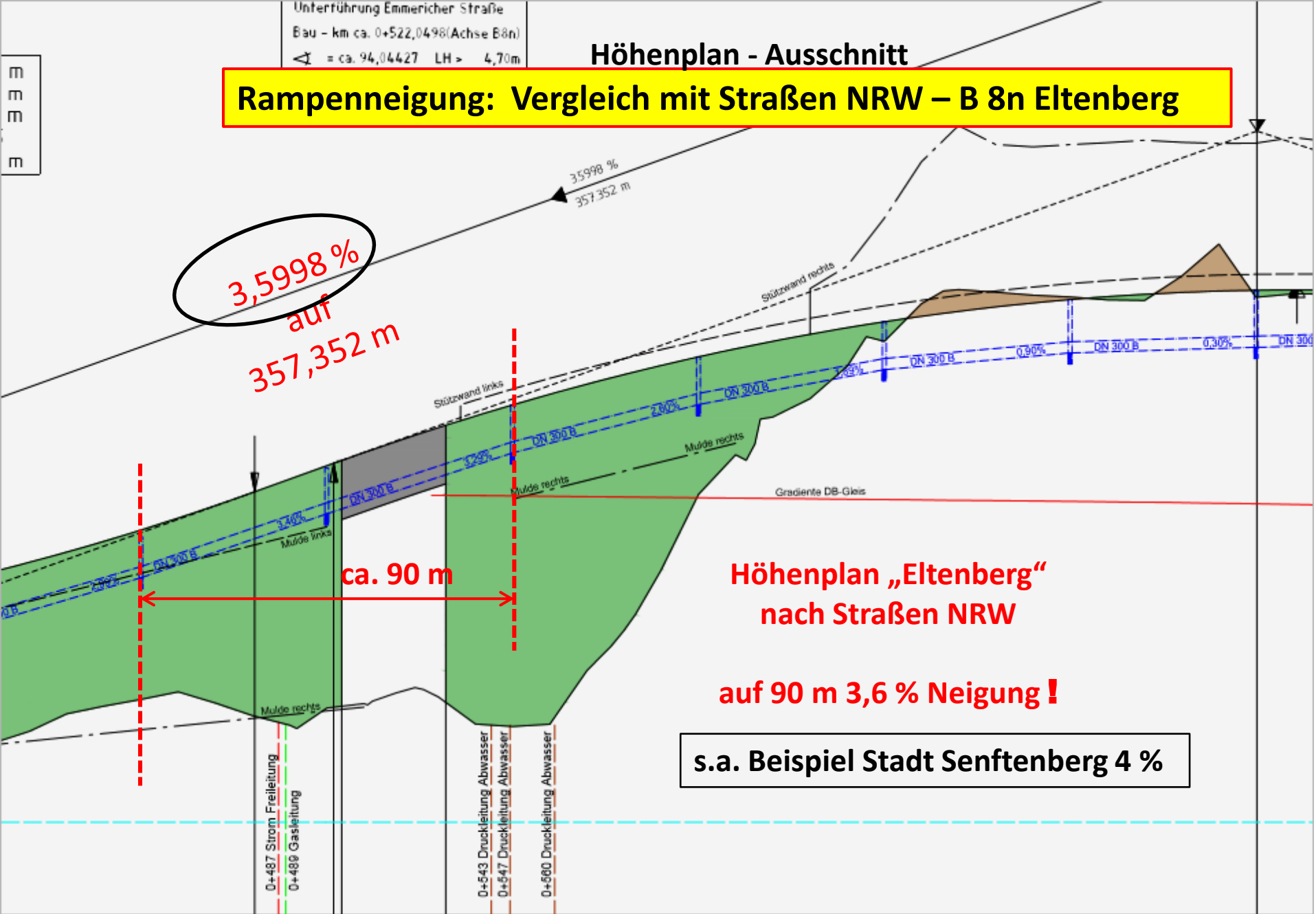
Süd-Rampe EÜ R/F Löwentor (Umplanung)



Unterführung Emmericher Straße
Bau - km ca. 0+522,0498(Achse B8n)
Δ = ca. 94,04427 LH > 4,70m

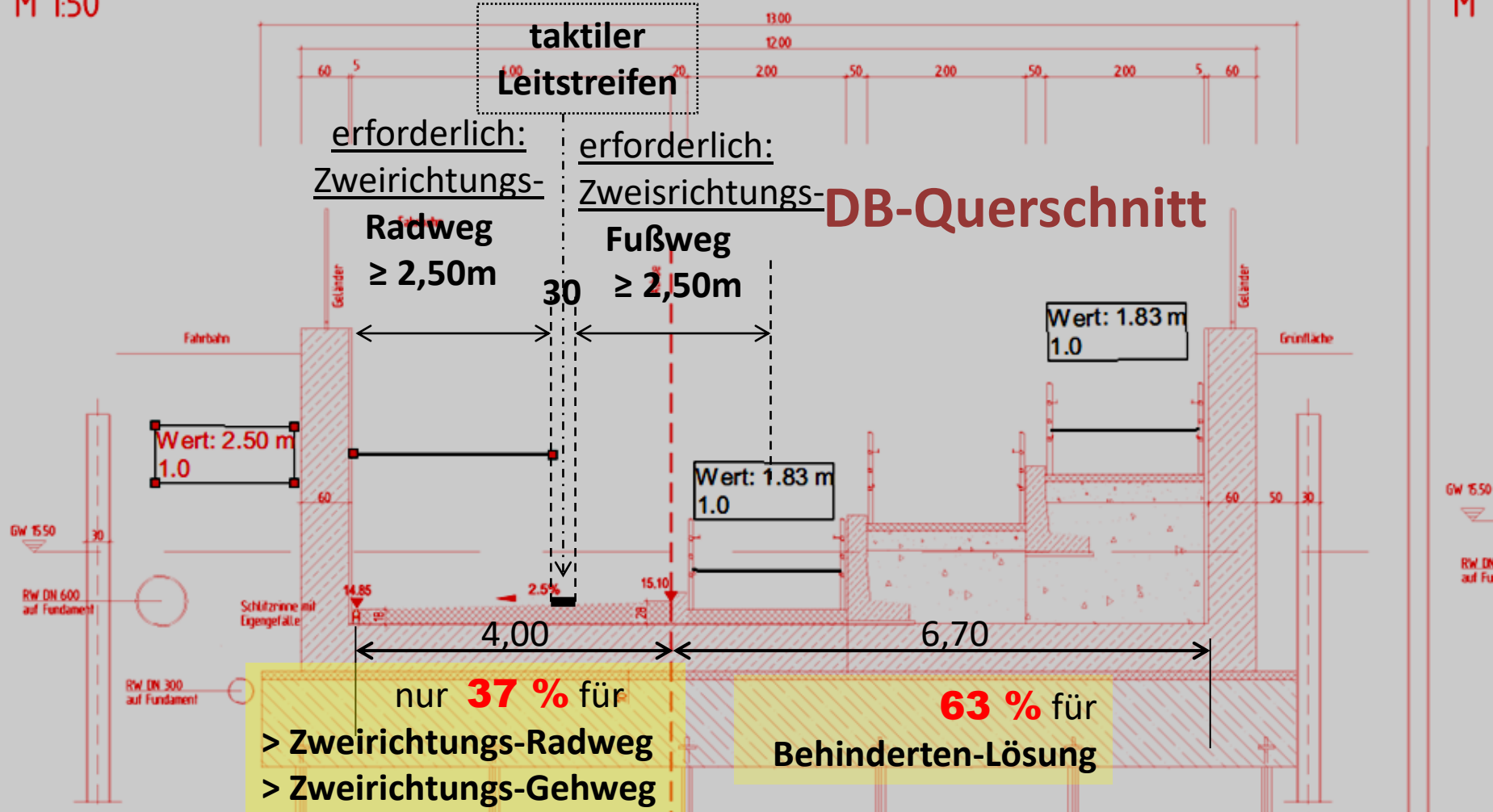
Höhenplan - Ausschnitt

Rampenneigung: Vergleich mit Straßen NRW – B 8n Eltenberg



Querschnitt Süd-Rampe EÜ R/F (Großer Löwe)

Schnitt B-E
M 1:50



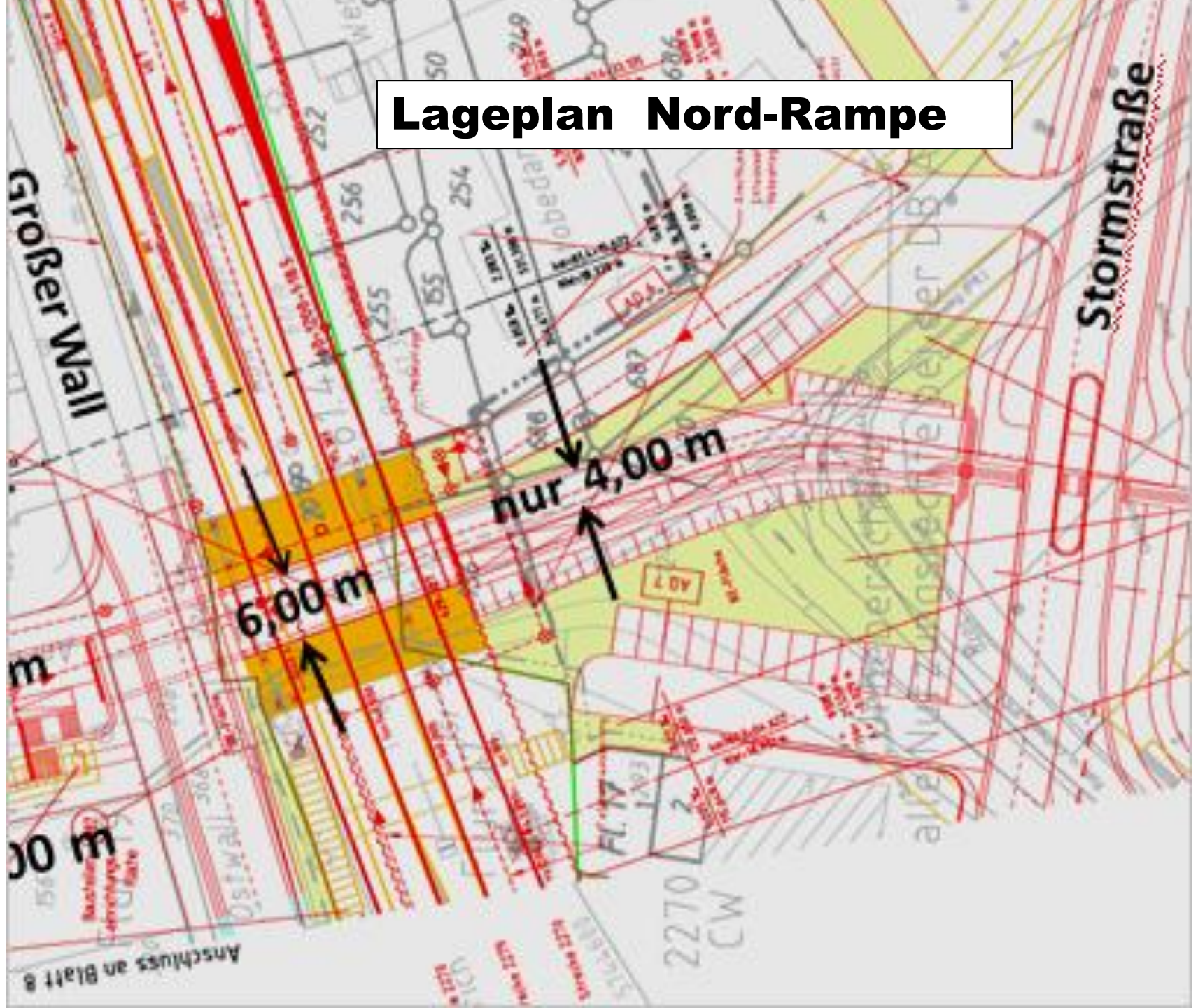
2.2 EÜ (R/F) Löwentor

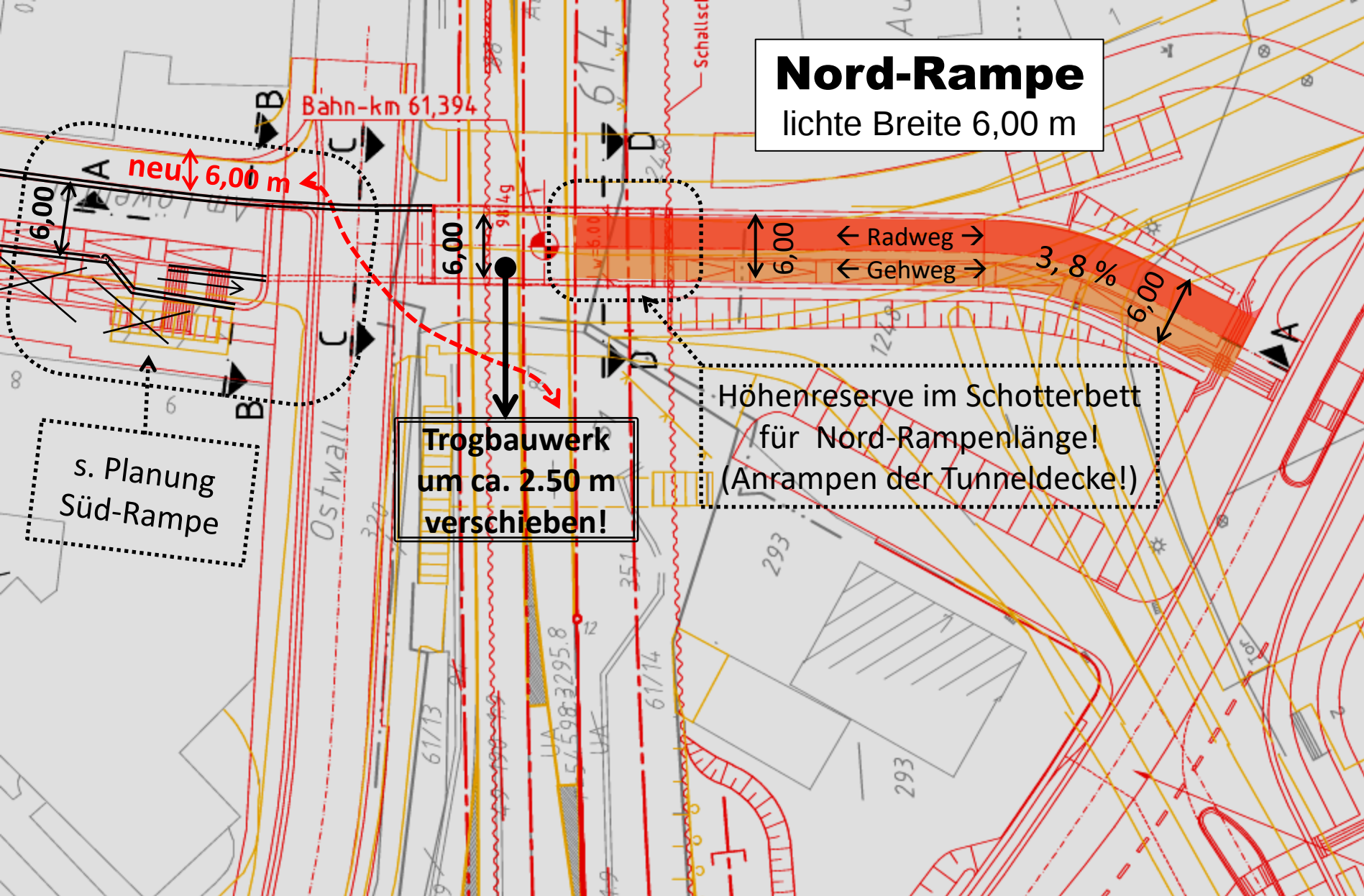
Umplanung der Nord-Rampe

Begründung:

1. Querschnitt

Lageplan Nord-Rampe





Fazit: eine Rampenneigung $\leq 4\%$ für alle Nutzer: (R/F/Behinderte) !

Schnitt A-A M 1:250

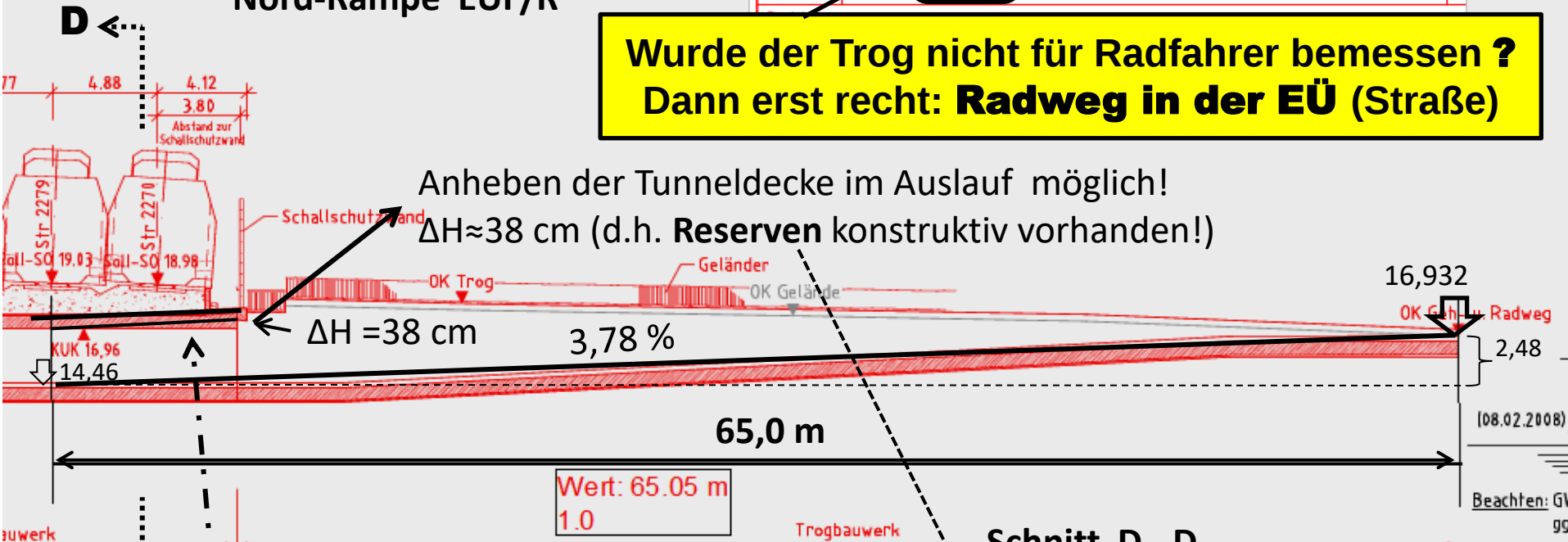
Nord-Rampe EÜF/R

Maßstab:
1:500
1:250
1:100

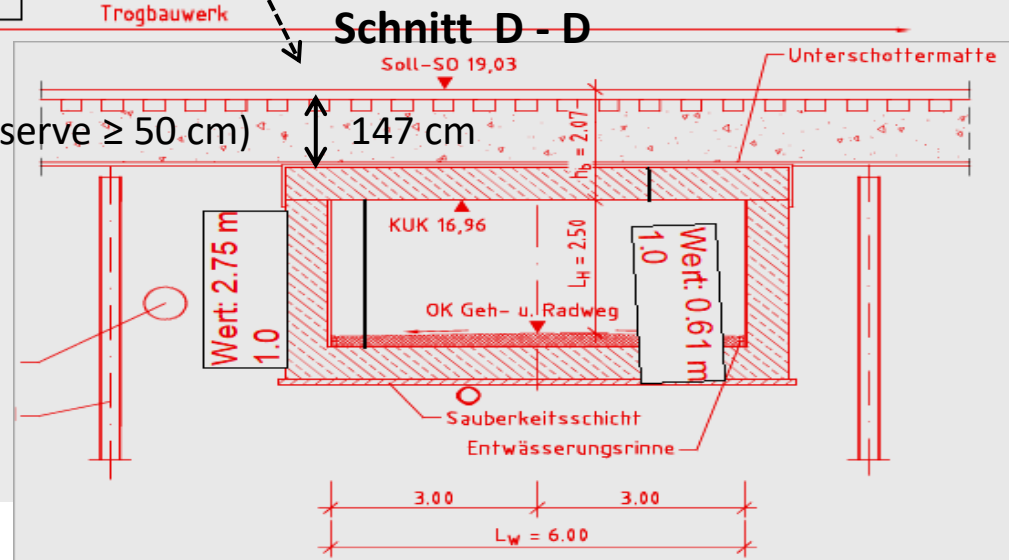
Planfeststellungsabschnitt 3.4
EÜ (F) Löwentor, km 61,394
Bauwerksplan

EÜ (R/F)

**Wurde der Trog nicht für Radfahrer bemessen ?
Dann erst recht: Radweg in der EÜ (Straße)**



- > Rahmendeckel am nördlichen EÜ R/F (Reserve $\geq 50 \text{ cm}$)
Bauwerksende in Rampenneigung ansteigen lassen !
- > Neigung der Nord-Rampe dadurch kleiner 4 % möglich
- > Reserven im Schotterbett ausreichend vorhanden!



