STADT EMMERICH AM RHEIN

DER BÜRGERMEISTER

Einladung
zur 46. Sitzung
des Rates
am Dienstag, dem 26.06.2018,
um 18:30 Uhr im Ratssaal

T a g e s o r d n u n g

I. Öffentlich

1		Einwohnerfragestunde
2		Feststellung der Sitzungsniederschrift vom 29.05.2018
		Eingaben an den Rat
3	01 - 16 1520/2018	Freies WLAN für die Turnhalle des Willibrord-Gymnasiums; hier: Eingabe Nr. 10/2018 des CDU-Ortsverbandes Emmerich am Rhein - Mitte
		Vorlagen
4	05 - 16 1512/2018	Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein zum Planfeststellungsverfahren nach § 17 Bundesfernstraßengesetz i. V. m. §§ 73, 76 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes NRW, - Neubau der B8 n im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs (ABS 46/2) "Emmerich-Elten (Eltenberg)"
		Anträge an den Rat
5	05 - 16 1521/2018	Antrag auf einen Bauzeitenplan; Aufzeigen des OB und Wie von Ausstiegsmöglichkeiten beim Projekt Neumarkt; hier: Antrag Nr. XXII 2018 der CDU-Ratsfraktion Emmerich am Rhein
6	05 - 16 1522/2018	Antrag zur zeitnahe Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs Wemmer & Janssen; hier: Antrag Nr. XXIII 2018 der CDU-Ratsfraktion Emmerich am Rhein
7	05 - 16 1523/2018	Rollator-Park am St. Augustinus-Heim; hier: Antrag Nr. XXIV/2018 der SPD-Ratsfraktion

8	Mitteilungen und Anfragen
9	Einwohnerfragestunde

46446 Emmerich am Rhein, den 15. Juni 2018

Peter Hinze
Vorsitzender

Ö 3

CDU-Ortsverband Emmerich am Rhein - Mitte
46446 Emmerich am Rhein

		TOP	
		Vorlagen-Nr.	Datum
Eingabe	**öffentlich**	**01 - 16 1520/2018**	**12.06.2018**

Betreff

Freies WLAN für die Turnhalle des Willibrord-Gymnasiums; hier: Eingabe Nr. 10/2018 des CDU-Ortsverbandes Emmerich am Rhein - Mitte

Beratungsfolge

Rat	26.06.2018

Beschlussvorschlag

Verweisung an den Haupt- und Finanzausschuss.

Sachverhalt :

sh. Anlage

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

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

In Vertretung

Dr. Stefan Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage/n:
01 - 16 1520 2018 A 1 Eingabe Nr. 10 2018 vom CDU-Ortsverband Emmerich am Rhein - Mitte

Ö 3

CDU

10 18
4.6.18
X
1

CDU Ortsverband Emmerich am Rhein – Mitte
Vorsitzender Bert Gricksch

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister
Eing.: 04. Juni 2018
Bgm.: X
Dez.:
FB:
Anl.: PWZ:

CDU Ortsverband Mitte • Spillingscher Weg 50 • 46446 Emmerich am Rhein

An den Bürgermeister
der Stadt Emmerich am Rhein

Bert Gricksch
Spillingscher Weg 50
46446 Emmerich am Rhein
Telefon: 0 28 22 – 6 80 80
Mobil: 0 17 22 55 21 25
E-Mail: bert@gricksch.net

4. Juni 2018

Freies WLAN für die Turnhalle des Willibrord-Gymnasiums

Eingabe:

Der CDU Ortsverband Emmerich-Mitte beantragt die Einrichtung eines öffentlichen städtischen WLAN in der Turnhalle des Willibrord-Gymnasiums.

