



TOP Vorlagen-Nr.	Datum
---------------------	-------

Verwaltungsvorlage**öffentlich****05 - 16
1471/2018****13.04.2018****Betreff**

ABS 46/2 Planfeststellungsabschnitt 3.5; Planfeststellungsverfahren Neubau B8n;
hier: Informationen zu den Reaktionen auf den Ratsbeschluss vom 07.11.2017
Positionierung im anstehenden straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren

Beratungsfolge

Rat	24.04.2018
-----	------------

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein nimmt die verwaltungsseitigen Ausführungen zur Kenntnis, hebt den Beschluss vom 07.11.2017 auf und beschließt die Rückkehr zu der Beschlusslage vor dem 07.11. 2017. Die städtische Stellungnahme im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren 3.5 ist auf dieser Grundlage zu fertigen.

Sachdarstellung :

I. Anlass des Tagesordnungspunktes

1.

Die Arbeit an der „richtigen Lösung“ für den Planfeststellungsabschnitt 3.5 hat insbesondere auch in der Zusammenarbeit mit der BI „Rettet den Eltenberg“ bereits eine Vielzahl von „Wegmarken“ genommen. Besonders zu erwähnen sind die städtischerseits erstellte „Machbarkeitsstudie“, die im bahnrrechtlichen Verfahren abgegebene städtische Stellungnahme sowie der Beschluss des Rates der Stadt vom 07.11.2017.

Die unter Beteiligung der BI erarbeitete Machbarkeitsstudie wurde dem Rat der Stadt Ende 2014 vorgestellt. Im Wesentlichen kam sie zu dem Ergebnis, dass Kosten- und Umweltfolgenaspekte für die „bergfußnahe Variante“ sprächen; insbesondere könne die Gleisbettvariante sich nicht auf eine dem Fernstraßenrecht genügende Bedarfsplanung stützen. Der Rat nahm die Inhalte der Studie zur Kenntnis, gab auf Grundlage dieser Erkenntnisse die städtische Stellungnahme zum PFA 3.5 ab.

In der Sitzung vom 07.11. 2017 fasste der Rat der Stadt Emmerich am Rhein auf Antrag der BI einen, zu der bisherigen städtischen Position gegenläufigen Beschluss:

1. *Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein strebt für den Planfeststellungsabschnitt 3.5 der Planung der Betuwelinie in Emmerich-Elten die planerische Verwirklichung und Umsetzung der optimierten (= modifizierten) Gleisbettvariante, die von der Bürgerinitiative „Rettet den Eltenberg“ und dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) entwickelt worden ist, an.*
2. *Um die planerische Durchsetzung hierfür zu erleichtern, beauftragt der Rat die Verwaltung der Stadt Emmerich am Rhein damit, zusammen mit den zuständigen Straßenbaubehörden die planerische Verwirklichung der Verlegung der B 8 auf der jetzigen Gleislage entsprechend der Planung in dem Gutachten des Sachverständigen Hensel zwischen der Emmericher Straße und dem Kreisverkehr sowie nördlich der Lobither Straße in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn und Straßen NRW umzusetzen. Deren Planungen sollen an den oben genannten Alternativplan als integrales Gesamtkonzept angepasst werden.*
3. *Der Rat der Stadt fordert die DB sowie Straßen NRW auf, die übrigen Teile der Alternativplanung durchzuplanen und zwar unter Abänderung der bisherigen Planung.*

und
4. *Der Rat bittet das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen, diese Planung zu koordinieren und Bund und Land, diese zu unterstützen.*

2.

Anfang März 2018 teilte die Bezirksregierung Düsseldorf als verfahrensführende Behörde der Stadt Emmerich am Rhein mit, dass die Offenlage im straßenrechtlichen Verfahren ‚B8 neu‘ im PFA 3.5 am 30. 04. 2018 beginne; die Einwendungsfrist ende am 29.06. 2018. Insoweit ist die Stadt Emmerich am Rhein aufgefordert, ihre Stellungnahme in dem Verfahren abzugeben.

II. Reaktionen auf den Ratsbeschluss vom 07.11.2017

Am 08.12.2017 fand ein Treffen von Vertretern des Ministeriums, von Straßen NRW, der DB AG und der BI zum Thema Bahnübergangsbeseitigung am Eltenberg statt.