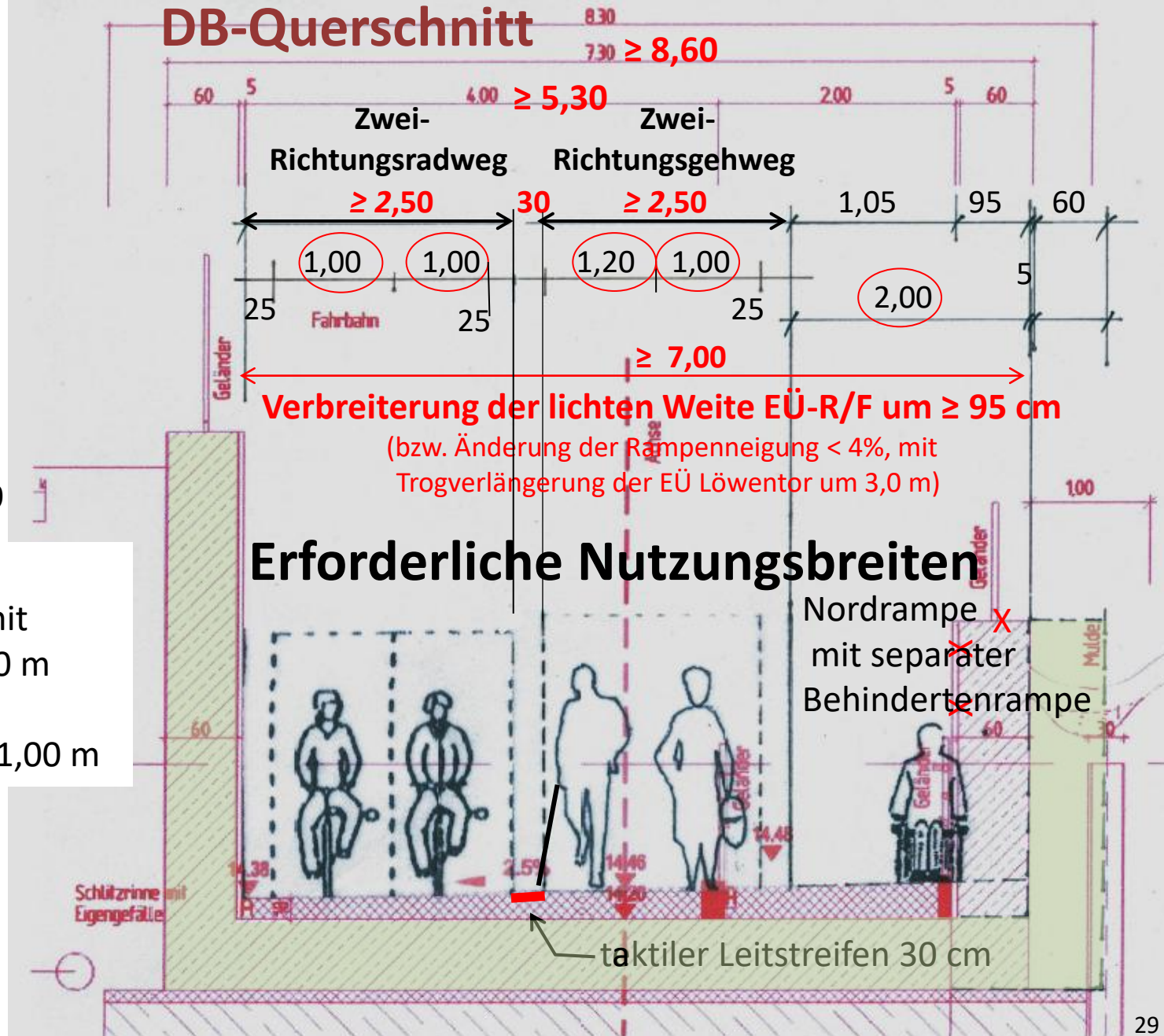
Abmessungen Radwege nach ERA*

ERA*
Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen

Abmessungen Gehwege nach RAST 06/09

Gehwegbreiten:
> blinde Person mit
Langstock = 1,20 m
> Person mit
Kinderwagen = 1,00 m

DB-Querschnitt



Höhenplan EÜF Löwentor

Achse 4

H = 200.000 m
T = 3.000 m
f = 0.023 m
km 0+005.500
h TS = 17.770 m

ohne Ausrundung
km 0+066.668
h TS = 14.460 m

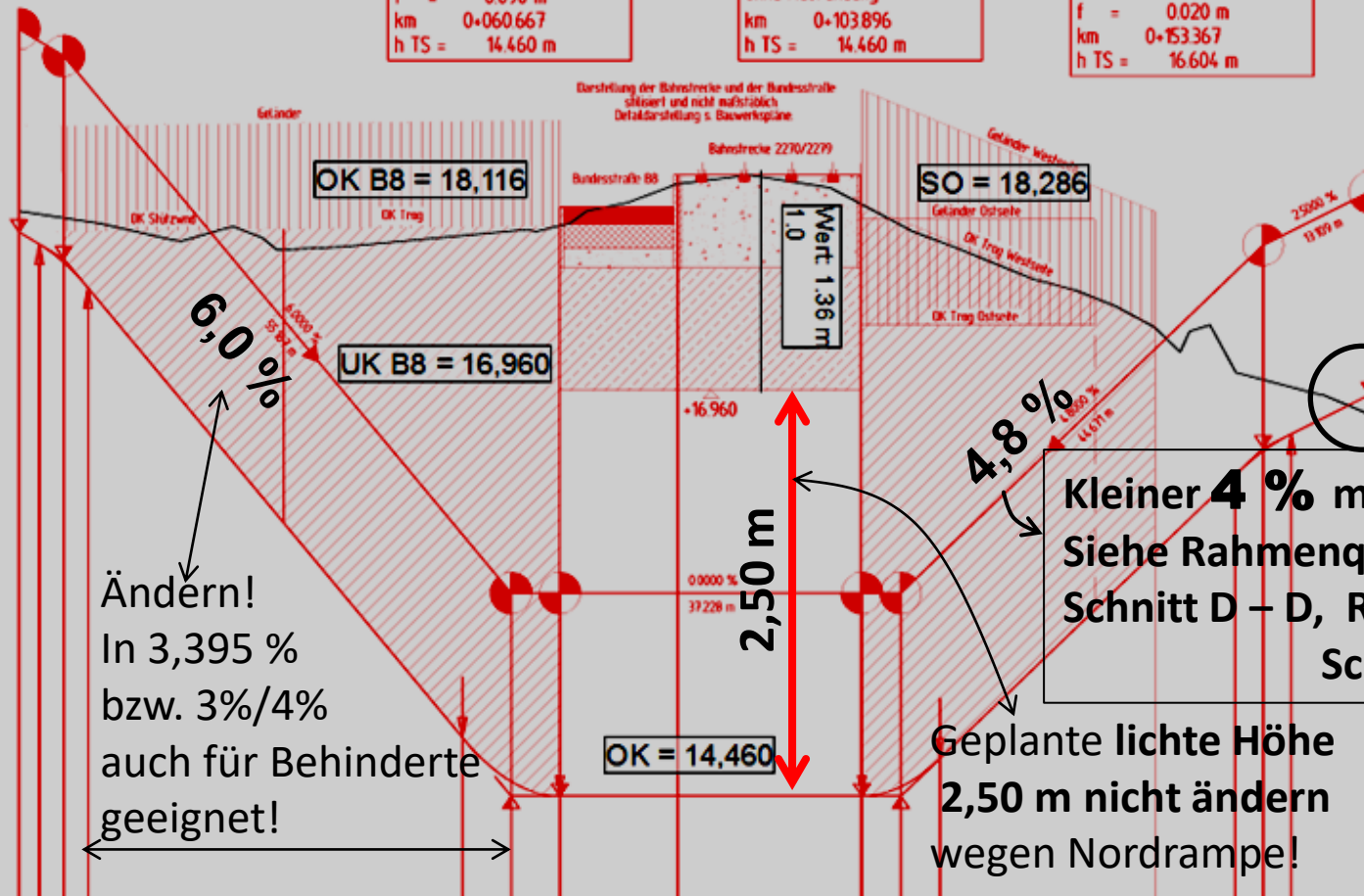
H = 200.000 m
T = 6.000 m
f = 0.090 m
km 0+060.667
h TS = 14.460 m

H = 200.000 m
T = 4.800 m
f = 0.058 m
km 0+108.696
h TS = 14.460 m

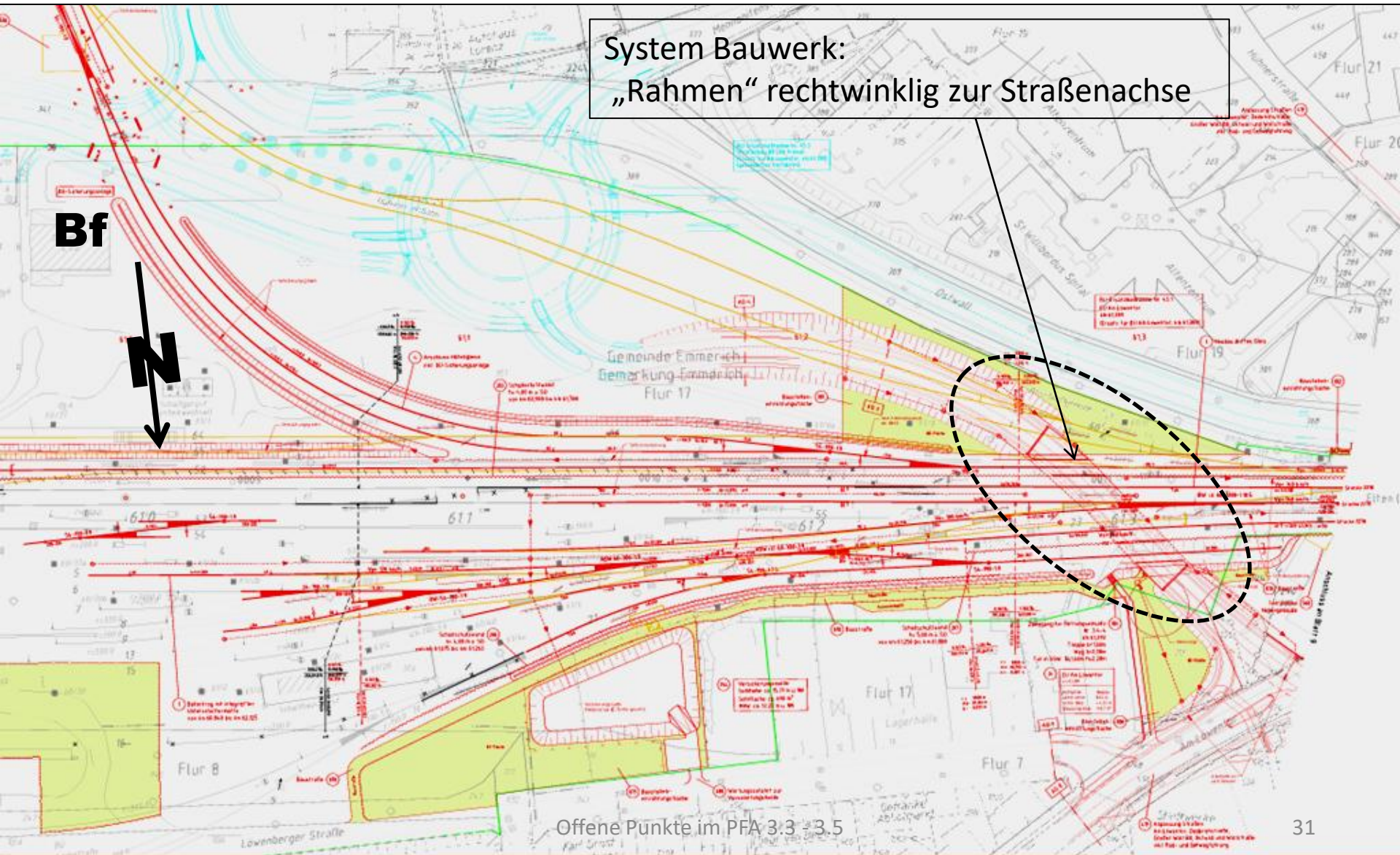
ohne Ausrundung
km 0+103.896
h TS = 14.460 m

H = 300.000 m
T = 3.451 m
f = 0.020 m
km 0+153.367
h TS = 16.604 m

Anschluss an Achse 1
km 0+166.476
h TS = 16.932 m

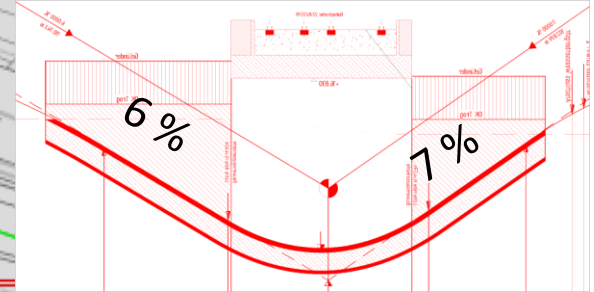
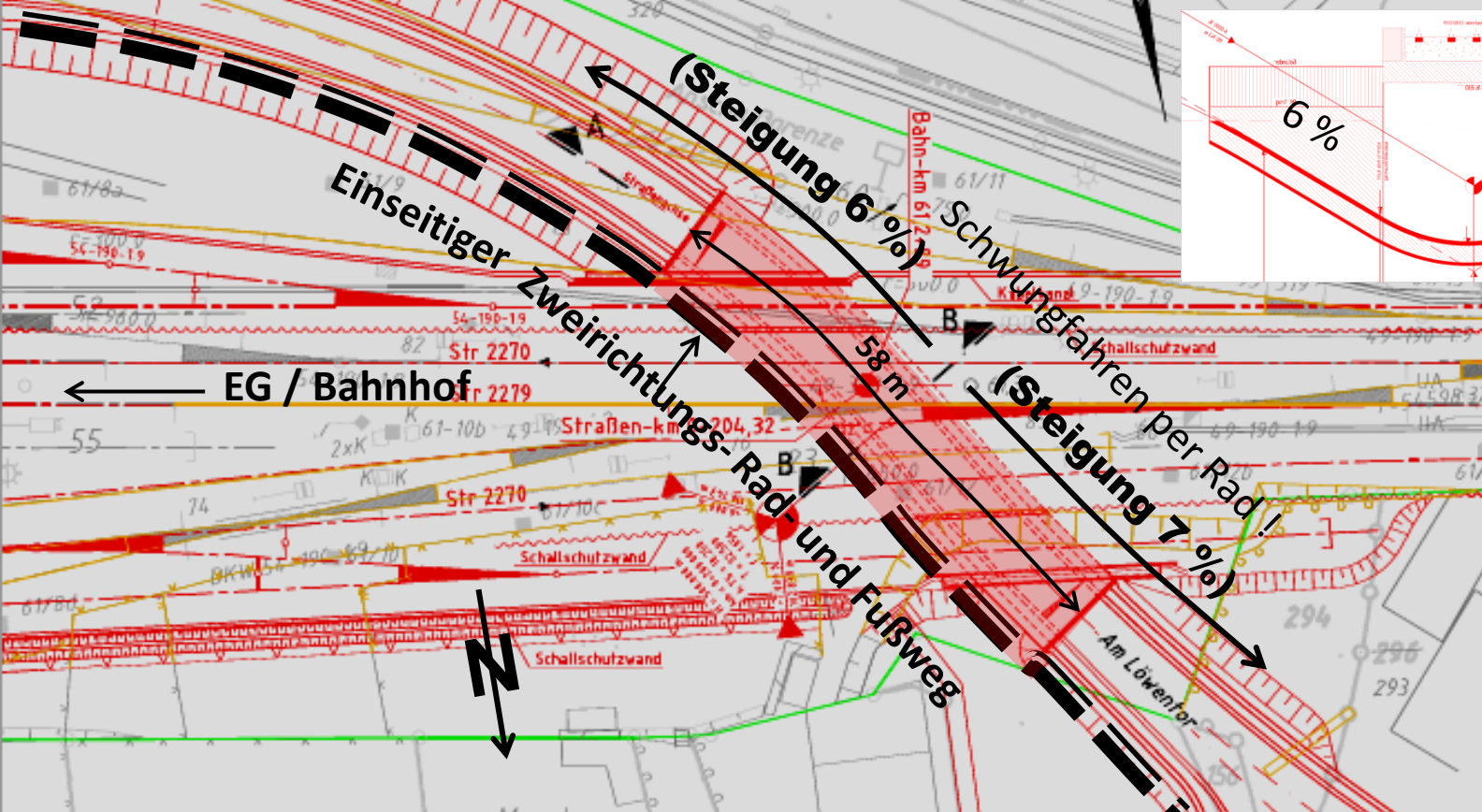


3.0 EÜ Löwentor - Straßentrog



EÜ Löwentor

(Forderung: Rad-/Fußweg im Straßentrog)



Bauherr: DB Netz AG Großprojekte Süd - INPG 1 Theodor-Heuss-Allee 7 60486 Frankfurt am Main		Planung: DB ProjektBau GmbH Regionalbereich West Regionales Projektmanagement I.BV-W-P(2) Königstraße 57 47051 Duisburg Duisburg, den 28.06.2013, gez. Ventzke Ort, Datum, Unterschrift		Plan-Nr.: 4.34.IB.EU.003.0
Maßstab: 1 : 500 1 : 250 1 : 100		Planfeststellungsabschnitt 3.4 EÜ Am Löwentor, km 61,289 Bauwerksplan		Planart: Planfeststellung
				Planzeichen:
				Blattgr.: 420 x 1189
				Einwirkungen (Lastmodelle): LM 71, $\alpha = 1,21$
				Höhen- und Koordinatensystem: DHHN 92 NRW Netz 77

Planungszwang eines Rad-/Fußweges in der EÜ Löwentor aus:



➤ Planungszwang aus RASt, EFA und ERA

➤ RAST, 6.1.6.1 / EFA, 3.1.1

„An angebauten Straßen sind **Anlagen für den Fußgängerverkehr überall** erforderlich. Diese umfassen Anlagen für den Längs- und Querverkehr.



➤ **Lücken in der Bebauung** im Zuge einer sonst angebauten Straße **dürfen die Grundausrüstung nicht unterbrechen.**



➤ Grundsätzlich kann darauf verwiesen werden, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit stets „1. Priorität“ haben und die Beseitigung von Unfallhäufungen nicht nur auf Querungsanlagen, sondern auch auf den Linienhaften Verkehr zutrifft. (EFA 2.5)

➤ Nach BGH (VRS Bd.6 S. 369)

...muss mit unvernünftigem Verhalten von Verkehrsteilnehmern nach der Lebenserfahrung gerechnet werden.

S.a. „Kommentar zum EKG“ Nr.2.1/ §3, S.88



➤ **Belang der Stadt Emmerich a. Rhein:**

Das städtische Radwegekonzept erfordert einen Radweg im Straßen-Trog der EÜ Löwentor, um den **heute vorhandenen, durchgeführten Radweg** wieder anzubinden.



EKrG zum Löwentor: **Auszüge aus Kommentar EKrG (1)**

3.1 Einfordern der straßenbegleitenden Anlagen: Fuß-/Rad-Weg

3.2 Begründung

EÜ Löwentor **(Straßentrog)**

> aus Planungsrecht RAST, 6.1.6.1; EFA 3.1.1 :

Wo müssen Gehwege vorhanden sein?

> „**An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußgängerverkehr überall erforderlich.**

> Diese umfassen Anlagen für den Längs- und Querverkehr. Lücken in der Bebauung im Zuge einer ansonsten angebauten Straße dürfen die Grundausrüstung nicht unterbrechen!

> Grundsätzlich kann darauf verwiesen werden, dass „**Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit**“ stets die 1. Priorität haben und die Beseitigung von Unfallhäufungen nicht nur auf Querungsanlagen, sondern auch auf den linienhaften Verkehr zutrifft (EFA 2.5).

> aus gesetzlichen Gründen: EKrG

> (S. 90) Der Baulastträger (*Stadt Emmerich*) ist grundsätzlich verpflichtet, durch bauliche Maßnahmen die **Verkehrsanlage so zu gestalten**, dass sie den **regelmäßigen Bedürfnissen genügt**.

> (S. 95) **§ 3 EKrG** gilt dann in dem Umfang soweit er zur Verwirklichung der Maßnahme erforderlich ist. Auch die kreuzungsrechtliche Kostenmasse umfasst nur **den Teil, der für die Sicherheit oder die Verbesserung erforderlich** ist.

> (S. 89) Was die Frage der Sicherheit anbelangt, **so muss** nach BGH(VRS Bd. 6 S. 369) **mit unvorsichtigem und unvernünftigen Verhalten ... nach der Lebenserfahrung gerechnet werden**.

> **(S. 100, Nr. 7) Bau von Überführungen**

> Der Bau einer Überführung ist der Ersatz eines BÜ durch eine schienenfreie Kreuzung.

... Die Beseitigung von BÜ durch den Bau von Überführungen **... ist vor allem für die Sicherheit**, aber auch für die **Abwicklung des öffentlichen und individuellen Verkehrs** von großer Bedeutung.

Vorgabe der Stadt: > Festlegung der Straßenkategorie: für den Straßenzug/Straßentrog „**Verlängerte Stormstraße**“ als angebaute Straße in Kategorie **HS IV**.

Weitere gesetzliche Regelungen s. Seiten „EKrG zum Löwentor“ (1) bis (4)

EKrG zum Löwentor: Auszüge aus Kommentar EKrG (2)

- 3.3 > (S. 84) > Wird ein Bauwerk erneuert, so müssen die dem heutigen Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen durchgeführt werden
> **Wem dieses „Verlangen“ bzw. „verlangen müssen“ zuzurechnen ist, ist eine zweite Frage** (s. § 12 Anm. 3.2). **!!**
(s. auch „Kreuzungsvereinbarung“)
- (S. 85) > Der Baulastträger (*Stadt Emmerich*) **muss** im Ergebnis grundsätzlich die **Verkehrsanlage durch bauliche Maßnahmen so gestalten**, dass sie den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügt. **!!**
- 3.4 > (S. 88) Maßnahmen: **Jeder Baulastträger ist nur für seinen Verkehrsweg zuständig.**
> Der **Schwerpunkt** liegt naturgemäß auf dem **Erfordernis der Sicherheit.**
(*bei einem EÜ-Straßenneubau ohne begleitenden R/F-Weg würde der Sicherheitsaspekt außer Acht gelassen*)
- > (S. 89) Was die Frage der Sicherheit anbelangt, **so muss** nach **BGH**(VRS Bd. 6 S. 369) **mit unvorsichtigem und unvernünftigen Verhalten ... nach der Lebenserfahrung gerechnet werden .**
(*z.B. Mitbenutzung der Kfz-Fahrbahn in einem innerörtlichen Straßentrog? -ohne straßenbegleitenden R/F-Weg?*
Diese kürzeste Verbindung im Trog zum Bahnhof provoziert Fehlverhalten von Radfahrer und Fußgänger, insbesondere bei Jugendlichen!)
- > (S. 90) Der **Baulastträger ist grundsätzlich verpflichtet**, durch bauliche Maßnahmen die Verkehrsanlage so zu gestalten, dass sie den regelmäßigen Bedürfnissen genügt. **!**
(*Ohne R/F-Weg genügt der Straßentrog (EÜ) sicherlich nicht den täglichen Bedürfnissen!*
(*Bei Löwentor nach § 13 EKrG → Kosten-Drittung, da nur diese Straßentrasse im Trog eine Kfz-taugliche Verkehrslösung ermöglicht, Die Stadt Emmerich muss als Straßenbaulastträger:*
„ aus Sicherheitsaspekten zwingend einen einseitigen R/F-Weg verlangen bzw. hätte verlangen müssen“. **!**
(*Im Bestand hat der BÜ hat 2 R/F-Wege*).
- > (S. 92) Durch besondere örtliche Verhältnisse kann es durchaus gerechtfertigt sein, Maßnahmen im Sinne des § 3 EKrG als erforderlich zu halten, die über diese Vorschriften und Richtlinien hinaus gehen ! **!**
(*Die Forderung der Stadt nach einem nur einseitigen Zweirichtungs-R/F-Weg ist eine Maßnahme, die in vollem Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse –auch bei der Ersatzmaßnahme für einen BÜ- nach § 3 EKrG zwingend erforderlich ist).*
- 3.5 > (S. 95) § 3 EKrG gilt dann in dem Umfang soweit er zur Verwirklichung der Maßnahme erforderlich ist. Auch die kreuzungsrechtliche Kostenmasse umfasst nur **den Teil, der für die Sicherheit oder die Verbesserung erforderlich ist**
(*Ohne R/F-Weg würde zumindest die Sicherheit außer Acht gelassen! – der § 3 in seiner Wortlaut ... „Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs dienen“ würden ohne R/F-Weg nicht beachtet;*
die bestehende R/F-Wege –Verbindung über dem heutigen BÜ wäre ohne R(F-Weg im Straßentrog nicht mehr durchgehend verbunden - und dies entgegen den derzeitigen Radwege-Initiativen und -Programmen ?)