Begründung:

Die Turnhalle des Willibrord-Gymnasiums wird durchgehend sowohl für den Schul- als auch für den Breitensport in Emmerich am Rhein genutzt. Zahlreiche Vereine nutzen die Halle für Ihre Aktivitäten sowie Turniere. Eine Internetverbindung sowohl für die Schulnutzung, die Vereine sowie Gäste von Sportveranstaltungen ist nicht vorhanden. Der mobile Datenempfang im Gebäude ist ebenfalls sehr schlecht bis gar nicht vorhanden, sodass selbst die Meldung von Turnierergebnissen durch die Vereine nur schwer möglich ist. Soweit bekannt, wurde bereits im Rahmen der Nutzung als Erstaufnahmeeinrichtung ein WLAN in der Halle installiert, sodass die technischen Möglichkeiten bestehen müssten.

Mit freundlichen Grüßen

Bert Gricksch

-Vorsitzender-

Ö 4

STADT EMMERICH AM RHEIN

DER BÜRGERMEISTER

Beschlusslauf

TOP _____

Datum

Verwaltungsvorlage **öffentlich** **05.06.2018**

Betreff

Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein zum Planfeststellungsverfahren nach § 17 Bundesfernstraßengesetz i. V. m. §§ 73, 76 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes NRW, - Neubau der B8 n im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs (ABS 46/2) "Emmerich-Elten (Eltenberg)"

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt die Stellungnahme im o.g. Planfeststellungsverfahren zum Neubau der B 8n im Zuge der Beseitigung des Bahnüberganges Emmericher Straße in der vorliegenden zweigeteilten Form.

26.06.2018 05 - 16 1512/2018 Ausschuss für Stadtentwicklung

Abstimmungsergebnis: wird in der Sitzung bekannt gegeben

26.06.2018 05 - 16 1512/2018 Haupt- und Finanzausschuss

Ö 4

STADT EMMERICH AM RHEIN

DER BÜRGERMEISTER

TOP _____

Vorlagen-Nr. Datum

		05 - 16	
Verwaltungsvorlage	**öffentlich**	**1512/2018**	**05.06.2018**

Betreff

Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein zum Planfeststellungsverfahren nach § 17 Bundesfernstraßengesetz i. V. m. §§ 73, 76 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes NRW, - Neubau der B8 n im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs (ABS 46/2) "Emmerich-Elten (Eltenberg)"

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	26.06.2018
Haupt- und Finanzausschuss	26.06.2018
Rat	26.06.2018

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt die Stellungnahme im o.g. Planfeststellungsverfahren zum Neubau der B 8n im Zuge der Beseitigung des Bahnüberganges Emmericher Straße in der vorliegenden zweigeteilten Form.

Sachdarstellung :

Veranlassung
In der Zeit vom 30.04. – 29.05.2018 haben die Planfeststellungsunterlagen zum Neubau der B8 n im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs ‚Emmericher Straße' offen gelegen. Der Einwendungszeitraum dauert noch an bis zum 29.06.2018.

Bei diesem Planfeststellungsverfahren handelt es sich um das straßenrechtliche Verfahren zur Aufhebung des BÜ Emmericher Straße.

Die Stadt Emmerich am Rhein ist aufgefordert, dazu eine Stellungnahme abzugeben und damit mögliche Einwendungen im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorzubringen. Träger der Baulast und Vorhabenträger ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein.

Öffentlich vorgestellt wurde das Vorhaben zuletzt am 08. Mai 2018 im Kolpinghaus in Emmerich – Elten durch Vertreter des Landesbetriebes Straßen NRW als Vorhabenträger.

Hauptanliegen der Planung
Anlass der Planung ist die seitens der DB AG verfolgte Aufhebung des Bahnübergangs ‚Emmericher Straße'. Dazu soll der bisherige niveaugleiche Bahnübergang aufgehoben werden.

Inhaltlich plant Straßen NRW, auf einer Länge von 1200 m eine neue B8 n nordwestlich der Gleistrasse parallel zum Gleis am Hangfuß des Eltenberges zu errichten, die in der Folge für den Hauptteil der Verkehre auch keine Gleisquerung mehr in Höhe des Viaduktes erforderlich machen würde.