Mit Schreiben vom 11.12.2017 (s. Anlage 1) teilte der Minister für Verkehr des Landes NRW, bezugnehmend auf das o. g. Gespräch, der Stadt zusammenfassend mit, dass

- der Landesbetrieb der Planung der Bürgerinitiative fachlich nicht folgen könne,
- die DB Netz AG ihrerseits der Planung ebenfalls nicht folgen könne,
- eine gemeinsame Betrachtung zu keiner anderen Planungspräferenz führe,
- das Verkehrsministerium die Position des Landesbetriebes und der DB AG stütze,
- auch eine Änderung des Bundesfernstraßen-Bedarfsplanes nicht möglich sei,
- mit der ‚modifizierten Gleisbettvariante‘ der Konsens mit dem Land nicht bestehe,
- die, über die übliche Förderung hinausgehende Zuwendung gefährdet sei, so dass die Stadt Emmerich am Rhein die Summe von ca. 14 Mio. € [vgl. dazu Vorlage 05-16 1264/2017,S.3] selbst zu tragen habe.

III. Wertung der Reaktion des Verkehrsministeriums

1.

Der Planungsträger (Straßen NRW) wird mit der bergfußnahen Variante in das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren gehen. Die planerische Nachvollziehbarkeit dieses Vorgehens wurde auch durch die 2014 unter Beteiligung der BI erarbeitete Machbarkeitsstudie bestätigt. Im Wesentlichen kam sie zu dem Ergebnis, dass Kosten und Umweltfolgenaspekte für die bergfußnahe Variante sprächen; insbesondere könne die Gleisbettvariante sich nicht auf eine dem Fernstraßenrecht genügende Bedarfsplanung stützen.

2.

Im Falle des Konsenses mit Bahn und Land sollen die Kommunen von ihrem Träger-Drittel befreit werden. Nach den bisherigen Berechnungen für die vorgesehenen Baumaßnahmen entfällt auf die Stadt Emmerich am Rhein ein Träger-Drittel von rd. 14 Mio. Euro. Die Kostenentwicklung bei dem derzeit realisierten Brückenbauwerk Baumannstraße (Ersatz BÜ Kerstenstraße) lässt eine Kostensteigerung auch bei den anderen geplanten Maßnahmen erwarten, so dass der städtische Eigenanteil von 14 Mio. Euro erheblich steigen würde und heute nur noch als Untergrenze angesehen werden kann.

Ein Ausfall der zugesagten 100%-Finanzierung würde den städtischen Haushalt stark treffen. Durch die in den Jahren 2017 und 2018 beschlossenen größeren Investitionen einschließlich des Baus der Gesamtschule steigt der Schuldenstand des städtischen Haushaltes in den (Finanzplanungs-)Jahren bereits von 13,2 Mio. Euro Ende 2016 auf 54,9 Mio. Euro 2021 an. Im Gegensatz zu der heutigen Zinslage ist für den vermutlichen Zeitpunkt der Baumaßnahmen/Abrechnung Mitte der 2020-er Jahre mit einem höheren Zinsniveau als derzeit zu rechnen. Selbst bei einer Finanzierung von „lediglich“ 14 Mio. Euro ergäbe sich bei einem angenommenen Zinssatz von 3 % für eine Laufzeit von 30 Jahren ein anfänglicher jährlicher Zinsaufwand, der die Ergebnishaushalte belasten wird, von rd. 420.000 Euro bzw. ein Liquiditätsabfluss von jährlich 710.000 €, der ggf. auch über Kassenkredite finanziert werden müsste.

Käme es dadurch wieder zu unausgeglichen Haushalten, wären die Einschränkung freiwilliger Leistungen oder die Wiedereinführung von Belastungen oder Steuererhöhungen 420.000 € (entsprechen 35 Hebesatz-Punkte Grundsteuer B) wahrscheinliche Konsequenz.

Vor dem Hintergrund des Gesagten sollte die Grundlage der zu erstellenden Stellungnahme im straßenrechtlichen Verfahren die Rückkehr zu der vor dem 07.11.2017 geltenden Beschlusslage sein.

IV. Politische Richtungsgebung?

Nachdem die Vorhabenträger und das Verkehrsministerium eindeutig Position zu der sog. ‚optimierten Gleisbettvariante‘ bezogen haben, stellt sich auch die Frage, inwieweit eine erneute Einbindung einzelner Mitglieder des Deutschen Bundestags zur Stützung und Beförderung des Ratsbeschlusses vom 07.11.2018 beizutragen vermag.