EKrG zum Löwentor: Auszüge aus Kommentar EKrG (3)

- 3.5 > (S. 95) **§ 3 EKrG gilt** dann in dem Umfang soweit er zur Verwirklichung der Maßnahme erforderlich ist. Auch die kreuzungsrechtliche Kostenmasse umfasst nur **den Teil, der für die Sicherheit oder die Verbesserung erforderlich** ist. !
- 3.6 > (S 97-C1, Nr. 4) Eine Kreuzungsmaßnahme nach § 3 EKrG ist nach „Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten“ ... durchzuführen.
Daraus: „Duldungspflicht nach § 4 EKrG und die Kostenpflicht nach §§ 11-13 EKrG“
> (S 98) „die an einer Kreuzung Beteiligten **sind verpflichtet**, sich untereinander um eine Verständigung über **die für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlichen Maßnahmen** zu bemühen“. !
- 3.7 > (S. 98 –C 1, Nr. 5) **Beseitigung von Kreuzungen**.
Eine **Beseitigung ohne Ersatz** (z.B. ersatzloser Rückbau eines BÜ) wird in der Regel nur da möglich sein, wo 2 Kreuzungen vorhanden sind und man durch die Verlegung des einen Verkehrsweges auf die eine Seite des anderen Verkehrsweges ... wenigstens eine Kreuzung einsparen kann.

(S. 99) In den meisten Fällen wird aber der **Verkehr auf eine andere Kreuzung verlegt** werden müssen, was die Folge haben wird, dass diese Kreuzung ausgebaut oder verbessert , kurz also geändert werden muss, um dort den vermehrten Verkehr aufnehmen zu können.
Diese Maßnahme der Beseitigung steht dann im engen Zusammenhang mit einer Änderung nach Nr. 3 – („Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung“). !!
- aus dieser Begründung lassen sich (m.E.) auch die notwendigen:
Neugestaltungen/Neuanbindungen/Verkehrsknoten und der ergänzende Ausbau der neu anzubindenden unter- bzw. überführten Straßen im Zuge der neugeschaffenen Verkehrsanbindung an die nächstmögliche Hauptverkehrsstraße ableiten, da diese als zwingend erforderliche Folgemaßnahme entsprechend dem technischen Standard anzupassen sind bzw. neu angelegt werden müssen).
Z.B. Kerstenstraße → Anbinden an L 7; Broichstraße an L 7; Borheeser Weg an B 8; Praestsches Feld – Abbiegespur auf der L 7 für den innerörtlichen Verkehr zwischen Praestsches Feld und Raiffeisenstraße; Ausbau Grüne Straße in Praest (Maßnahmen bei einem „Antrag Bundestag“ zumindest aufnehmen!)*
- § 5 EKrG: Vereinbarung der Beteiligten:** „Sehen die Beteiligten vor, dass Bund oder Land nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 Satz 2 zu den Kosten beitragen, ohne an der Kreuzung als Straßenbaulastträger beteiligt zu sein, so bedarf die Vereinbarung der Genehmigung (Bund bzw. Land).
- Bei Zweifel der Verwaltung dass der Rad-/Fußweg der EÜ Löwentor eine Klärung des Begriffs/Umfanges „Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung“ bedarf, ist eine (Mit-)Finanzierung/(Ausnahme-)Genehmigung -wie zuvor zitiert- anzugehen?*

EKrG zum Löwentor: Auszüge aus Kommentar EKrG (4)

EKrG (Kommentar C 1)

3.9 > (S. 100, Nr. 7) Bau von Überführungen

> Der Bau einer Überführung ist der Ersatz eines BÜ durch eine schienenfreie Kreuzung.

... Die Beseitigung von BÜ durch den Bau von Überführungen ... ist **vor allem für die Sicherheit, aber auch für die Abwicklung des öffentlichen und individuellen Verkehrs von großer Bedeutung.** !!

(z.B. „EÜ Löwentor“: Für die Abwicklung des öffentlichen und individuellen Verkehrs –hier der erforderlicher Fuß-/Radweg-Verkehr hier mit Ziel „Bahnhof“ ist ein einseitiger, straßenbegleitender Zweirichtungs-Rad- und Fußweg zwingend zu berücksichtigen).

3.10 > (S. 102, Nr. 9) Sonstige Änderungen

> Da die Möglichkeiten der Verbesserung von Kreuzungen sehr zahlreich sind ... **enthält das EKrG eine Art „Generalklausel ... oder in sonstiger Weise zu ändern“.** !

Als sonstige Änderungsmaßnahmen führt die amtliche Begründung an: die Ergänzung von Kreuzungsbauwerken, ... **Änderung des Kreuzungswinkels oder Verbreiterung des Kreuzungsstückes entsprechend der sonstigen Breite der Straße.**

Zu den wichtigsten sonstigen Änderungen gehört die Änderung von Überführungen, z.B. durch **Verbreiterung, Vergrößerung der Durchfahrtshöhe ... oder Änderung des Kreuzungswinkels, der Rampenhalbmesser und -neigungen, durch Tieferlegung der Straße ...**

Der **Abbruch** der vorhandenen und **die Errichtung der geänderten Überführung ist der einheitliche Vorgang der Änderung.**

Die Beseitigung einer Kreuzung und **die Verlegung an eine andere Stelle ist ebenfalls eine einheitliche Maßnahme nach § 3 Nr. 3 EKrG.** !!

Keine sonstigen Änderungen sind Vorhaben, ... die keine Verbesserung der Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs bewirken.

EKrG zum Löwentor: **Auszüge aus Kommentar EKrG (5)**

(Kommentar C 1)

3.11 > (S. 103, Nr. 10) Abgrenzung gegenüber Neubau und Unterhaltung

- > Eine Abgrenzung von Maßnahmen nach § 3 EKrG gegenüber Neubau (§ 2 EKrG) und Erhaltung („14 EKrG) kann in Hinblick auf die Kostenfolge von Bedeutung sein.
- > Eine Abgrenzung zwischen **Neubau**, Änderung und **Erhaltung** ist deshalb geboten.
- > Zwischen zwei Kreuzungsbeteiligten liegt entweder eine Neubau- oder eine Änderungsmaßnahme vor.
- > **Maßnahmen nach § 3 EKrG setzen voraus, dass beide Verkehrswege schon existieren.**
(d.h. alle Betuwe-Kreuzungsmaßnahmen in Emmerich → sind nur Änderungsmaßnahmen) !
- > Aus dem selben Grund ist als Änderung nach § 3 EKrG zu werten, wenn eine bestehende Eisenbahnstrecke um ein ... Gleis erweitert wird und deshalb eine Kreuzung geändert werden muss.

> Eine Änderung ist vielmehr schon dann anzunehmen, wenn bei dem technischen Neubau Anforderungen erfüllt werden, die dem heute üblichen Standard entsprechen. !!

(z.B. EÜ „van Gülpen-Straße“, FÜ Nierenberger-Straße, Viadukt Elten/EÜ Emmericher Straße. Für die EÜ Emmericher Straße bedeutet das aber auch, dass der Kreuzungsbeteiligte –heute als B 8 noch Str. NRW, künftig nach Abstufung der B 8 zur Gemeindestraße die Stadt Emmerich- verlangen bzw. „hätten verlangen müssen“, dass der heutige Kreuzungsbeteiligte am „Viadukt“ (StrNRW) die bestehende Kreuzung aus Gründen der „Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs“ dem heutigen Stand der Technik/Straßenplanung anzupassen und zu ersetzen hat; die bestehende Kreuzungsanlage ist gemäß dieser Forderung auch mit einem durchgebundenen Rad-/Fußweg zu planen, da beidseitig ein Rad-/Fußweg nördlich der „Emmericher Straße vorhanden ist)

> Eine Kreuzungsänderung setzt auch voraus, dass **derselbe Kreuzungsbeteiligte** (Baulastträger) die Erweiterung vornimmt.

> **Maßnahmen nach § 3 sind solche, die die bestehende Kreuzung in Bezug auf Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs gegenüber dem bisherigen Zustand verbessern.** !!

(ohne R/F-Weg im Trog der EÜ Löwentor würde sich der bisherige Zustand verschlechtern!)



Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
- Betriebssitz -
Wildenbruchplatz 1
45888 Gelsenkirchen

Bezirksregierung Arnsberg
Seibertzstraße 1
59821 Arnsberg

10. Juni 2011

Seite 1 von 4

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
VII A 4 – 86.19-51

RBe Kraft
Telefon 0211 3843-3230
Fax 0211 3843-933230
jutta.kraft@mwebwv.nrw.de

Ich führe die ERA 2010 für den Bereich der Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und für den Bereich der Landesstraßen in der Baulast des Landes ein. Im Übrigen empfehle ich die ERA 2010 den Kommunen generell zur Anwendung. Sofern straßenverkehrsrechtliche Belange betroffen sind, ist die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde frühzeitig im Planungsprozess zu beteiligen.

Ich bitte Sie, bei zukünftigen Zuwendungsbescheiden gemäß FöRi-kom-Stra die Einhaltung der ERA-Standards zur Auflage zu machen. Nicht mehr Fördervoraussetzung ist ab sofort, dass die Benutzungspflicht einer Radverkehrsanlage angeordnet wird. Dies gilt rückwirkend auch in Bezug auf die Zweckbindungsfrist, sofern die Benutzungspflicht aufgehoben wird.

Abweichend von den ERA 2010 ist die Anlage von Radfahrstreifen an Außerortsstraßen nicht nur beim Umbau von überbreiten Fahrbahnquerschnitten oder Seitenstreifen (Mehrzweckstreifen) zulässig, sondern auch bei kurzen Abschnitten, in denen Radwege in einer ansonsten vom Kfz-Verkehr getrennten Führungskontinuität aus Platzgründen nicht zu realisieren sind (siehe auch Erlass des BMVBS vom 17.10.2008 und Erlass des MBV vom 05.12.2008).

Die in den ERA 2010 unter 2.2.4 beschriebenen Empfehlungen zur Sicht gelten nicht nur innerorts (Hinweis auf RAS), sondern auch an Außerortsstraßen.

Weiterhin bitte ich Sie, diesen Erlass in geeigneter Weise den Kommunen in Ihrem Regierungsbezirk bekanntzugeben.

Erforderlicher Lückenschluss des Radwege-Netzes in der neuen EÜ Löwentor !

Forderung:
Lückenschluss der Radwege im Planbereich
der EKrG-Maßnahmen (im Anhörungsverfahren)
berücksichtigen!

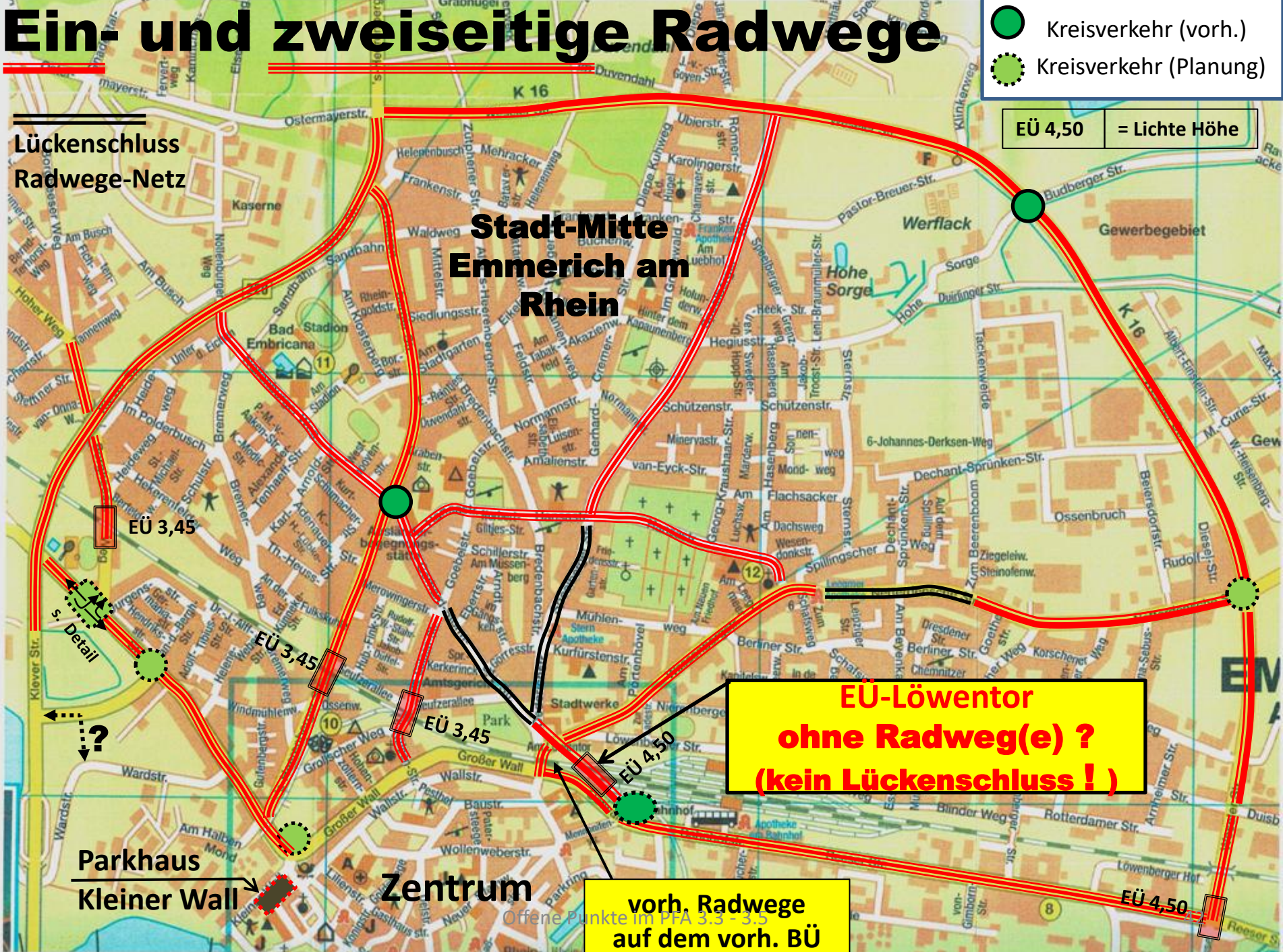
Ein- und zweiseitige Radwege

-  Kreisverkehr (vorh.)
-  Kreisverkehr (Planung)

Lückenschluss
Radwege-Netz

EÜ 4,50 = Lichte Höhe

Stadt-Mitte
Emmerich am
Rhein



**EÜ-Löwentor
ohne Radweg(e) ?
(kein Lückenschluss !)**

Parkhaus
Kleiner Wall

Zentrum

vorh. Radwege
auf dem vorh. BÜ

Offene Punkte im PFA 3.3 - 3.5

Notwendigkeit des Rad-/Gehweges (R/G-Weg) im Trog der neuen EÜ Löwentor

Ist-Zustand der Verkehrsbeziehungen nach Ratio-Maßnahme der DB

auf dem BÜ und im Umfeld des BÜ

Strecke 2270, km 61,368

(1) Auf dem BÜ - (auf SO-Ebene):

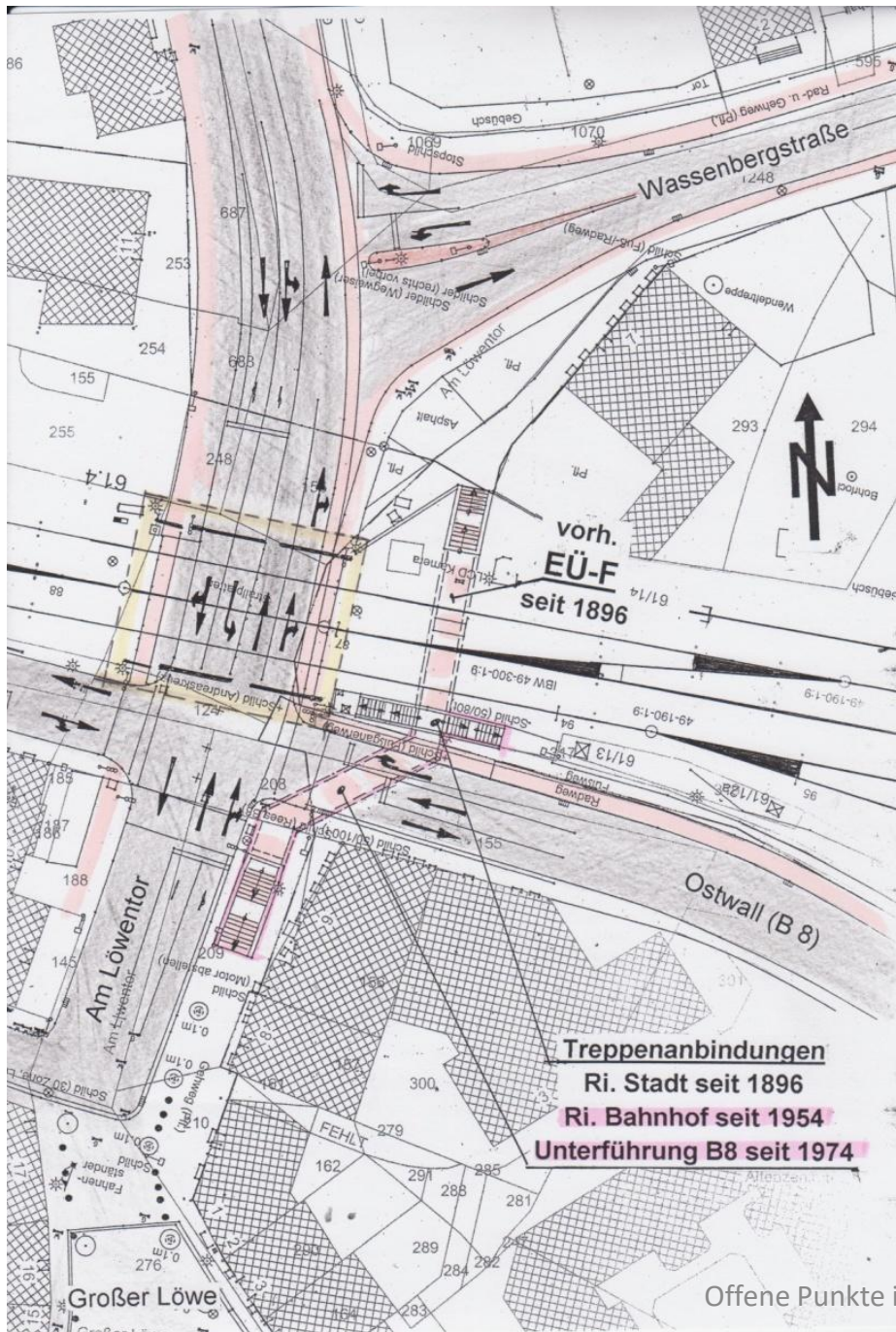
1x R/G-Weg, 4x KFZ-Spuren, 1x R/G-Weg

(2) In Tunnellage (unter SO):

Personentunnel (1x R/G-Weg)

EKrG § 3 Wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsabwicklung **erfordert**, sind Kreuzungen