Zur Vorgeschichte
Die vorgelegte Planung entspricht der bisher mit der Stadt Emmerich am Rhein abgestimmten, konsensorientierten sog. ‚Bergfußvariante' (Ratsbeschluss vom 03.12.2014). Diese war im bahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren zur ABS 46/2, Planfeststellungsabschnitt 3.5, mit Hinweis auf die Notwendigkeit eines eigenen straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens lediglich nachrichtlich dargestellt.
Mit Beschluss vom 07.11.2017 hat der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschlossen, sich nunmehr für die sog., modifizierte Gleisbettvariante' auszusprechen.
Diese stellt, im Gegensatz zur Bergfußvariante, lt Studie des Büros Hensel, "ein eigenständiges Gesamtverkehrskonzept" für Elten dar, das eine integrative Lösung sowohl der schienen- wie auch der straßentechnischen Verkehrsführung anstrebt. Dazu soll die komplette Gleisanlage westlich ihrer derzeitigen Lage im Abschnitt Hüthum bis Elten neu errichtet werden, um anschließend die B8 alt auf die derzeitige Gleistrasse zu verlegen. Diese Bundesstraße soll dann über Abzweigungen an den Ortskern sowie an einen künftigen Haltepunkt Elten angeschlossen werden und so die Hauptverkehre in Form einer Ortsumgehung um den Siedlungskern herum geführt werden. Ziel ist es unter anderem, einen Eingriff in den Hang des Eltenberges weitestgehend zu vermeiden.

Inhaltlicher Aufbau der Stellungnahme
Die nun zur Beurteilung anstehende Frage des straßenbaulichen Verlaufs der B8 wird in einem eigenen Planfeststellungsverfahren von Straßen NRW erörtert (wie auch das Eisenbahnbundesamt sein eigenes schienenbezogenes Verfahren unabhängig davon durchführt). Das Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (§ 78) sieht in bestimmten Fällen beim

Zusammentreffen mehrerer Verfahren, die Möglichkeit vor, eine einheitliche Entscheidung in nur einem gemeinsamen Planfeststellungverfahren herbeizuführen. Das hielte die Stadt Emmerich am Rhein für eine geeignetere Vorgehensweise, da die Inhalte und Auswirkungen sich z.T. überschneiden bzw. sich gegenseitig verstärken.
In dieser aktuellen Konstellation ist die Stadt Emmerich am Rhein nun aufgefordert, in dem straßenrechtlichen Verfahren Stellung zu beziehen.

Eine aufgrund der Beschlusslage vom 07.11.2017 ausschließlich auf die Gleisbettvariante ausgerichtete Stellungnahme ist aus Sicht der Verwaltung weder sachgerecht noch ratsam.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde gleichwohl für die im Planfeststellungsverfahren befindliche Variante entscheiden und bei Nichtgeltendmachung von Anregungen durch die Gemeinde gehindert sein könnten, sachlich zutreffende Einwände und Anregungen zur Verbesserung der Trasse zu berücksichtigen.
Von daher empfiehlt die Verwaltung, in einem 2. Teil der Stellungnahme die Anregungen zu dem eigentlichen Offenlageentwurf vorzutragen, die im genannten Szenario dann hilfsweise Berücksichtigung finden sollen, wenn die vom Rat favorisierte Gleisbettvariante nicht zum Planfeststellungsbeschluss kommt.
Diese Vorgehensweise wurde mit dem Rechtsberater der Stadt Emmerich am Rhein, Herrn Dr. Oerder, abgestimmt.

Anmerkung
Mit der vorliegenden Beschlusslage ist einerseits auch der Beschlussvorschlag aus der Vorlage 05 16-1471/2018, am 24.04.2018 vertagt, faktisch abschlägig beschieden, andererseits der „Konsens im Sinne der 100 % Förderung“ nach heutigem Stand nicht erreichbar.