Ein direktes, in die laufenden Planfeststellungsverfahren eingreifendes Tun ist nicht vorstellbar. Im Hinblick auf eine „allgemeine politische Förderung“ haben sich drei Mitglieder des Deutschen Bundestages geäußert.

- Mit Datum vom 26.02.2018 (s. Anlage 2) informiert Frau Dr. Barbara Hendricks, MdB die Stadt Emmerich am Rhein: *„Vor dem Hintergrund, dass sowohl Die DB AG als auch Straßen NRW und in Folge das Landesverkehrsministerium die Gleisbettvariante nach intensiver Prüfung final als nicht durchführbar bezeichnen und eine alternative Planung daher ablehnen, halte ich es für unmöglich, dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages eine andere Entscheidungsgrundlage vorzulegen. Das bedaure ich sehr und sehe meine Möglichkeiten derzeit erschöpft“*
- Mittels E-Mail vom 01.03.2018 an Vertreter der BI (s. Anlage 3) äußerten sich Frau Sabine Weiss, MdB und Herr Stefan Rouenhoff, MdB zu dem hier in Rede stehenden Sachverhalt. Dies unter Bezugnahme auf Äußerungen des Parlamentarischen Staatssekretärs beim BMVI, Enak Ferlemann zum „Niederrheinischen Appell“.

Insoweit teilte der PStS bereits mit Schreiben vom 18.07.2018 (s. Anlage 4) an die Landräte der Kreise Wesel und Kleve mit, dass bei den Themen „Förderung“, „Innovativer Lärmschutz“, „Streckensicherheit“, „verträgliche Gestaltung des Lärm- und Erschütterungsschutzes, der Gleis- und Bahnhofsanlagen“ Lösungen gefunden bzw. absehbar seien. Darüber hinaus sei zu beachten: *„Inzwischen sind die planrechtlichen Verfahren incl. der Anhörungsverfahren gem. § 73 ff. VwVfG weit fortgeschritten Sämtliche im niederrheinischen Appell vorgebrachten Forderungen und Argumente der Region wurden nach meinem Verständnis im Zuge der Anhörungsverfahren in das Planfeststellungsverfahren eingebracht. Eine Bewertung und Festlegung zu konkreten, entscheidungserheblichen rechtlichen Fragestellungen erfolgt mit dem Planfeststellungsbeschluss. Das BMVI ist an diesem Verfahren nicht beteiligt und kann auch auf die Abwägungsentscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes keinen Einfluss ausüben“.*

Mit anderen Worten: Sachverhalte jenseits der ausdrücklich benannten Themen (s.o.) sind allein im Planfeststellungsverfahren abzuarbeiten. Aufgrund der ausdrücklichen Bezugnahme auf die Position des PStS ist anzunehmen, dass Frau Weiss und Herr Rouenhoff die verfahrensrechtliche Bindung des Themas „Eltenberg“ ebenfalls sehen; eine „politische Lösung“ im Deutschen Bundestag dementsprechend nicht sehen.

Den Äußerungen der drei Bundestagsmitglieder kann entnommen werden, dass ein politisches Handeln im Sinne einer ‚neuen Gewichtung‘ nicht wahrscheinlich ist.

V. Fazit

Vor dem Hintergrund des vorab Geschilderten und unter Berücksichtigung, dass der Vorhabenträger bei der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen die Gleisbettvariante umfänglich im Rahmen einer ausführlichen Variantenbewertung miteinbezogen hat, sie aber dennoch für nicht realisierbar hält, empfiehlt die Verwaltung dem Rat der Stadt Emmerich am Rhein, seinen Beschluss vom 07.11.2017 aufzuheben und in dem nun anstehenden straßenrechtlichen Verfahren eine Stellungnahme abzugeben, die in Anlehnung an seine Stellungnahme im eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren erfolgt.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

sh. Sachdarstellung

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 6.2

In Vertretung

Dr. Stefan Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage/n:

- 05 - 16 1471 2018 A 1 Schreiben Verkehrsministerium
- 05 - 16 1471 2018 A 2 Schreiben MdB Dr. Barbara Hendricks
- 05 - 16 1471 2018 A 3 Schreiben MdB Sabine Weiss und Stefan Rouenhoff
- 05 - 16 1471 2018 A 4 Schreiben MdB Enak Ferlemann