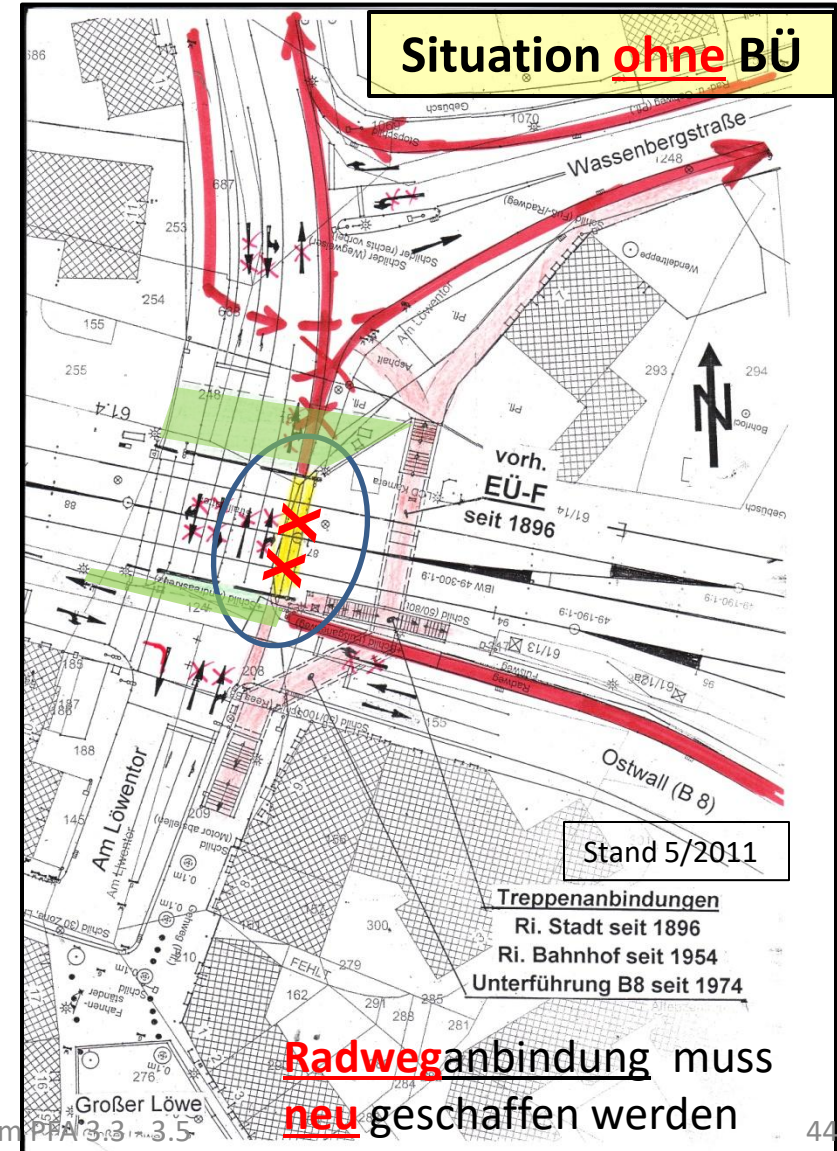
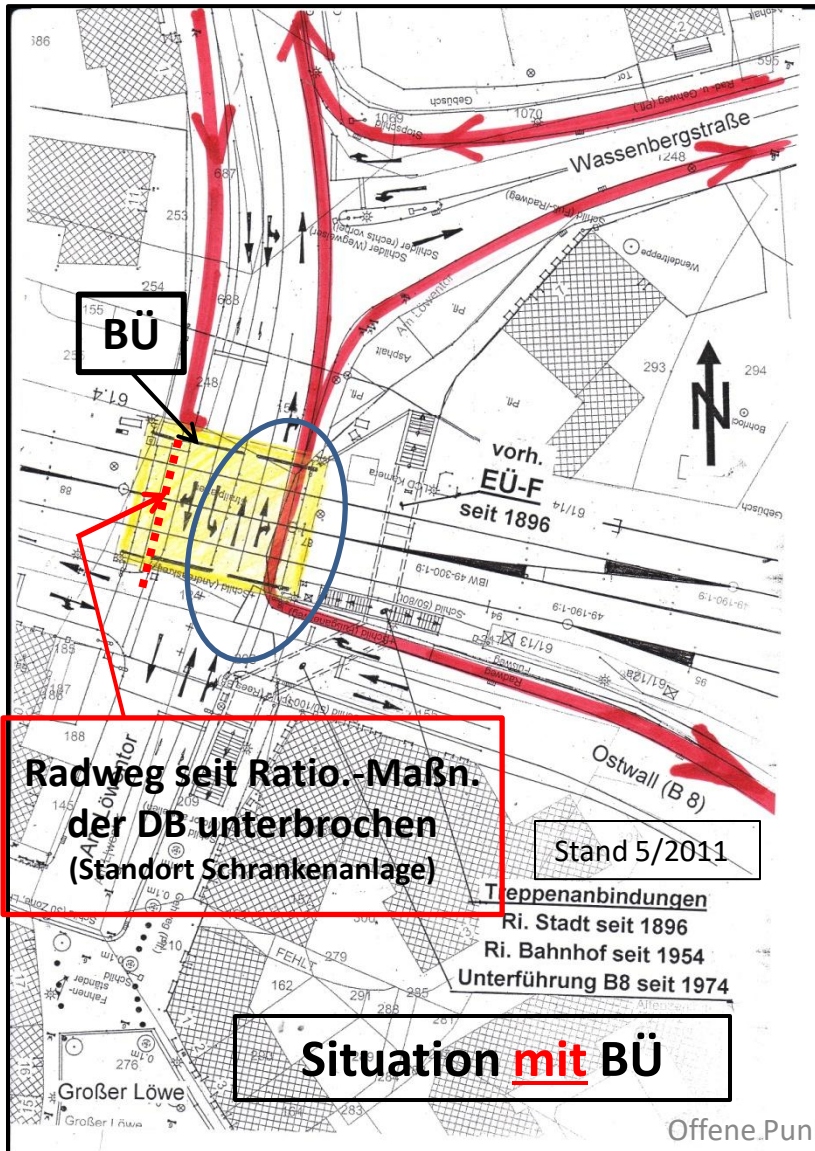
(1) zu **beseitigen** oder



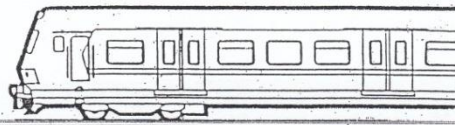
Notwendigkeit des Rad-/Gehweges (R/G-Weg) im Trog der neuen EÜ Löwentor

Intaktes Radwegenetz

Unterbrochenes Radwegenetz



Notwendigkeit des Rad-/Gehweges (R/G-Weg) im Trog der neuen EÜ Löwentor



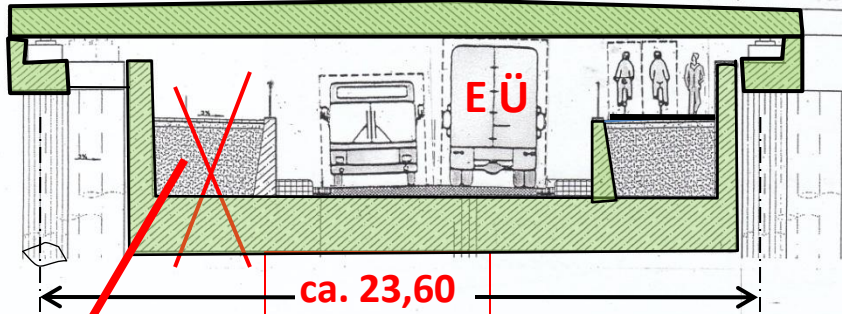
System Bauwerk:
Auflager rechtwinklig zur Gleisachse

Zweiseitiger R-/G-Weg

Fiktivlösung

für die Kostenermittlung

Stützweite 23,60 m > Platte d = 0,75 m

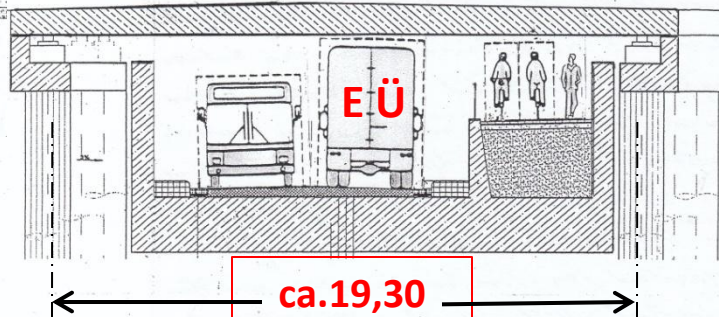


Einseitiger Zweirichtungs R/G-Weg

Konsensvorschlag

der Stadt Emmerich

Stützweite 19,30 m > Platte d = 0,75 m
Stützweite rechtwinklig zum Gleis



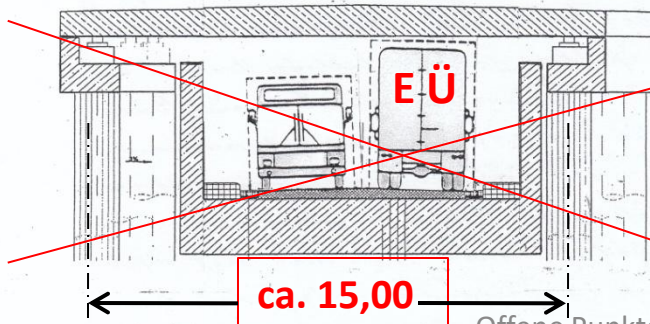
EÜ (F)
BÜ

Nur KFZ-Verkehr

Vorgabe des Planungsträgers

ohne Rücksicht auf Fiktivlösung

Stützweite 15,00 m > Platte d = 0,75 m



Offene Punkte im PFA 3.3 - 3.5

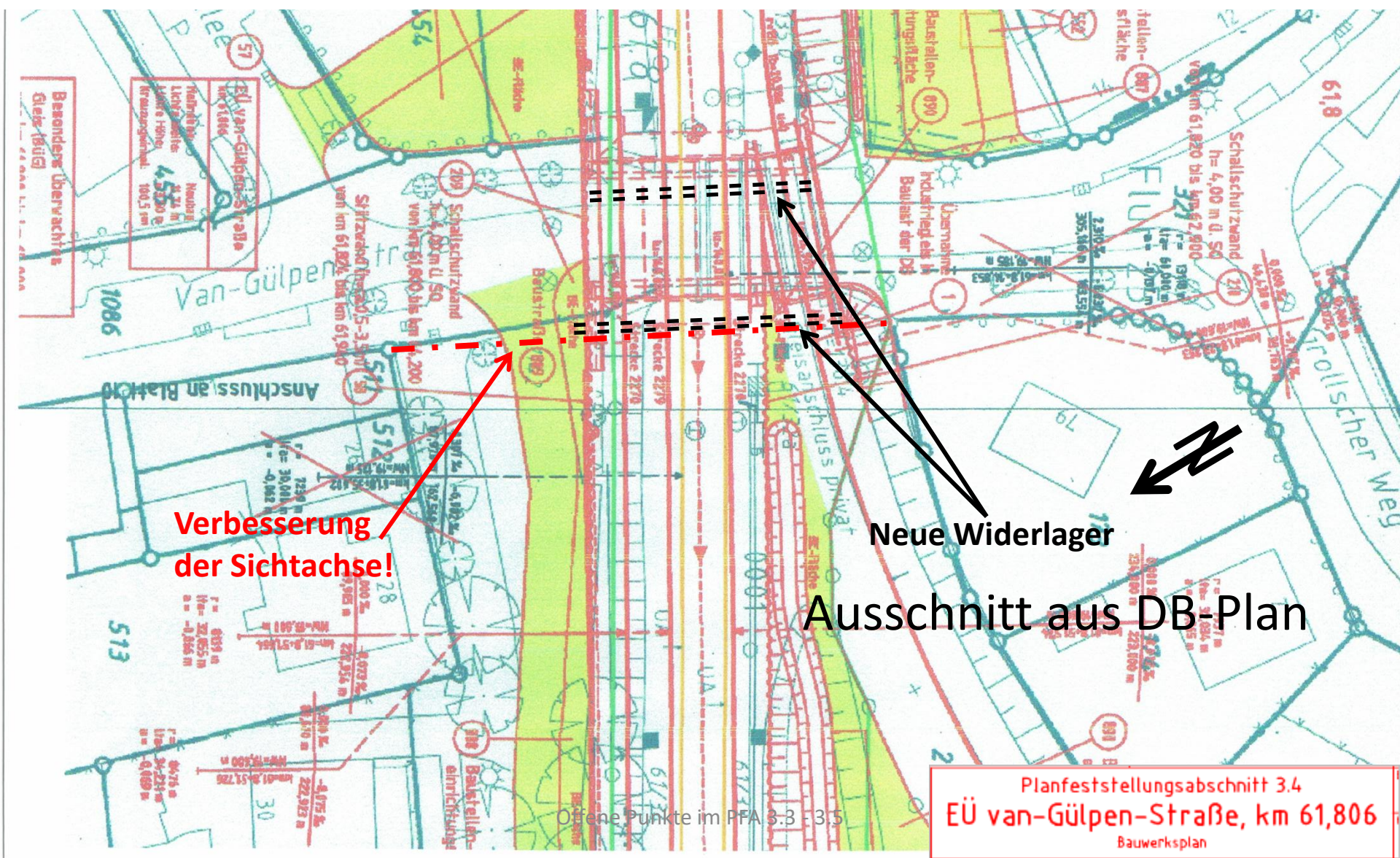
Maßnahme:

4.0 EÜ van Gülpen-Straße

- 4.1 Verschieben /Aufweitung der geplanten Widerlager des EÜ Bauwerks
→ aus Gründen der Sichtachsen bei F/R-Anlagen ←
- 4.2 Lösung Straßenkreuzung van Gülpen-Straße/Seufzer Allee
(EKrG –Folgemaßnahme)
- 4.3 Straßenplanung Seufzer Allee (zwischen van Gülpen-Str. –
s`Heerenberger-Str.)
- 4.4 Berücksichtigung eines Rad-/Fußweges in der v.g. Seufzer- Allee

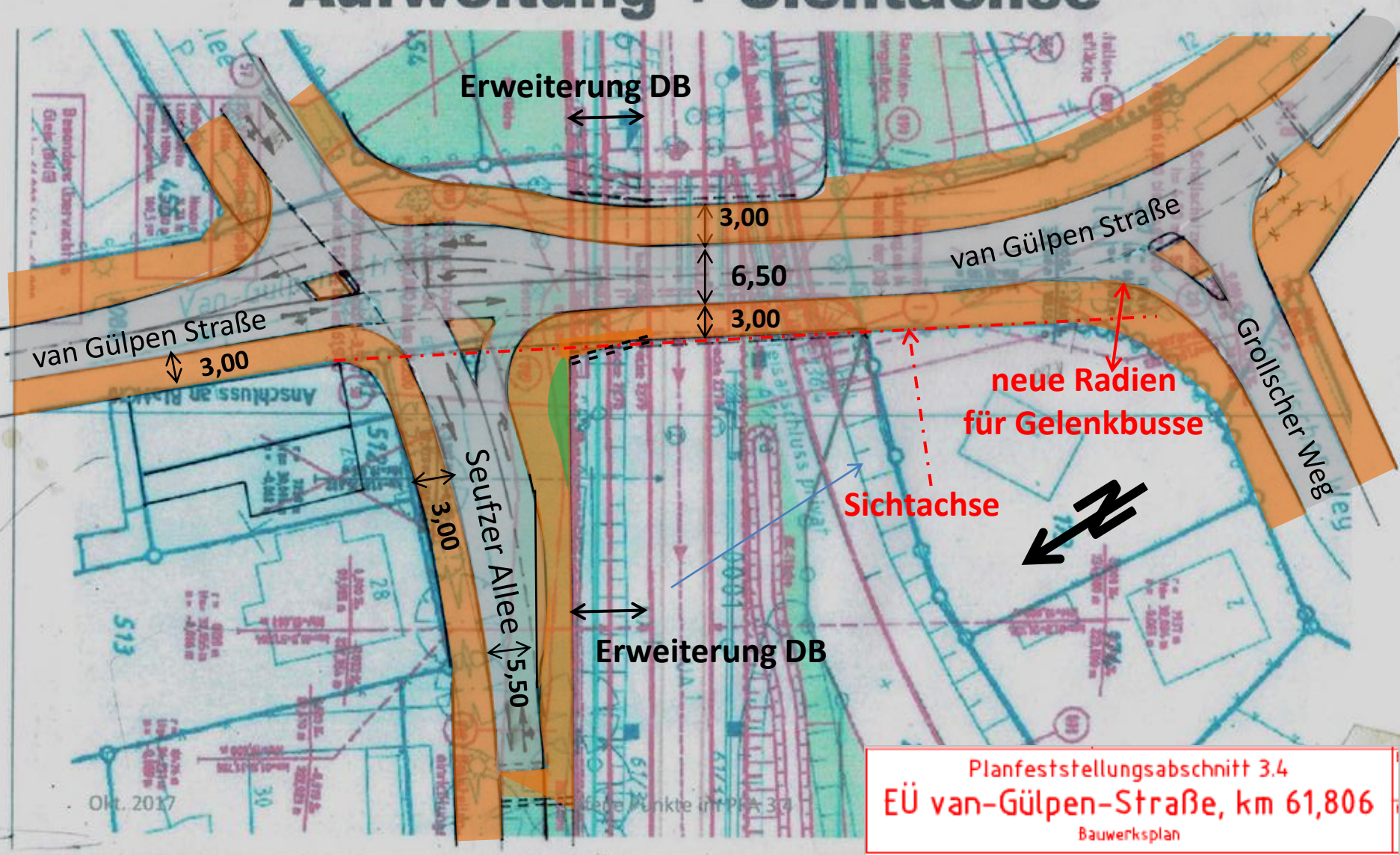
EÜ van Gülpen-Straße

Aufweitung + Sichtachse

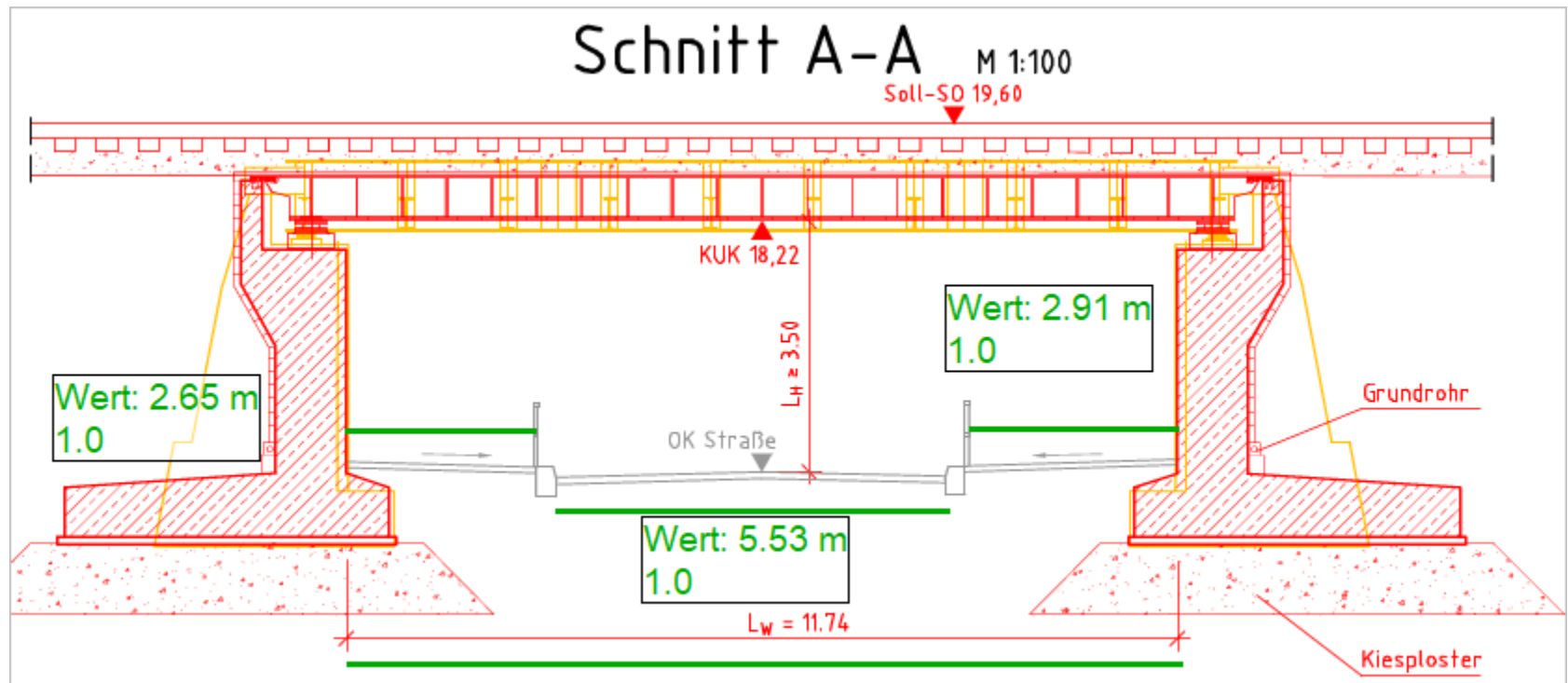


EÜ van Gülpen-Straße

Aufweitung + Sichtachse



EÜ van Gülpen-Straße

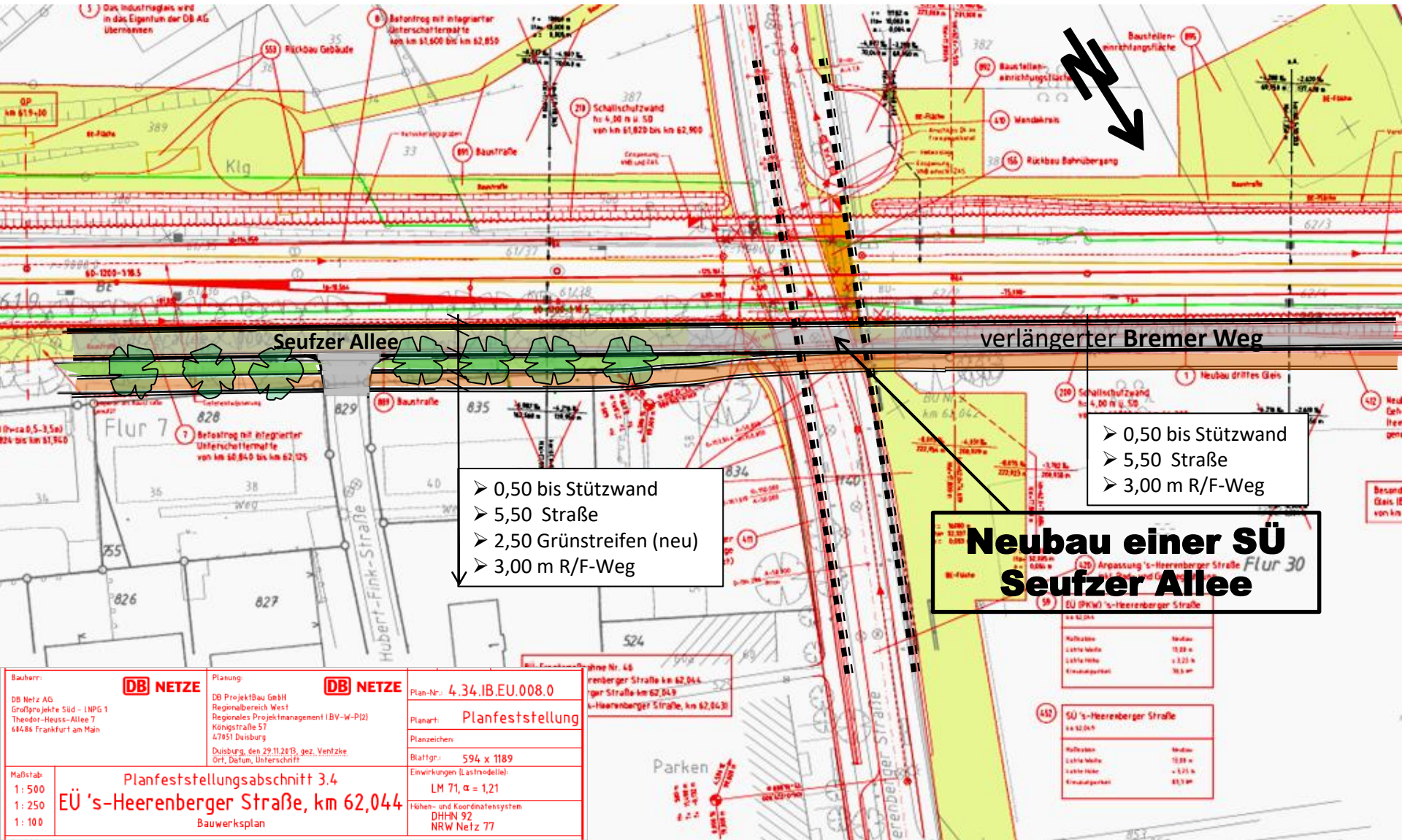


Planfeststellungsabschnitt 3.4
EÜ van-Gülpen-Straße, km 61,806
Bauwerksplan

5.0 EÜ s`Heerenberger-Straße

- 5.1 Straßenplanung Seufzer Allee
(zwischen van Gülpen-Str. – s`Heerenberger-Str.)
- 5.2 Berücksichtigung eines Rad-/Fußweges in der v.g. Seufzer- Allee
- 5.3 Neubau SÜ Seufzer Allee über s`Heerenberger-Straße
- 5.4 Ausbau der „Verlängerung Bremer Weg mit R/F-Weg
(als Ersatzmaßnahme für Wegfall der Kfz-Verbindung Fulkskuhle –
s`Heerenberger Straße – Seufzer Allee)

EÜ s`Heerenberger Straße



6.0 EÜ Borgheeser Weg **und Eintracht-Sportplatz**

Borgheeser Weg

6.1 Rampenausbildung als Radwegplanung, Neigung $\leq 4 \%$

Sportplatz

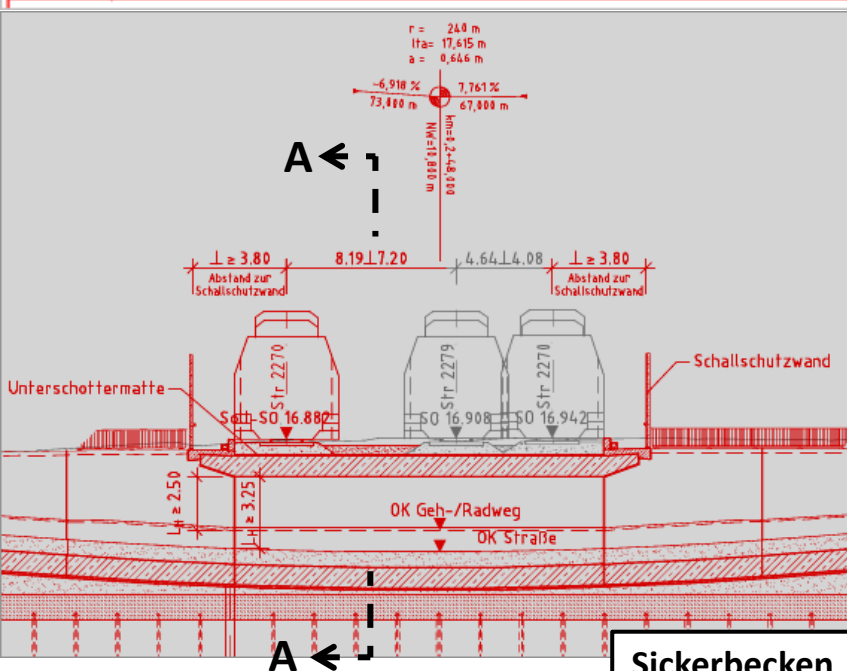
6.2 Flächeninanspruchnahmen auf dem Sportplatz (Überplanen!)