In seinem Schreiben vom 04.06.2018, eingegangen am 08.06.2018 **(Anlage 1),** definiert der Minister für Verkehr des Landes NRW die an einen, die „100%-Förderung“ bedingenden Konsens zu stellenden Anforderungen.

Die beiliegende Stellungnahme **(Anlage 2)** entspricht der Beschlussempfehlung des Arbeitskreises ÖPNV/SPNV.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel1.3.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlagen:
Anlage 1 zu Vorlage 05-16 1512
Anlage 2 zu vorlage 05-16 1512 Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Minister

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister
Eing.: 08. Juni 2018
Bgm.:
Dez.:
FB:
Anl.: PWZ: €

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

Stadt Emmerich am Rhein
Herrn Bürgermeister Peter Hinze
Postfach 100 864
46428 Emmerich am Rhein

04. Juni 2018

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
III A 3 - 87-14/3B

Telefon 0211 3843-3226

Bahnübergangsbeseitigungen an der DB-Ausbaustrecke Oberhausen - Landesgrenze D/NL (Betuwe-Linie)
Konsenserfordernis für die vollständige Übernahme des kommunalen Kostendrittels durch das Land ("100%-Förderung")

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Hinze,

haben Sie vielen Dank für Ihren Brief vom 12.03.2018, in dem Sie unter Hinweis auf einen Ratsbeschluss zur sog. Gleisbettvariante bei der BÜ-Beseitigung Emmericher Straße (B 8) mehrere Fragen an mich richten. Diese betreffen den genauen Zeitpunkt, wann der für die Kostenübernahme durch das Land maßgebliche Konsens mit der Bahn vorliegen muss. Sehr gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, hierzu einige grundsätzliche Anmerkungen zu machen.

Eingangs ist es mir wichtig zu betonen, dass die amtierende Landesregierung wie ihre Vorgängerregierungen den Anrainerkommunen zusichert, deren Kostendrittel an den BÜ-Beseitigungen im Zuge des Ausbaus der Betuwe-Linie vollständig zu übernehmen. Diese Zusage stellt ein außergewöhnlich weitreichendes Entgegenkommen des Landes gegenüber den Anrainerkommunen dar. In der Bereitschaft, die betroffenen Kommunen von den immensen Kostenfolgen der BÜ-Beseitigungen zu entlasten, kommt auch das große landespolitische Interesse an einer zügigen Realisierung dieses nach landes- und bundesweiten Maßstäben überaus bedeutsamen Infrastrukturvorhabens zum Ausdruck. Auch die amtierende Landesregierung knüpft ihre weitreichende Zusage an die Bedingung, dass zwischen der Bahn (DB Netz AG) und der jeweiligen Anrainerkommune ein Konsens über sämtliche BÜ-Beseitigungen

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur Haltestelle Stadttor: Straßenbahnlinie 709
Buslinie 732

04

auf dem Gemeindegebiet erzielt worden ist. Dahinter steht die Erwartung der Landesregierung, dass sich bei ernsthaft geführten Verhandlungen zwischen den Kreuzungsbeteiligten bereits im Vorfeld von Planfeststellungsverfahren ein Ausgleich der möglicherweise unterschiedlichen Interessenlagen so frühzeitig erreichen lässt, dass das sich anschließende Planfeststellungsverfahren von grundsätzlichen Einwendungen der betroffenen Kommune im Interesse einer zügigen Durchführung entlastet wird.

Vor diesem Hintergrund bitte ich die folgenden Hinweise und Klarstellungen zu sehen:

Die vollständige Übernahme des kommunalen Kostendrittels durch das Land wird verwaltungsseitig umgesetzt durch entsprechende Bewilligungsbescheide der Bezirksregierung Düsseldorf. Daraus ergibt sich, dass der Gesamtkonsens mit der Anrainerkommune über alle Maßnahmen spätestens dann vorliegen muss, wenn die erste BÜ-Beseitigung auf dem jeweiligen Gemeindegebiet bei der Bezirksregierung zur Bewilligung des Kostendrittels vorliegt. Nur dann wird das Finanzministerium erklärtermaßen seine sich vorbehaltene Zustimmung zur vollständigen Übernahme geben.