6.3 Verlegen der **Trogentwässerung** vom Sportplatz nach km 62,640
östlich des Borgheeser Weges auf städtischer Fläche

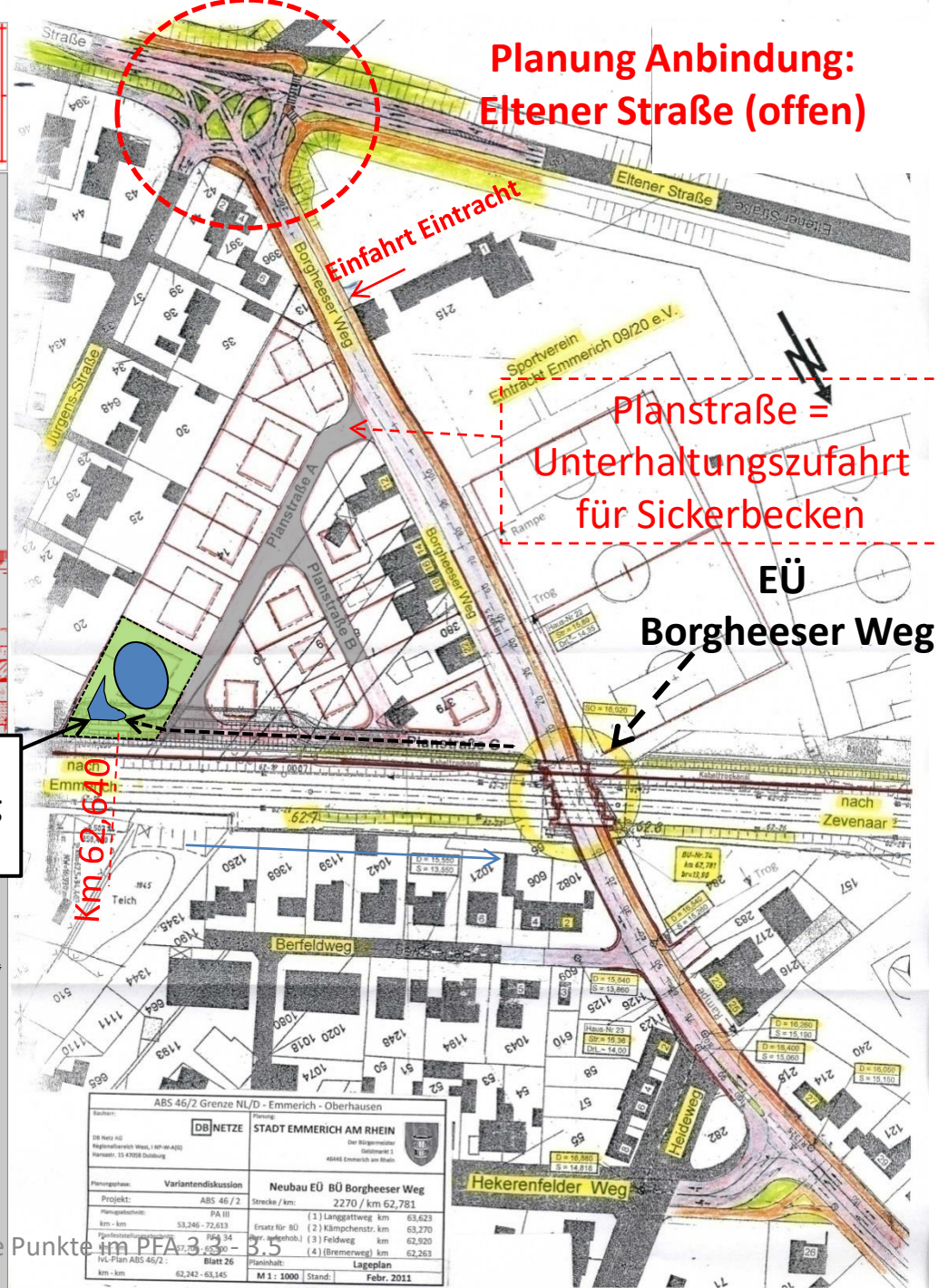
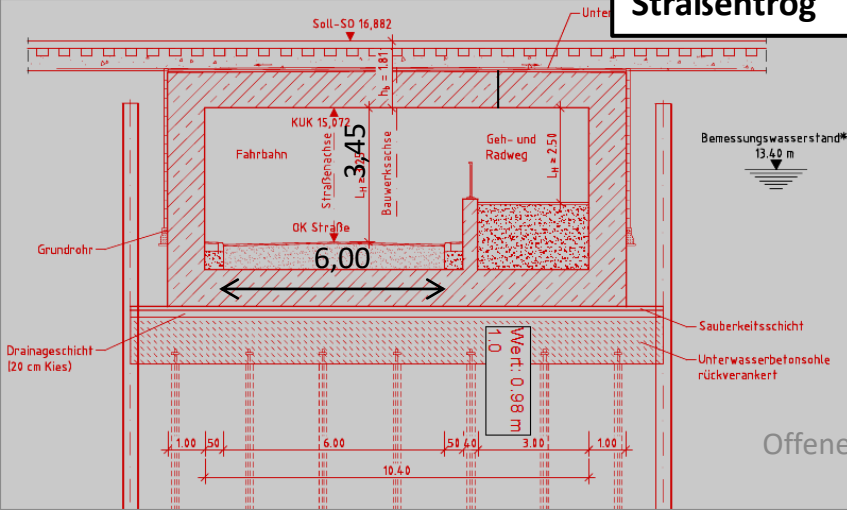
6.4 Entfall der **Zuwegung zur Sickermulde** auf dem Sportplatz

6.5 **Baustellenzufahrt** für Abbruch und Neubau der **SÜ B 220** auf dem Sportplatz
parallel zu den Gleisanlagen (u.a. vom Borgheeser Weg)

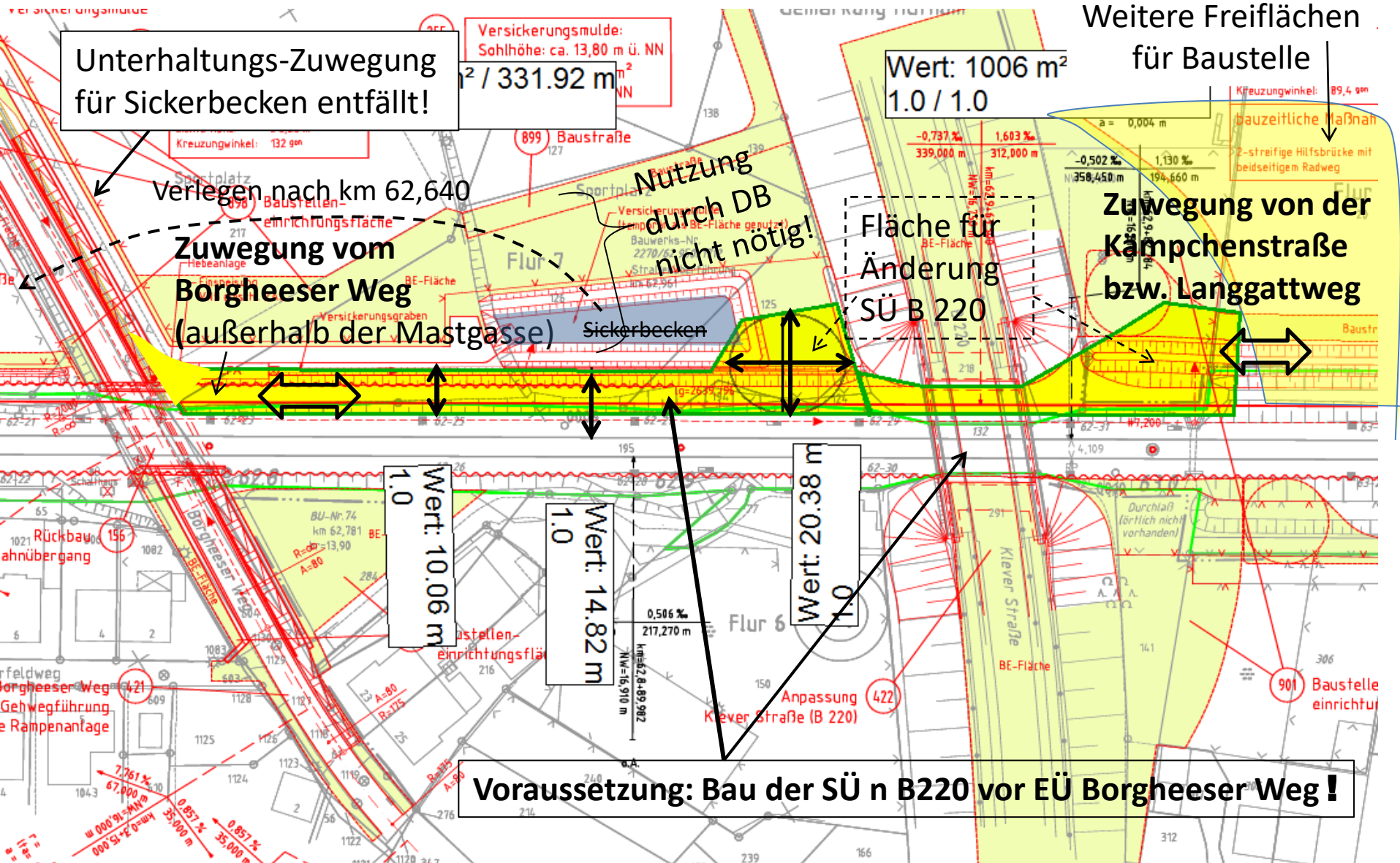
Planfeststellungsabschnitt 3.4
EÜ Borgheeser Weg, km 62,781
Bauwerksplan



**Sickerbecken
Entwässerung
Straßentrog**



Neubau SÜ B 220 + Sportplatz (Baustelleneinrichtungsfläche Eintracht Emmerich)



7. Lärmschutzmaßnahmen

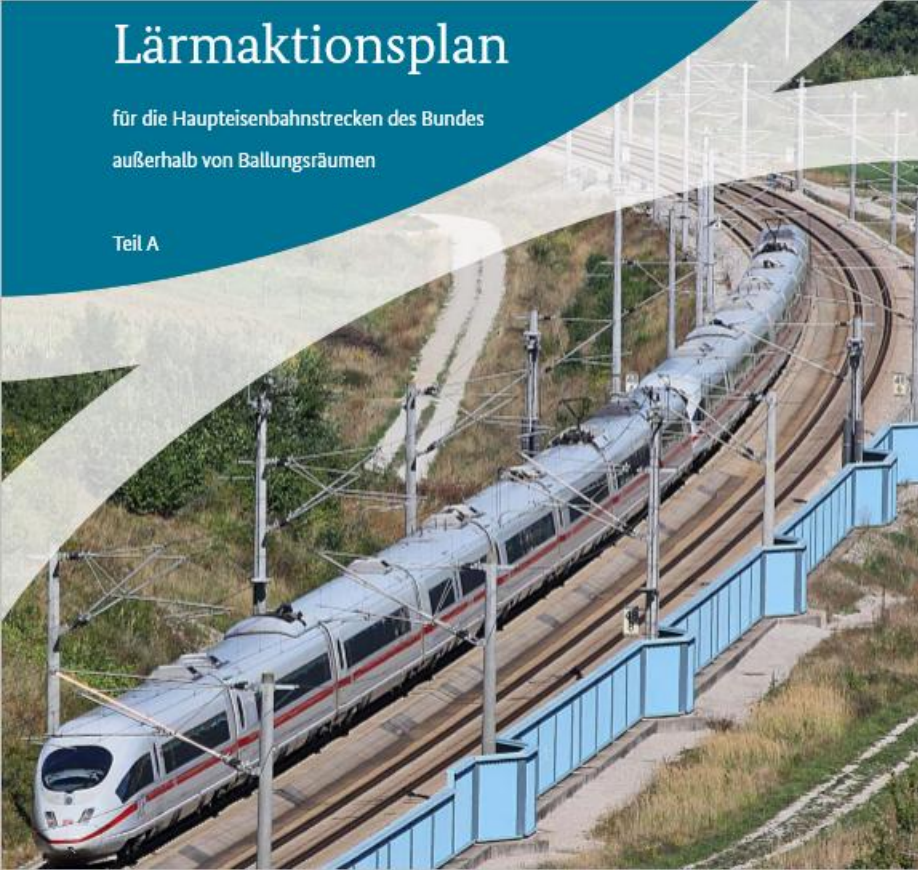
im Rahmen der

EBA-Lärmaktionsplanung

Lärmaktionsplan

für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes
außerhalb von Ballungsräumen

Teil A



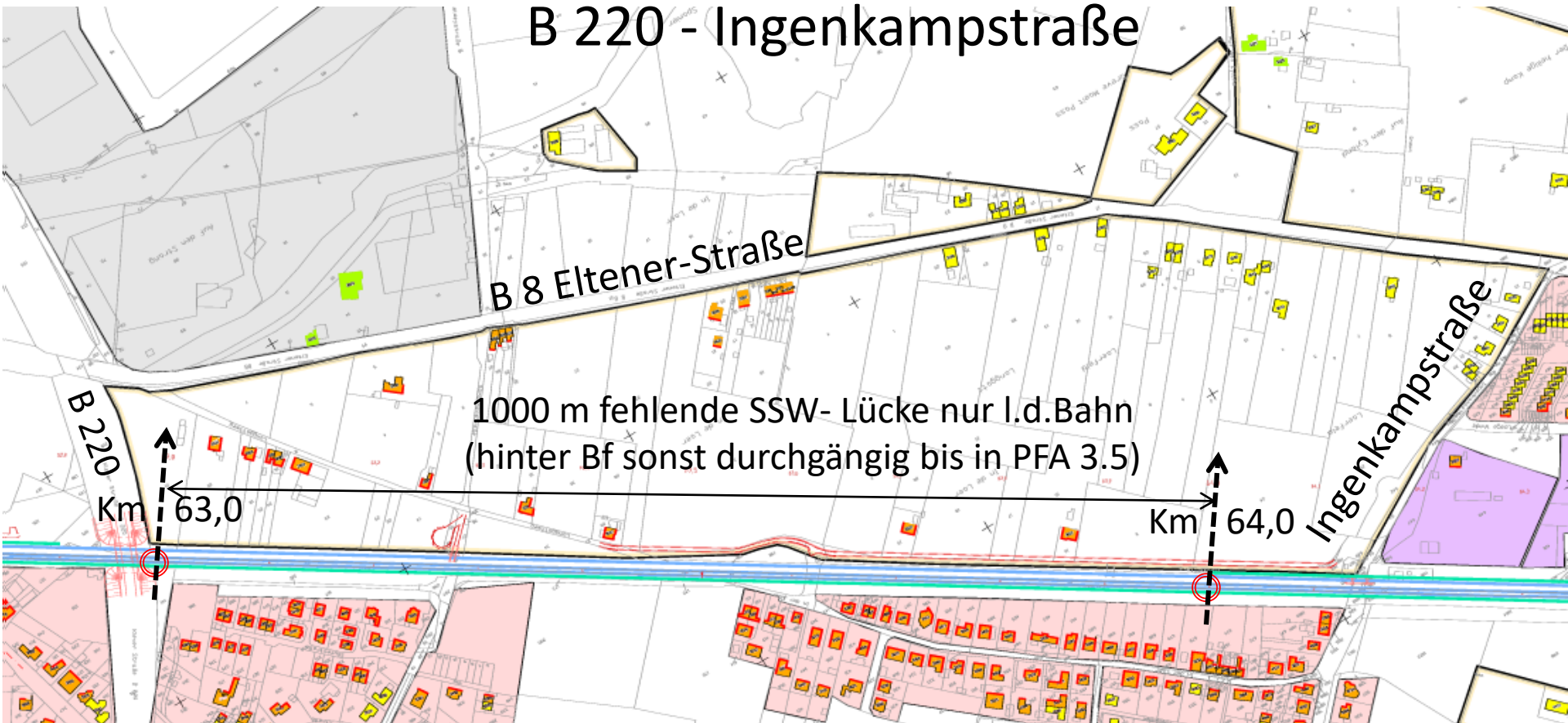
Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	4
Einleitung und Zielsetzung.....	5
Grundlagen.....	6
Betroffenheitsanalyse.....	14
Lärminderungsmaßnahmen.....	32
Zusammenfassung und Ausblick.....	38
Quellenverzeichnis.....	41
Abkürzungsverzeichnis.....	42
Impressum.....	43

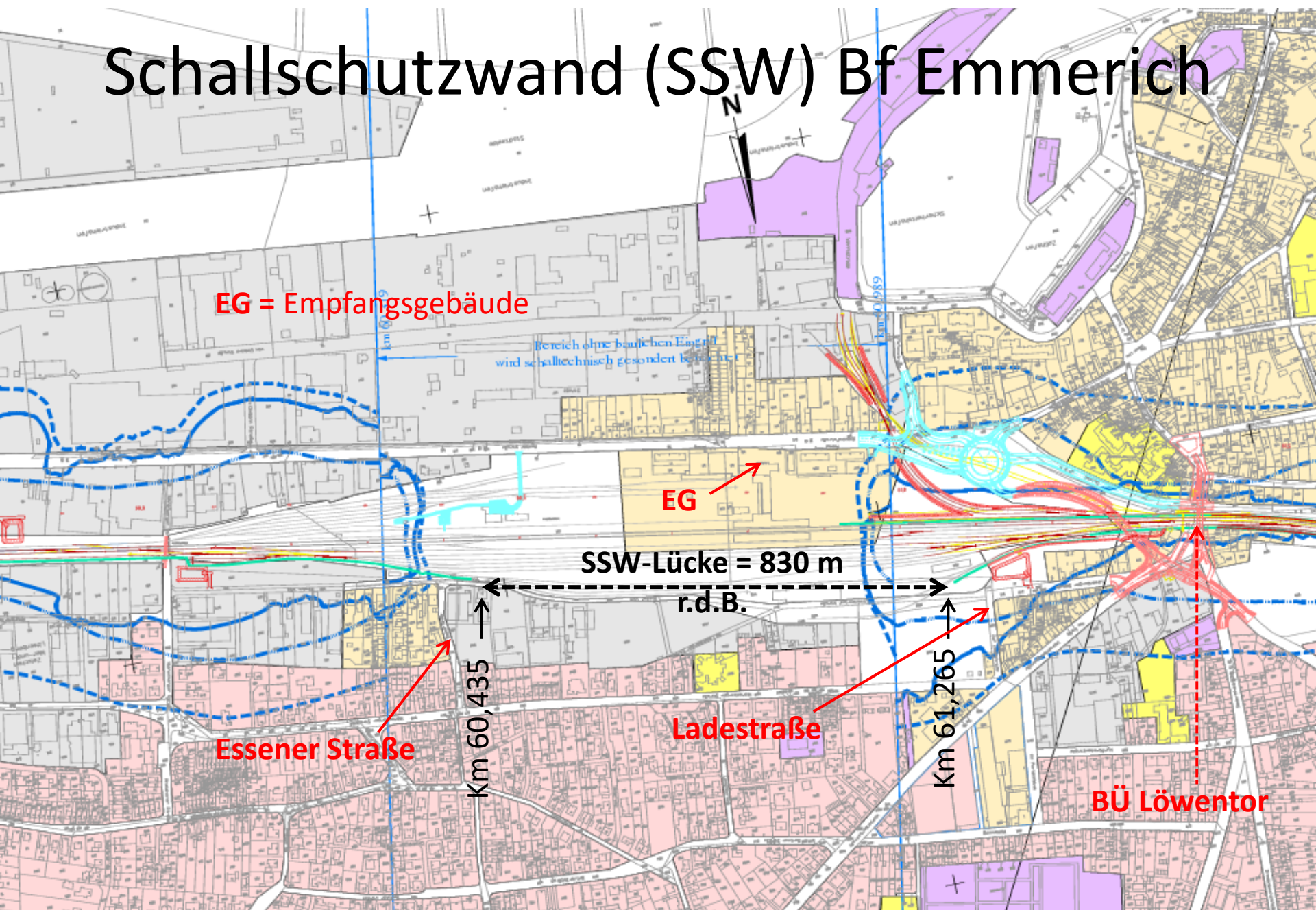
Die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes soll in Zukunft indes die Grundlagen liefern für die bundesweite Planung von wirksamen Lärminderungsmaßnahmen an Schienenwegen.

Diese Planungsgrundlage sollte für Schallschutzmaßnahmen **(1) im Bahnhofsbereich** Bf Emmerich und **(2) Bereich B220 – Ingenkampstraße** l.d.B. geprüft werden.

Schallschutzmaßnahmen km 63,000 – 64,000 l.d.B. B 220 - Ingenkampstraße



Schallschutzwand (SSW) Bf Emmerich

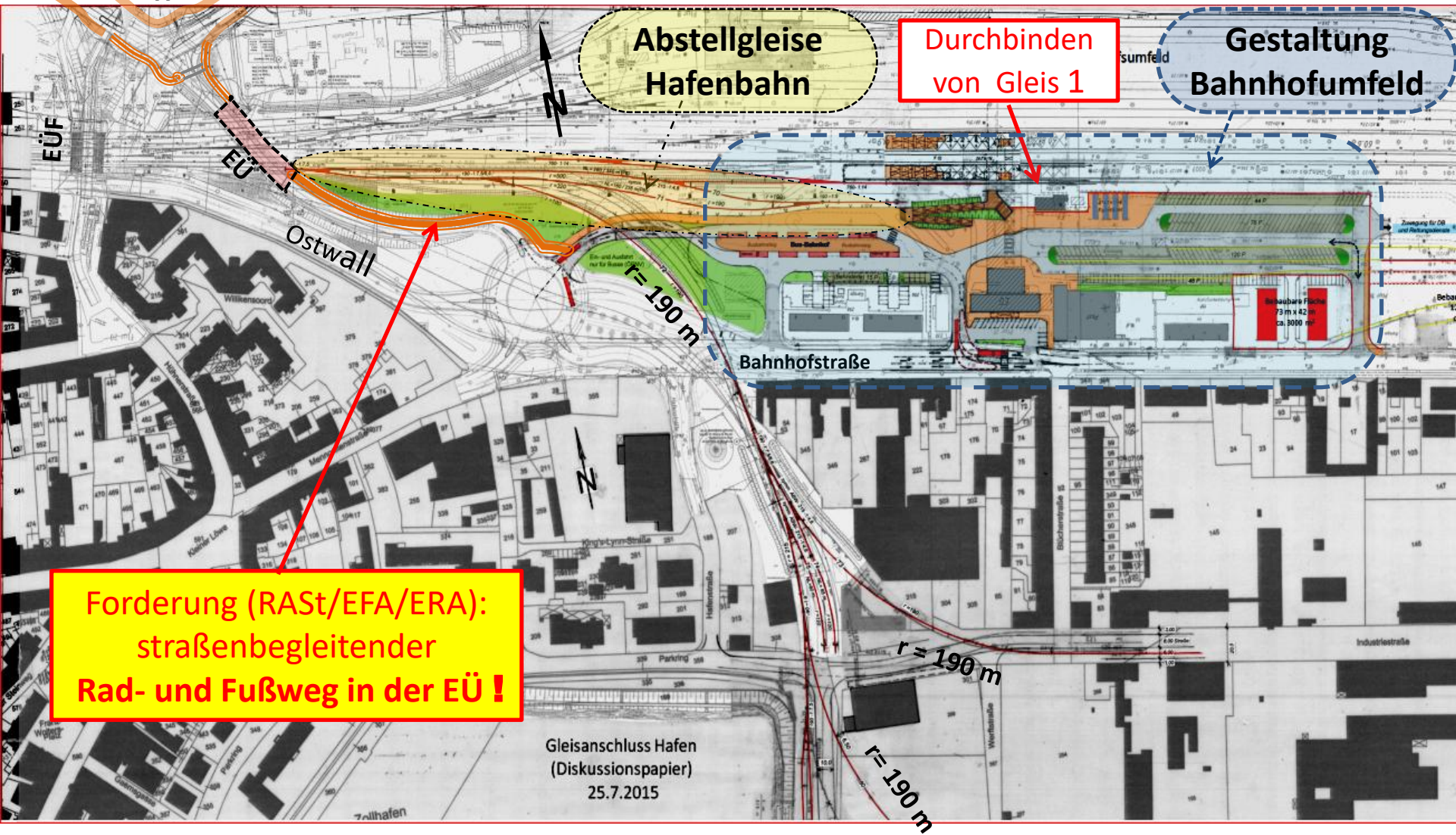


8. Gleisanschluss (Gla) Hafenbahn

- 8.1 Zustellprobleme durch veränderten Gleisplan (Bf) aufgrund PFA 3.4-Planung
- 8.2 Zustellung von Ganzzügen (L= 600 m) zu Hafen?
- 8.3 Reduzierung des Rangieraufwands (Gleisradien $\geq 190\text{m}$; Abstellgleise im Gla)

Gesamtübersicht

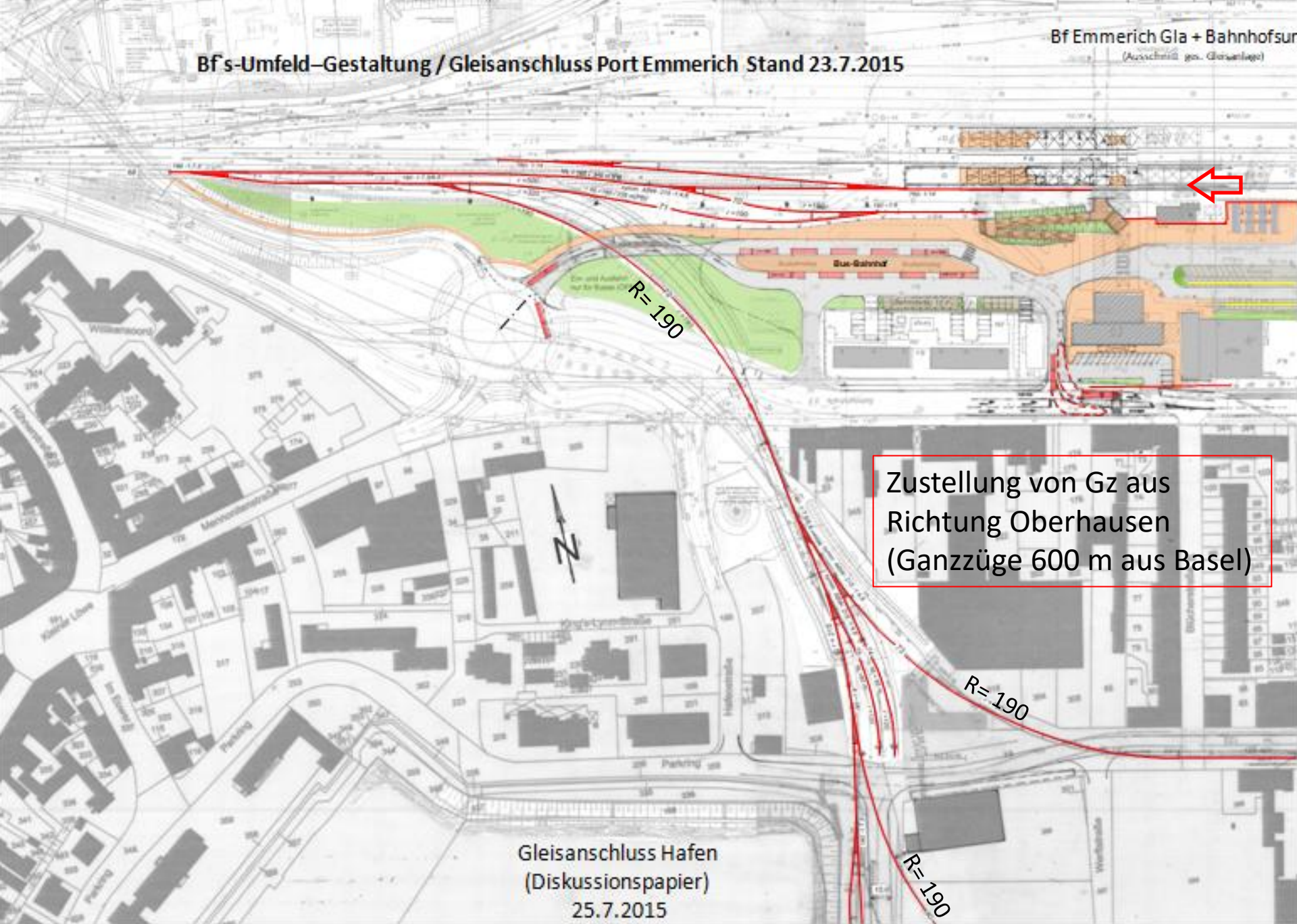
„Bahnhofs-Umfeld“ mit Gleisanschluss Hafenbahn



Begründungen und Zwänge

1. Anerkennung der überregionalen Bedeutung des Emmericher Hafens
2. Stärkere Frequentierung des Hafens durch Container-Zustellung und –Abfuhr, geplante/r Ausbau/Erweiterung des Hafens; d.h.:
3. Längere Zugeinheiten bis hin zu Ganzzügen (ca. 640 m Zuglänge bzw. ca. 30 Waggons)
4. Andienung des Hafens und Umschlagzeiten vertretbar gestalten.
5. Vermeiden von Zustellungen in Teileinheiten durch Trennen des Ganzzuges aufgrund geringer Rangier-Gleislängen im Zustellbereich des Bf's Emmerich.
6. Zustellen der Rangiereinheiten ohne Längen/Strecken der Kupplungen wegen zu kleiner Gleis-Radien (unter $R = 190$ m zwingend erforderlich).
7. Rangierpotential (ausreichende Gleislängen) im Gleisanschluss selbst vorsehen.
8. Dieses Potential vermindert unnötige Rangierfahrten über den Kreuzungsbereich mit der Bahnhofstraße (B8 / L7).
9. Planung des Hauptanschlussgleises über die B8 / L7 mit $R \geq 190$ m für Ganzzüge bzw. ganze Zugeinheiten (ohne „Längen der Kupplungen“).
10. Reduzieren der Sperrzeiten im Kreuzungsbereich Schiene/Straße (B8 / L7).

Bf's-Umfeld-Gestaltung / Gleisanschluss Port Emmerich Stand 23.7.2015



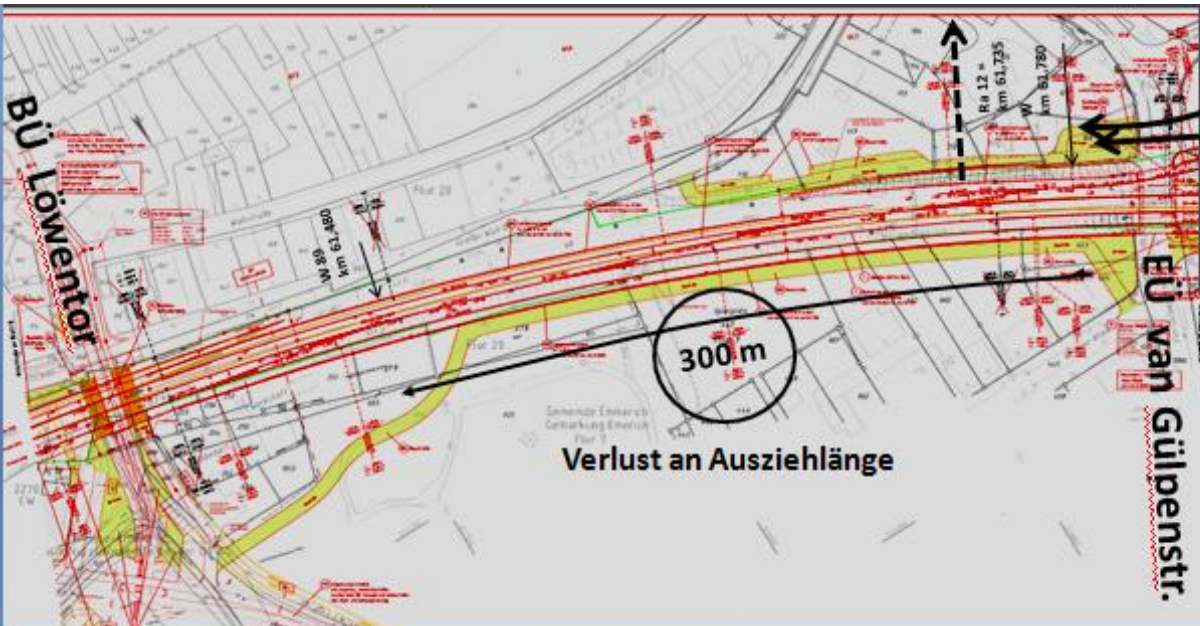
Zustellung von Gz aus
Richtung Oberhausen
(Ganzzüge 600 m aus Basel)

Gleisanschluss Hafen
(Diskussionspapier)
25.7.2015

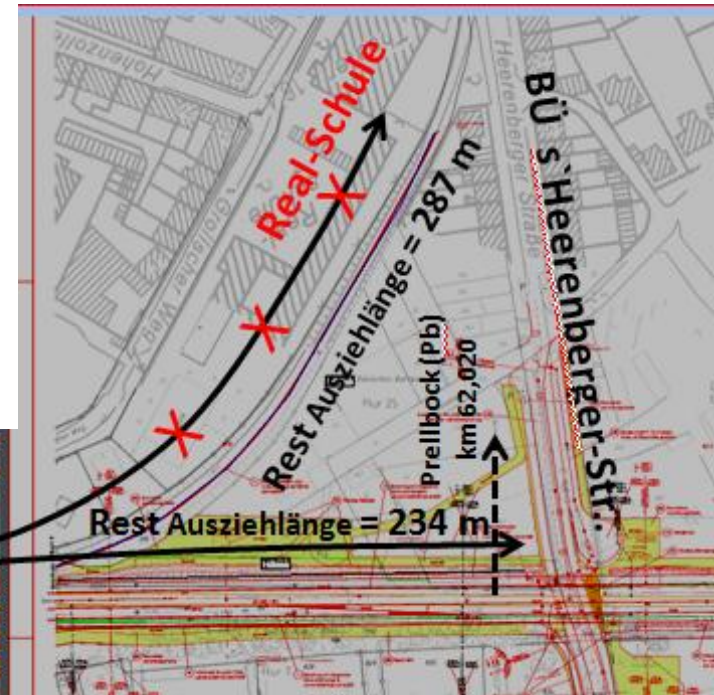
Offene Punkte im PFA 3.3 - 3.5

Lageplan in der Ausrichtung DB-Lageplan Blatt 8 + 9

Ra 12 km 61,735
Anschlussweiche

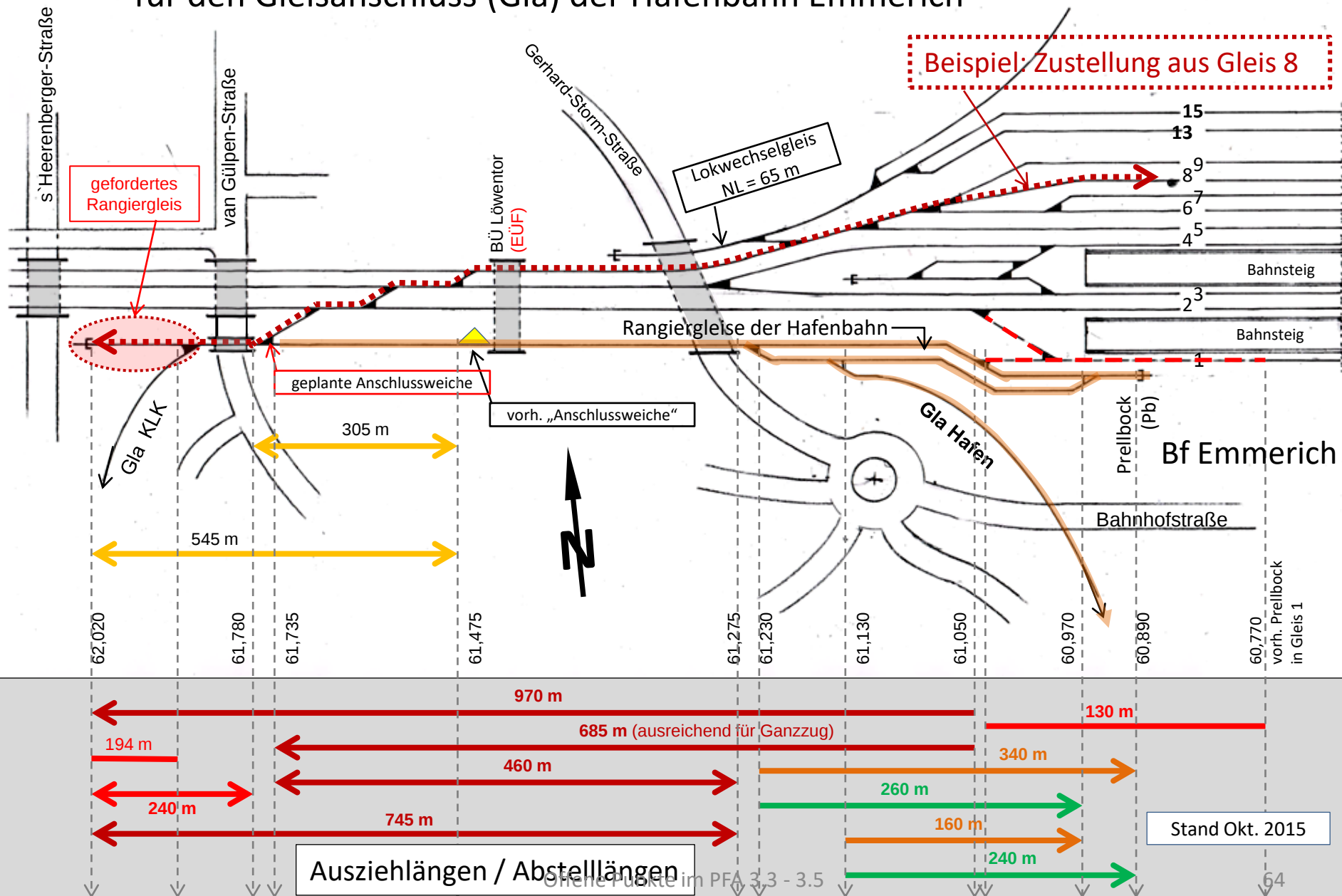


PFA 3.4 Ausschnitt
DB-Lageplan Blatt 8



PFA 3.4 Ausschnitt
DB-Lageplan Blatt 9

Übersicht der Ausziehlängen / Rangier- und Abstelllängen für den Gleisanschluss (Gla) der Hafenbahn Emmerich



9. Bahnhofsinfrastruktur:

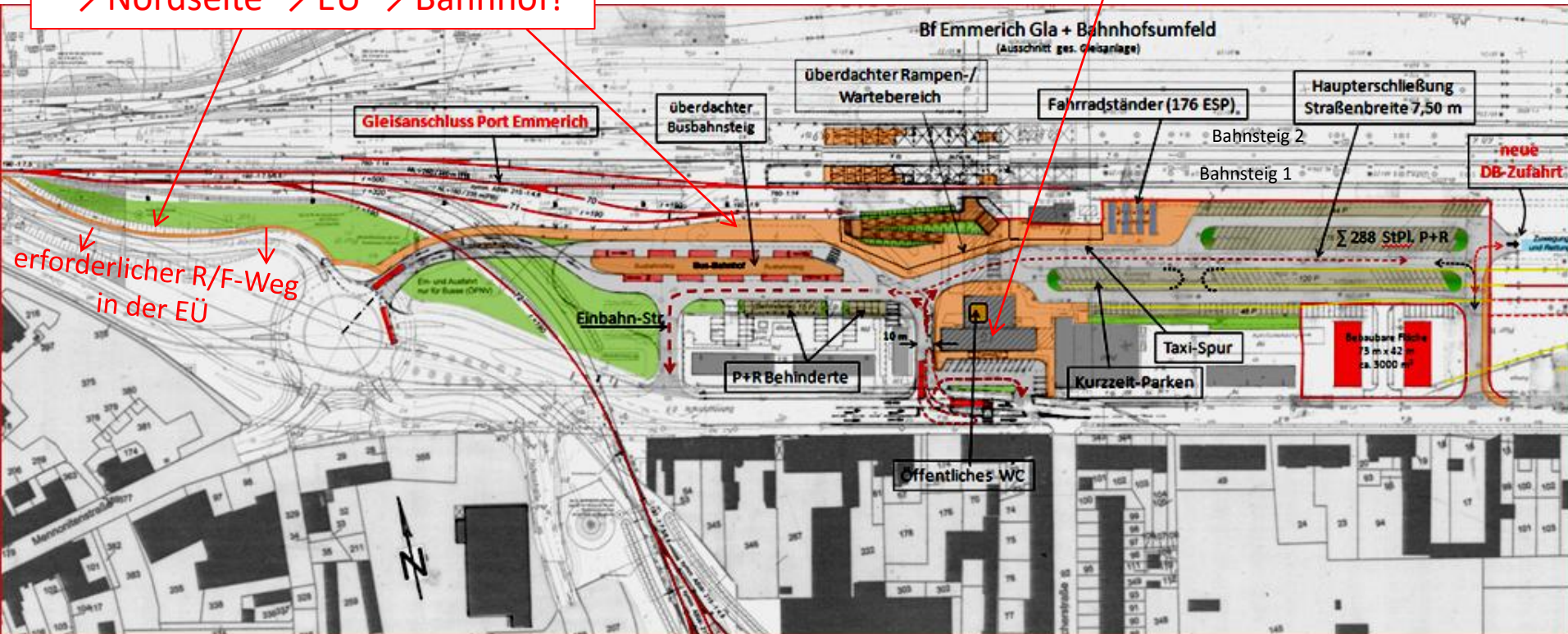
- 9.1 Erreichbarkeit des Bf's für Rad-/Fußgänger
(u.a. durch neue EÜ Löwentor)
- 9.2 Empfangsgebäude (EG) ?
- 9.3 Busbahnhof , Taxistand ?
- 9.4 Park- und Ride (P+R) KFZ, Fahrräder
- 9.5 Öffentliche Toilettenanlage ?

Infrastruktur + Bahnhofsumfeld

Bf Emmerich am Rhein

Rad-/Fußweg-Verbindung
→ Nordseite → EÜ → Bahnhof!

Empfangsgebäude
oder
„Meeting Point“



Hinweis auf: **„ISEK“** und **„Bahnhofsumfeld-Gestaltung“** !