Darüber hinaus gibt es für das Vorliegen des Konsenses keinen definierten Zeitpunkt. Vielmehr resultieren aus der beschriebenen Erwartungshaltung der Landesregierung einige an den Konsens anzulegende Maßstäbe. Erhebt eine Anrainerkommune im Rahmen des Anhörungsverfahrens eine Einwendung grundsätzlicher Art gegen den Plan und führt dies zu einer nennenswerten Verzögerung des Verfahrens, würde dies die Erwartungshaltung der Landesregierung enttäuschen und sie könnte darin kein konsensorientiertes Verhalten sehen. Dabei sind Einwendungen grundsätzlicher Art vor allem solche, die die Netzgestaltung und damit die Grundkonzeption der vorgelegten Planung betreffen. Ob eine Kommune eine Einwendung grundsätzlicher Art erhoben und hierdurch eine ins Gewicht fallende Verfahrensverzögerung verursacht hat, wird das Verkehrsministerium in jedem Einzelfall prüfen. Ein Konsens ist in jedem Fall dann vereitelt, wenn die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss eine Einwendung grundsätzlicher Art der Kommune zurückweist und diese daraufhin gegen den Planfeststellungsbeschluss Klage erhebt. Es liegt auf der Hand, dass spätestens dann von einem Konsens keine Rede mehr sein kann.

Es würde mich freuen, wenn ich mit diesen Ausführungen etwaige Unklarheiten bei Ihnen beseitigen konnte.

Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Wüst

STELLUNGNAHME DER STADT EMMERICH AM RHEIN

Zum Planfeststellungsverfahren nach § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i.V.m. §§ 73, 76 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW) für den

Neubau der B 8n;
Beseitigung des BÜ „Emmericher Straße“ auf dem Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein,

einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter sowie die Anlage von Kompensationsmaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein

04

INHALT

GRUNDSÄTZLICHES **4**

1 STELLUNGNAHME TEIL 1 ..... **6**

1.1 ZWEIGETEILTHEIT DER PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN 6

1.2 BESCHLUSS DES RATES DER STADT EMMERICH AM RHEIN 7

1.3 ANLASS ZUR ERSTELLUNG DER GLEISBETTVARIANTE 8

1.3.1 Gesamtübersicht der Gleisbettvariante *9*

1.3.2 Abschnitt Eltenberg, BÜ Emmericher Straße *9*

1.3.3 Abschnitt BÜ Emmericher Straße bis Sonderwykstraße *10*

1.3.4 Abschnitt Sonderwykstraße bis Lobither Straße *11*

1.3.5 Abschnitt Lobither Straße bis Bahn-km 70,5 ..... *12*

1.4 MACHBARKEITSSTUDIE 13

1.4.1 Überprüfung der Machbarkeit des Planfeststellungsentwurfes (Landesbetrieb Straßenbau NRW und DB Netz AG) *13*

1.4.2 Überprüfung der Machbarkeit der Gleisbettvariante im Vergleich zum Planfeststellungsentwurfes *13*