5.8 Neuordnung Park&Ride Bahnhof 1.152 Mio.

Die Kalkulationen zur Neuordnung und Erweiterung der Park&Ride-Anlagen am Bahnhof berücksichtigen folgende Arbeiten:

- Planungskosten,
- Oberflächenkosten mit Unterbau jedoch ohne technische Infrastruktur,
- Ausstattung (Beleuchtung, Beschilderung, Abfalleimer, Poller usw.),
- Neupflanzungen.

Die Kosten werden pauschal als Kosten/qm kalkuliert. Notwendiger Grunderwerb ist nicht berücksichtigt.

5.9 Neuordnung Bahnhofsvorplatz 1.324 Mio.

Die Kalkulationen zur Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes berücksichtigen folgende Arbeiten:

- Planungskosten,
- ~~Rückbau Bahnhofsgebäude (Ordnungsmaßnahme),~~
- Oberflächenkosten mit Unterbau jedoch ohne technische Infrastruktur, ?
- Ausstattung,
- Neupflanzungen.

Die Kosten werden Pauschal als Kosten/qm kalkuliert. Notweniger Grunderwerb ist nicht berücksichtigt.

5.10 Neubau Verkehrsstation 1.289 Mio.

Die Kalkulationen zum Neubau einer Verkehrsstation des Bahnhofsvorplatzes berücksichtigen folgende Arbeiten:

- Planungskosten,
- Rückbau baulicher Anlagen (Ordnungsmaßnahme),
- Wartehallenanlagen (Überdachung),
- Servicestore (50 qm),
- WC-Anlagen,
- Serviceräume Buspersonal (40 qm),
- Ausstattung,
- Neupflanzungen.

Die Kosten werden pauschal als Kosten/qm kalkuliert. Notweniger Grunderwerb ist nicht berücksichtigt.

5 Ziele- und Maßnahmenkatalog, Kostenübersicht

nach HJPplaner
Stand 25.7.2015

↑ Seite 28
↓ Seite 29

Gesamtkosten Bahnhofsumfeld = 3.765 Mio.

Pos	Maßnahme		Fläche qm	Kosten €/qm	Ordnungs- maßnahmen	Baukosten	Nebenkosten 20%	Gesamtkosten incl. 19 %
1	Inwertsetzung Gisbert-Lensing-Park		21890	5	109.450,00 €		21.890,00 €	
			21890	30		656.700,00 €	131.340,00 €	
								1.094.062,20 €
2	Eingangsbereich Unterführung		558	10	5.580,00 €		1.116,00 €	
			558	100		55.800,00 €	11.160,00 €	
								87.650,64 €
3	Bodenbeläge Unterführung		1080	0	0,00 €		0,00 €	
			1080	1000		1.080.000,00 €	216.000,00 €	
								1.542.240,00 €
4	Städtebaulicher Mehraufwand		640	0	0,00 €		0,00 €	
	Flügelwände Unterführung		640	1000		640.000,00 €	128.000,00 €	
								913.920,00 €
5	Städtebaulicher Mehraufwand		240	0	0,00 €		0,00 €	
	Beleuchtung Unterführung		240	500		120.000,00 €	24.000,00 €	
								171.360,00 €
6	Gestaltung Innenfläche Kreisverkehr		940	0	0,00 €		0,00 €	
			940	150		141.000,00 €	28.200,00 €	
								201.348,00 €
7	Herstellung Mennoitenstraße		3251	10	32.510,00 €		6.502,00 €	
			3251	250		812.750,00 €	162.550,00 €	
								1.207.031,28 €
8	Neuordnung Park&Ride		7685	5	38.425,00 €		7.685,00 €	
			7685	100		768.500,00 €	153.700,00 €	
								1.152.288,90 €
9	Neuordnung Bahnhofsvorplatz		5289	30	158.670,00 €		31.734,00 €	
			7685	100		768.500,00 €	153.700,00 €	
								1.323.998,76 €
10	Neubau Verkehrsstation		1236	30	37.080,00 €		7.416,00 €	
			1236	700		865.200,00 €	173.040,00 €	
								1.288.455,84 €
11	Steuerung, Vergütung für Beauftragte		Jahre	Kosten/ Jahr			0,00 €	
			5	20000	100.000,00 €		20.000,00 €	
								142.800,00 €

Stand 25.07.2015

gesamt

9.125.155,62 €

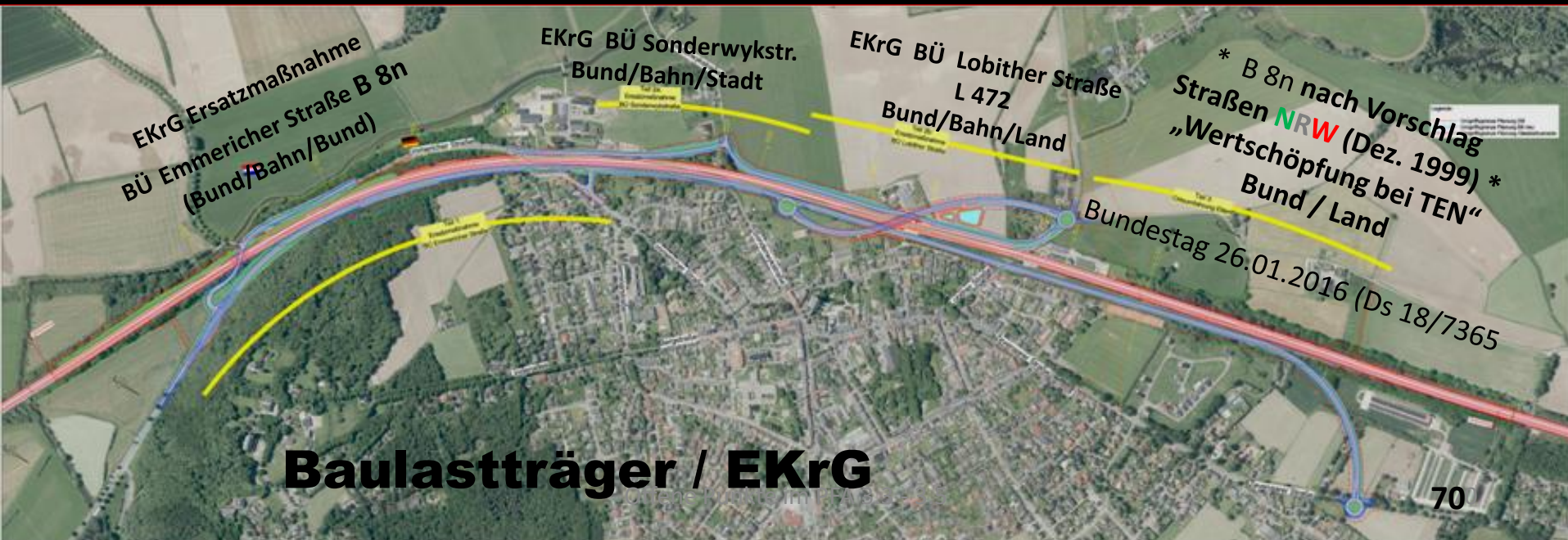
Verkehrsplanung
Freiraumplanung
Städtebau Hochbau

10. Gleisbettvariante

PFA 3.5

Für die **Gleisbettvariante in Elten** (PFA 3.5)
ist ein gesonderter Ratsbeschluss in Vorbereitung.

Übersicht der Gleisbettvariante



Gleisbettvariante der B1

Übersicht

➤ In der Luftbild-Darstellung



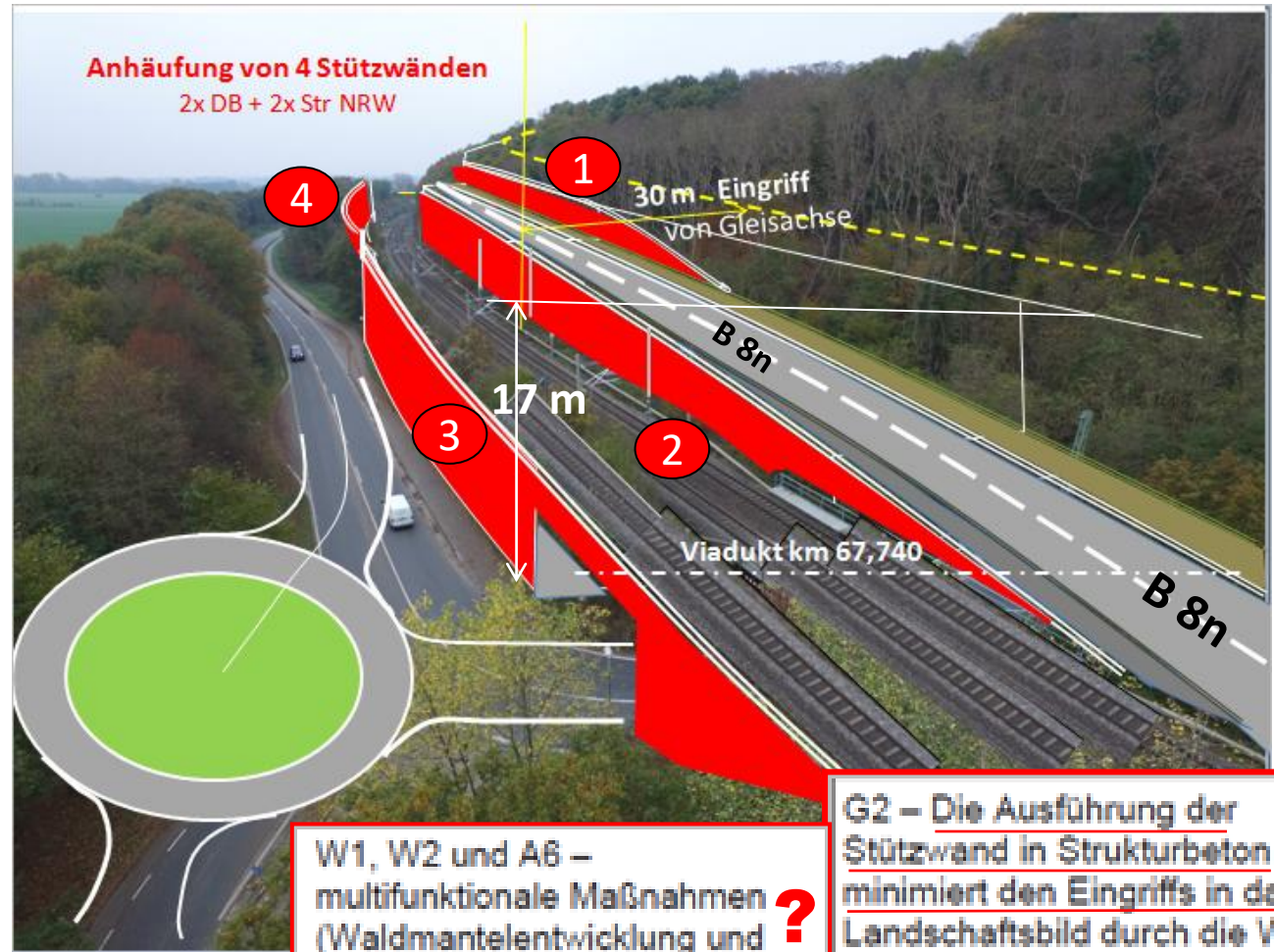
➤ Nach dem Grundprinzip:

- Nur eine Stützwand $\leq 3,00$ m über SO (zwischen Bahn und Straße)
- B 8 neu auf dem vorhandenen Gleiskörper

Offene Punkte im PFA 3.3 - 3.5

Amtsvorschlag

Ohne Gleisbettvariante: nur Beton



➤ Aussagen:

W1, W2 und A6 –
multifunktionale Maßnahmen
(Waldmantelentwicklung und
Wiederherstellung des
Bodenschutzwaldes) stellen
auch den
Landschaftsbildeindruck am
Waldrand wieder her.

G2 – Die Ausführung der
Stützwand in Strukturbeton
minimiert den Eingriffs in das
Landschaftsbild durch die Wahl
einer zum Landschaftsraum
passenden Struktur

Büro Drecker

16.12.16

Tischvorlage

72

10. Straßenbaumaßnahmen

Ausbau der neuen EÜ-Straßenanbindungen

10.1 Straßenanbindung (SÜ, Km 53,859)

„Baumannstraße“ 100 m + L 7 (Abbiegespur)

10.2 Straßenanbindung (EÜ, km 54,881)

„Praestsches Feld“ 0 m + L 7 (Abbiegespur $\Sigma = 200$ m)

10.3 Straßenanbindung (EÜ, km 56,635)

„Broichstraße“ 50 m + L 7 (Kreisverkehr)

10.4 Straßenanbindung (EÜ, km 67,281)

„Borgheeser Weg“ 100 m + L 7 (Kreisverkehr)

10.5 Ausbau „Grüne Straße“ (Paralleltrasse) ca. 350 m

für Aufnahme des Mehrverkehrs aus BÜ-Aufhebungen

Straßenbauliche Maßnahmen mit Bezug zum EKrG

- > (S. 84) > Wird ein Bauwerk erneuert, so müssen die dem heutigen Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen durchgeführt werden. > **Wem dieses „Verlangen“ bzw. „verlangen müssen“ zuzurechnen ist, ist eine zweite Frage** (s. § 12 Anm. 3.2). !
- > (S. 88) Maßnahmen: Jeder Baulastträger ist nur für seinen Verkehrsweg zuständig.
- > Der Schwerpunkt liegt naturgemäß auf dem Erfordernis der Sicherheit.
- > (S. 90) Der Baulastträger (*Stadt Emmerich*) ist grundsätzlich verpflichtet, durch bauliche Maßnahmen die **Verkehrsanlage so zu gestalten**, dass sie den **regelmäßigen Bedürfnissen genügt**. !
- > (S. 99) In den meisten Fällen wird aber der **Verkehr auf eine andere Kreuzung verlegt** werden müssen, was die Folge haben wird, dass diese Kreuzung ausgebaut oder verbessert, kurz also geändert werden muss, um dort den vermehrten Verkehr aufnehmen zu können.
Diese Maßnahme der **Beseitigung steht dann im engen Zusammenhang mit einer Änderung nach Nr. 3 – („Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung“)**. ! !
- > (S. 92) Durch **besondere örtliche Verhältnisse** kann es durchaus gerechtfertigt sein, Maßnahmen im Sinne des § 3 EKrG als erforderlich zu halten, die über diese Vorschriften und Richtlinien hinaus gehen !
- > (S. 95) § 3 EKrG gilt dann in dem **Umfang** soweit er zur **Verwirklichung der Maßnahme** erforderlich ist. Auch die **kreuzungsrechtliche Kostenmasse** umfasst nur **den Teil, der für die Sicherheit oder die Verbesserung erforderlich ist**. ! !
- > (S. 100, Nr. 7) > Der Bau einer Überführung ist der Ersatz eines BÜ durch eine schienenfreie Kreuzung. ... Die Beseitigung von BÜ durch den Bau von Überführungen ... ist vor allem für die Sicherheit, aber auch für die Abwicklung des öffentlichen und individuellen Verkehrs von großer Bedeutung.
- > Maßnahmen nach § 3 sind solche, die die bestehende Kreuzung in Bezug auf Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs gegenüber dem bisherigen Zustand verbe:

Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus

Oder Antrag über:
(80 % Zuschuss) ?

(Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau
– FöRi-kom-Stra)

d. Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr - III A 4 - 87-02/1 v. 30.5.2014

Auszug: Fö-Ri-kom-Stra

Wenn über EKrG-Maßnahme keine Radweg konforme Lösung durchsetzbar ist?

„Einseitiger Zweirichtungs-Rad-Fußweg im EÜ-Bauwerk Löwentor“

Welche Alternative bietet sich?

Z.B. Über Förderung des kommunalen Straßenbaues (FöRi-kom-Stra) ?

Gegenstand der Förderung:

Kommunale Vorhaben, die geeignet sind:
nach 2:

- > einen sicheren Straßenverkehr zu gewährleisten ...
 - > wenn der Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr Rechnung zu tragen ist ...
- nach 2.1 ... Straße mit maßgeblicher Verbindungsfunktion ...
- nach 2.4 ... Rad- und Gehweg im Zusammenhang mit Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen

Der Förderhöchstsatz darf bei der Anteilsfinanzierung 80 % grundsätzlich nicht überschreiten.

2

Gegenstand der Förderung

Förderfähig sind kommunale Vorhaben, die geeignet sind,

- einen sicheren und leistungsfähigen Straßenverkehr zu gewährleisten,
- die Sicherheit an Bahnübergängen zu erhöhen,
- den Verkehrsfluss zu verbessern,

Dabei ist der Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr angemessen Rechnung zu tragen.

2.1

Verkehrswichtige Straßen

Bau, Ausbau und grundhafte Erneuerung maßgeblicher Bestandteile des Straßenkörpers zur Qualitätsverbesserung von verkehrswichtigen Straßen in kommunaler Baulast.

Maßgebend ist die herausgehobene Funktion, die der Straße nach einem Gesamtverkehrskonzept oder dem Flächennutzungsplan (FNP) zukommt (Straßen mit maßgeblicher Verbindungsfunktion).

2.2

Verkehrsleitsysteme

2.3

Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) oder dem Bundeswasserstraßengesetz

Gefördert wird bei der Änderung von Kreuzungen der auf den kommunalen Straßenbaulastträger nach Kreuzungsrecht entfallende Anteil.



2.4

Rad- und Gehwege im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen



Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

5.1

Zuwendungsart

Die Zuwendungen werden als Projektförderung für Einzelvorhaben gewährt.

5.2

Finanzierungsart

- Anteilsfinanzierung
- In Einzelfällen kann mit Zustimmung des für Verkehr zuständigen Ministeriums eine Festbetragsfinanzierung vorgenommen werden.

Können sonst notwendige Straßenbaumaßnahmen - bedingt durch die Betuwe - als Einzelvorhaben definiert werden, um eine 80 %-tige Teilfinanzierung nach FöRi-kom-Stra zu beantragen?

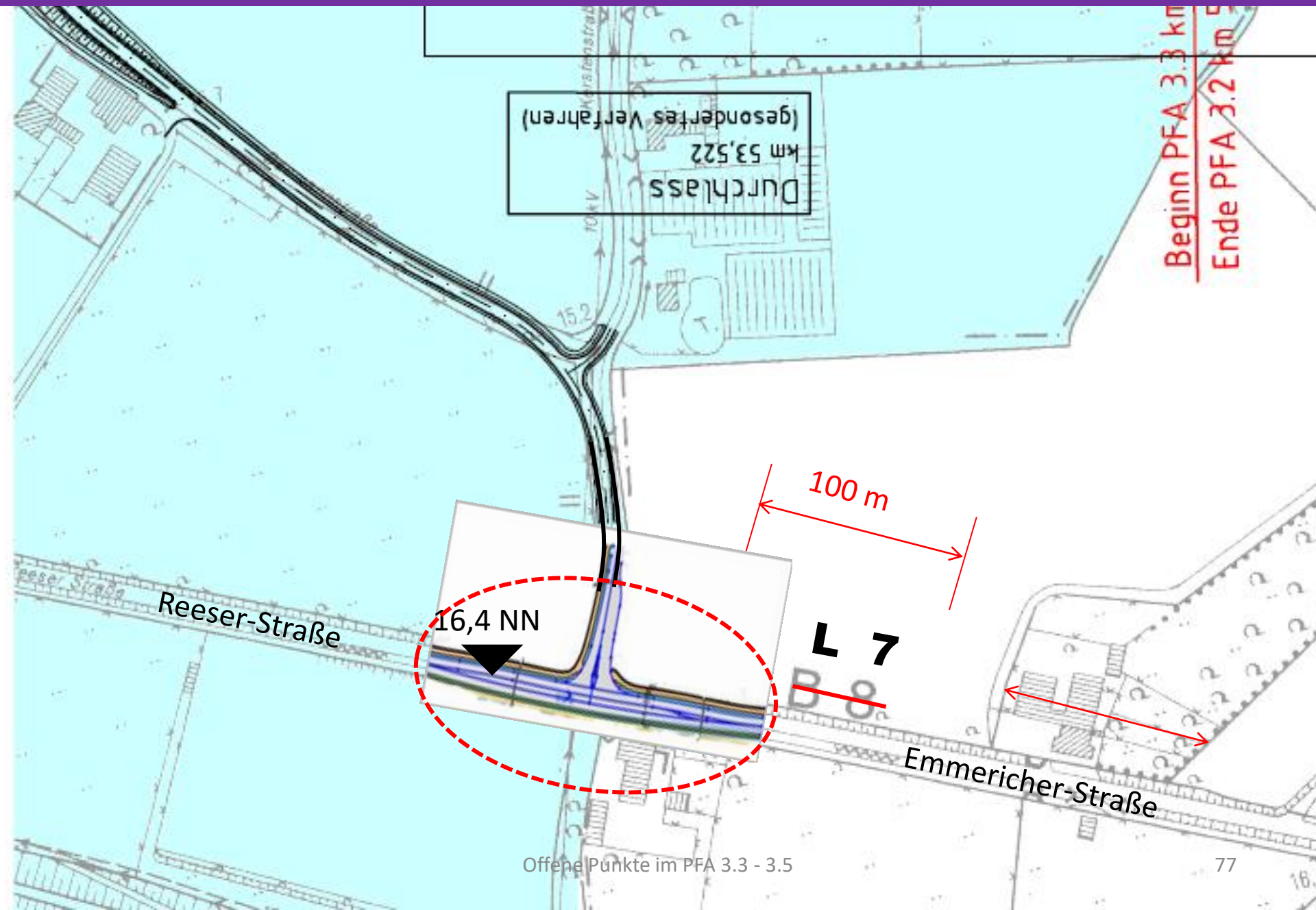
Straßenbaumaßnahmen, z.B.:

- > Ausbau „Grüne Straße“ : Aufnahme von Mehrverkehr durch Entfall bisheriger BÜ
- > Anbindung (Kerstenstraße/) Baumannstraße an L 7 (Abbiegespur und Beleuchtung)
- > Anbindung Praestsches Feld an L7 (Abbiegespur und Verlängerung bis Raiffeisenstr.)
- > Anbindung Broichstraße an L 7 (Kreisverkehr/Abbiegespur und Beleuchtung)
- > Anbindung Borgheeser Weg an L 7 (Kreisverkehr/Abbiegespur und Beleuchtung)

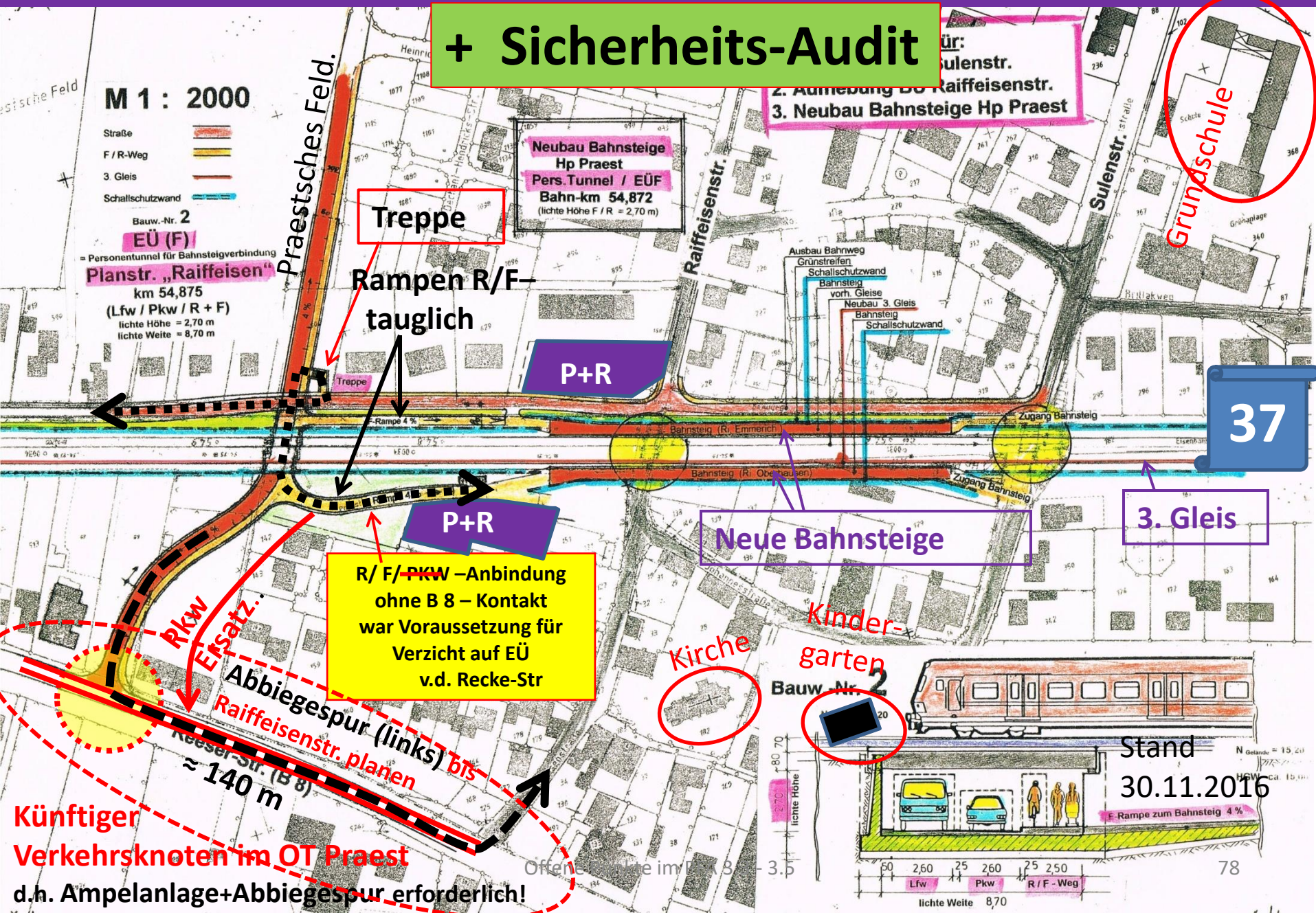
EKRG: Diese Maßnahme der Beseitigung steht dann im engen Zusammenhang mit einer Änderung nach Nr. 3 – („Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung“). (Kommentar) (S.99)

- > unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung sind v.g. Straßenbaumaßnahmen zwingend notwendig!

PFA 3.3 – Anbindung Baumannstraße an L 7 (Abbiegespuren)

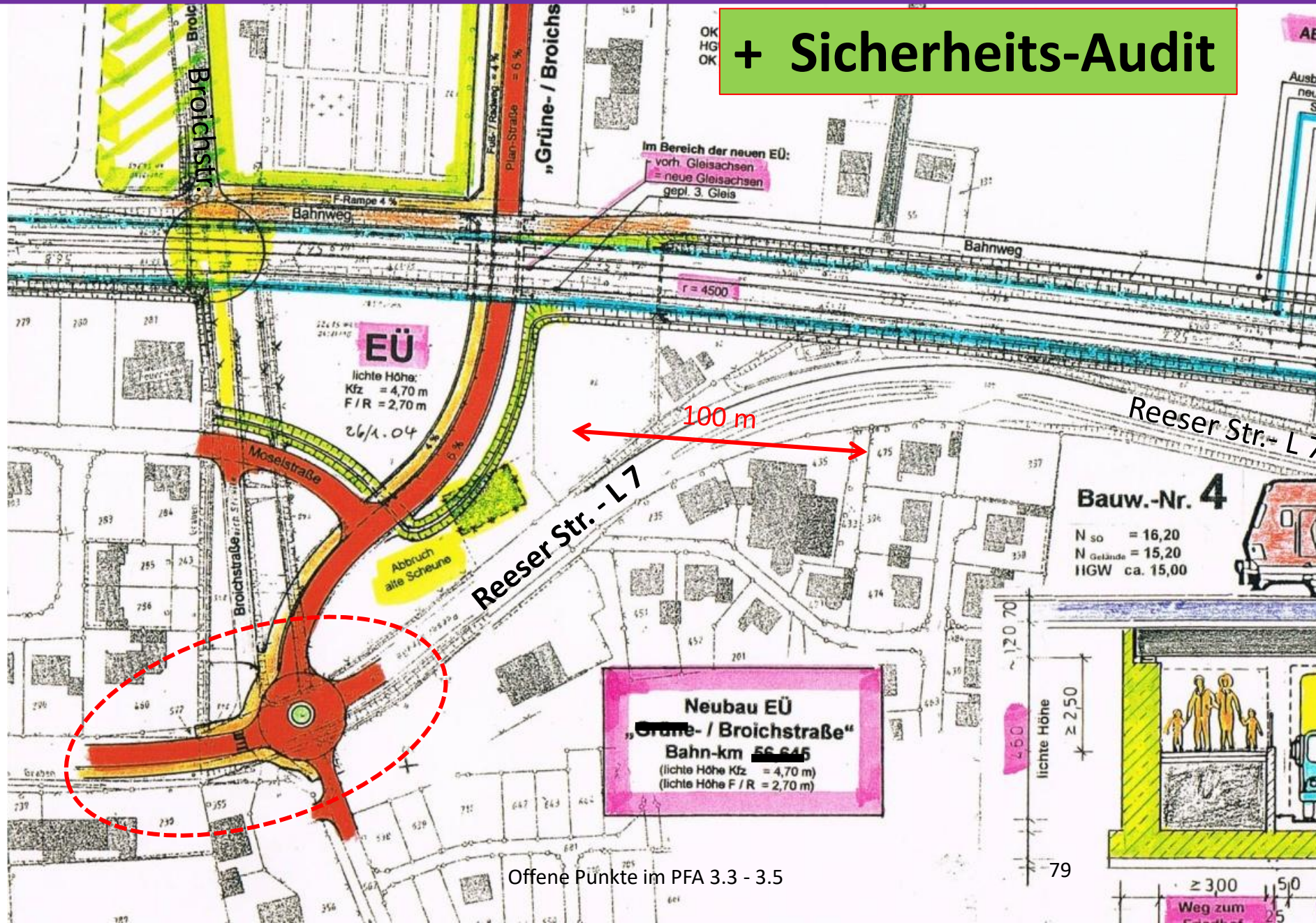


+ Sicherheits-Audit

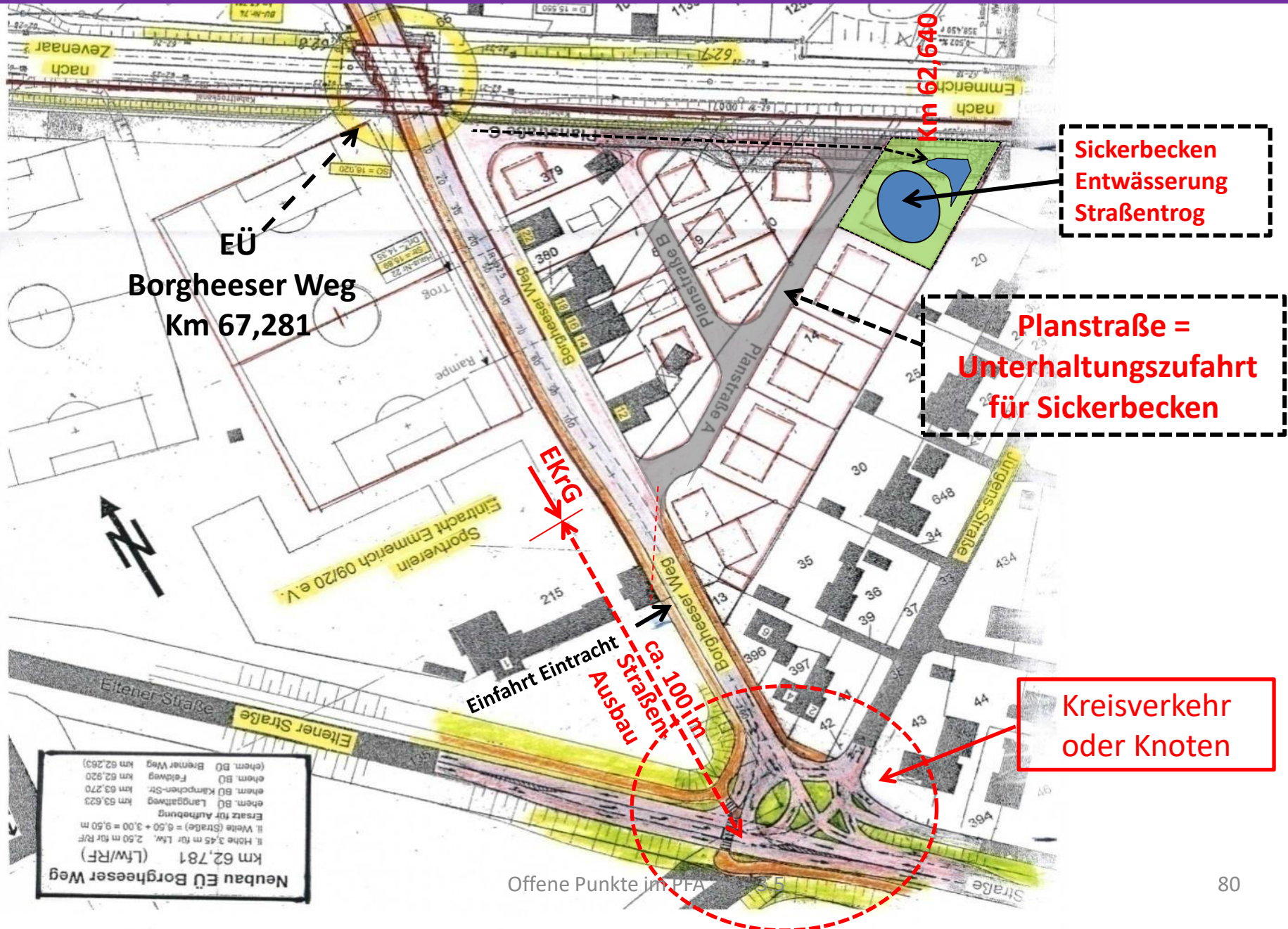


PFA 3.3 Kreisverkehr L 7- EÜ Broichstraße km ≈56,635

+ Sicherheits-Audit

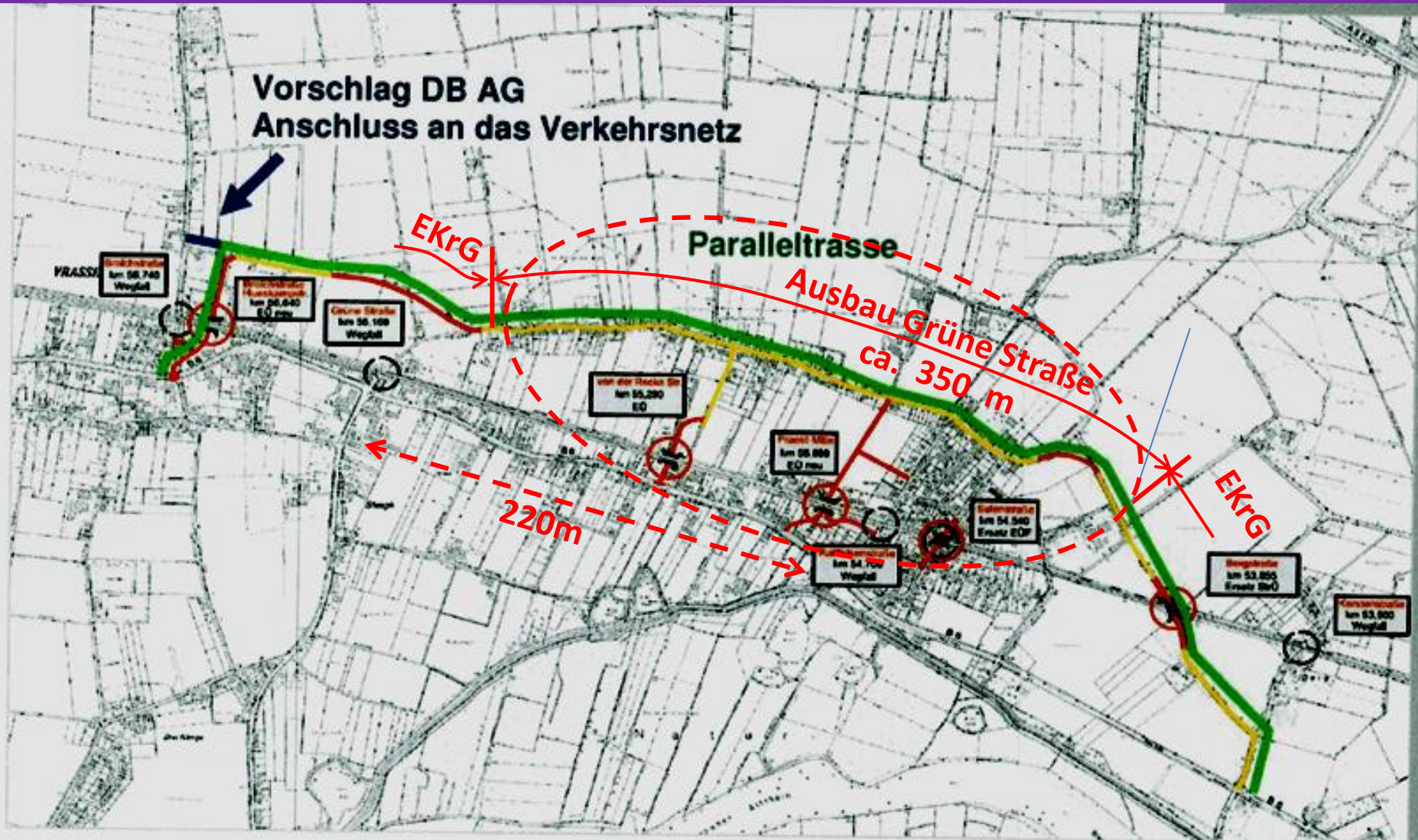


PFA 3.4 Anbindung „Borgheeser Weg“ - L 7 (Eltener Straße)





PFA 3.3 Ausbau „Grüne Straße“ (Paralleltrasse / Linien-Busverkehr)



4.1.2 20 • Innerorts • Hauptverkehrsstraße • Knotenpunkt mit LSA

Unfalltypenstockkarte	UHS 3-Jk(P)				
Hauptunfalltyp	2				
DTV [Kz/24h]	15.000				
Auffälligkeiten	WI	WE	S	D	NG
Unfallumstände	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

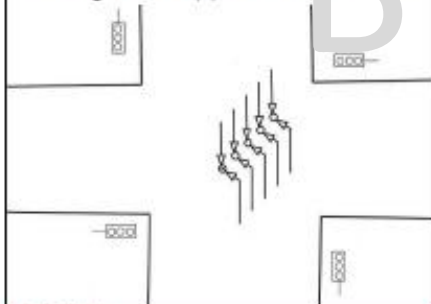
Investitionskosten (Baukosten) [€]	4.500
Differenz der laufenden Kosten [€/a]	0
Sonstige Anmerkungen:	

Vorher Situation

Foto (Fotomontage):



Unfalldiagramm 3-Jk(P) 1998 – 2001



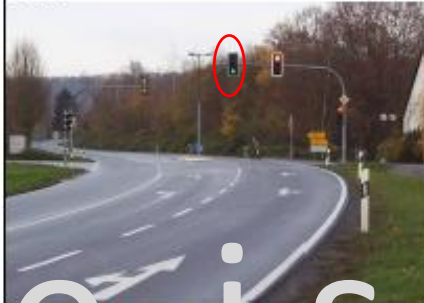
Defizit(e):
Nicht gesicherter Linksabbieger

Vorher Unfälle

Betrachtungszeitraum [von bis]	01/98 – 12/00	
Betrachtungszeitraum [Monate]	36	
Anzahl der Unfälle	6	
davon Unfallkategorie [1+2 / 3 / 4-6]	gesamt	1 / 4 / 1
	Jahrestalein	k.A.
o Anzahl Unfälle pro Jahr	2,0	
o Anzahl Unfälle Kat 1-3 pro Jahr	1,7	

Nachher Situation

Foto:



Unfalldiagramm 3-Jk(P) 2002 – 2004



Maßnahmen(paket):
Gesicherte Führung der Linksabbieger

Nachher Unfälle

Betrachtungszeitraum [von bis]	01/02 – 12/04	
Betrachtungszeitraum [Monate]	36	
Anzahl der Unfälle	0	
davon Unfallkategorie [1+2 / 3 / 4-6]	gesamt	0 / 0 / 0
		0 / 0 / 0 (2002)
		0 / 0 / 0 (2003)
		0 / 0 / 0 (2004)
o Anzahl Unfälle pro Jahr	0	
o Anzahl Unfälle Kat 1-3 pro Jahr	0	

Bewertung:	Kat. 1-3:	Signifikanz:	Vermiedene UK:	NKV:	MW:
1	-100 %	o	77.167 €/a	151	100 %

Begründung Bewertung:
Gezielte Maßnahme, Verbesserung der Verkehrssicherheit.

4.1.2 19 • Innerorts • Hauptverkehrsstraße • Knotenpunkt mit LSA

Unfalltypenstockkarte	UHS 1-Jk				
Hauptunfalltyp	2				
DTV [Kz/24h]	13.000				
Auffälligkeiten	WI	WE	S	D	NG
Unfallumstände	+	-	-	+	k.A.

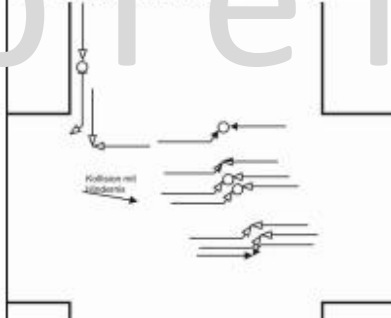
Investitionskosten (Baukosten) [€]	300.000
Differenz der laufenden Kosten [€/a]	-1.500*
Sonstige Anmerkungen:	
* geschätzte Kosten	

Vorher Situation

Foto:



Unfalldiagramm 1-Jk 2001



Defizit(e):
Nicht gesicherter Linksabbieger, unklare Verkehrs-führung im Knotenpunkt

Vorher Unfälle

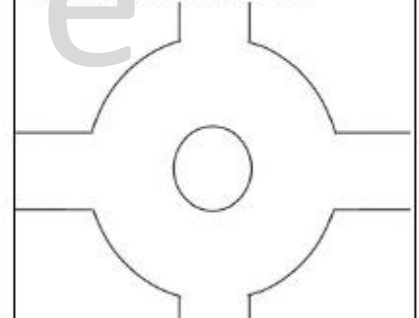
Betrachtungszeitraum [von bis]	01/03 – 12/03	
Betrachtungszeitraum [Monate]	12	
Anzahl der Unfälle	10	
davon Unfallkategorie [1+2 / 3 / 4-6]	gesamt	0 / 4 / 6
	Jahrestafeln	s.o.
o Anzahl Unfälle pro Jahr	10,0	
o Anzahl Unfälle Kat 1-3 pro Jahr	4,0	

Nachher Situation

Foto:



Unfalldiagramm 1-Jk 12/05 – 11/06:



Maßnahmen(paket):
Neubau Kreisverkehr

Nachher Unfälle

Betrachtungszeitraum (von bis)	12/05 – 11/06	
Betrachtungszeitraum (Monate)	12	
Anzahl der Unfälle	0	
davon Unfallkategorie [1+2 / 3 / 4-6]	gesamt	0 / 0 / 0
	Jahrestafeln	s.o.
o Anzahl Unfälle pro Jahr	0	
o Anzahl Unfälle Kat 1-3 pro Jahr	0	

Bewertung:	Kat. 1-3:	Signifikanz:	Vermiedene UK:	NKV:	MW:
1	-100 %	+	219.000 €/a	20	100 %

Begründung Bewertung:
Gezielte Maßnahme, Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Vorher Situation

Foto (Fotomontage):



Defizit(e):
Nicht gesicherter Linksabbieger

Vorher Unfälle

Betrachtungszeitraum [von bis]	01/98 – 12/00	
Betrachtungszeitraum [Monate]	36	
Anzahl der Unfälle	6	
davon Unfallkategorie [1+2 / 3 / 4-6]	gesamt	1 / 4 / 1
	Jahrestafeln	k.A.
⊗ Anzahl Unfälle pro Jahr	2,0	
⊗ Anzahl Unfälle Kat 1-3 pro Jahr	1,7	

Bewertung:	Kat. 1-3:	Signifikanz:
1	-100 %	o

Nachher Situation

Foto:



Maßnahmen(paket):
Gesicherte Führung der Linksabbieger

v

Nachher Unfälle

Betrachtungszeitraum [von bis]	01/02 – 12/04	
Betrachtungszeitraum [Monate]	36	
Anzahl der Unfälle	0	
davon Unfallkategorie [1+2 / 3 / 4-6]	gesamt	0 / 0 / 0
	Jahrestafeln	0 / 0 / 0 (2002) 0 / 0 / 0 (2003) 0 / 0 / 0 (2004)
⊗ Anzahl Unfälle pro Jahr	0	
⊗ Anzahl Unfälle Kat 1-3 pro Jahr	0	

Vermiedene UK:	NKV:	MW:
77.167 €/a	151	100 %

Möglichkeiten der schnelleren Umsetzung und Priorisierung straßenbaulicher Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

(FE 82.277/2004)

Forschungsgeber:

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

vertreten durch:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Forschungsnehmer:

Lehr- und Forschungsgebiet
Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik,
Bergische Universität Wuppertal