1.4.3 Umweltfachliche Bewertung *14*

1.5 ERGEBNIS DER GUTACHTERLICHE BETRACHTUNG 14

1.6 FORDERUNGEN ALS FAZIT DER STUDIE 16

2 STELLUNGNAHME TEIL 2 ..... **18**

2.1 ZWEIGETEILTHEIT DER PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN 18

2.2 KREUZUNGSPUNKTE BUNDESSTRAßE 8 / GLEISE 18

2.2.1 EÜ Emmericher Straße (B8) „Viadukt“ 67,740 Bahn-km *18*

2.2.2 BÜ Emmericher Straße (B8) 68,320 Bahn-km *27*

2.3 BAUWERKE IM ZUGE DIESES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN 29

2.4 LANDSCHAFTSGESTALTERISCHE EINBINDUNG 33

2.5 BETROFFENHEIT DER STADT EMMERICH AM RHEIN IN IHRER PLANUNGSHOHEIT 34

2.6 DIE BAUBETRIEBLICHE ABWICKLUNG / INFORMATIONSBÜRO 35

2.7 SICHERHEIT - STELLUNGNAHME DER FEUERWEHR EMMERICH AM RHEIN 36

2.8 LIEGENSCHAFTEN DER STADT EMMERICH AM RHEIN 36

2.9 DENKMÄLER - STELLUNGNAHME DER UNTEREN DENKMALBEHÖRDE 37

2.10 STELLUNGNAHME DER GLEICHSTELLUNGSBEAUFTRAGTEN DER STADT EMMERICH AM RHEIN 40

2.11 SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG 41

2.12 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSUNTERSUCHUNG 41

2.13 LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN / ARTENSCHUTZBEITRAG 42

2.14 FFH-VORPRÜFUNG VOGELSCHUTZGEBIET DE 4203-401 „UNTERER NIEDERRHEIN“ 47

3 ANLAGEN

3.1 MACHBARKEITSSTUDIE ZUR GLEISBETTVARIANTE EMMERICH – ELTEN (PRINTVERSION)

3.1.1 Teil I Anlass und Aufgabenstellung

3.1.2 Teil II Fazit

3.1.3 Teil III Technische und umweltfachliche Planungsbeschreibung

3.2 MACHBARKEITSSTUDIE ZUR GLEISBETTVARIANTE EMMERICH – ELTEN (CD)

GRUNDSÄTZLICHES

In dieser Stellungnahme nimmt die Stadt Emmerich am Rhein ihr Recht in Anspruch, als Inhaberin der Planungshoheit, Trägerin öffentlicher Belange und auch Grundstückseigentümerin Einwendungen im Planfeststellungsverfahren zu erheben.

Diese Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein im Verfahren ist zweigeteilt.

Teil 1

Der erste Teil der Stellungnahme orientiert sich an der Gleisbettvariante, die von der Bürgerinitiative „Rettet den Eltenberg" und dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) entwickelt wurde.

Die Stadt Emmerich am Rhein spricht sich für diese Variante aus.

Damit folgt die Stellungnahme dem Beschluss des Rates vom 07.11.2017, der sich dafür entschieden hat, für den Planfeststellungsabschnitt 3.5 der ABS 46/2 die optimierte modifizierte Gleisbettvariante anzustreben.

Teil 2

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert die Berücksichtigung der Stellungnahme Teil 1 – Gleisbettvariante –.

Der zweite Teil der Stellungnahme wird hilfsweise geltend gemacht für den Fall, dass der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde bei der bisherigen Planung verbleiben und sich gleichwohl für die im Planfeststellungsverfahren befindliche Variante entscheiden.

STELLUNGNAHME TEIL 1

1 STELLUNGNAHME TEIL 1

1.1 Zweigeteiltheit der Planfeststellungsverfahren

Der § 78 Verwaltungsverfahrensgesetz Nordrhein-Westfalen (VwVfG. NRW) regelt das Zusammentreffen mehrerer Vorhaben. Wortwörtlich heißt es dort:

(1) Treffen mehrere selbstständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, so findet für diese Vorhaben oder für deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren statt.

Die Stadt Emmerich am Rhein vertritt die Auffassung, dass diese gesetzliche Regelung insofern auf den vorliegenden Sachverhalt zutrifft, als dass das straßenrechtliche Verfahren der B8 neu / Beseitigung des Bahnübergangs Emmericher Straße, zusammen betrachtet werden müsste mit dem schienenrechtlichen Verfahren der ABS 46/2, Planfeststellungsabschnitt 3.5. Insbesondere alle fachgutachterlichen Aspekte der Lärmemissionen und der Umweltauswirkungen lassen sich kaum unabhängig voneinander bewerten oder aber basieren im Grunde genommen auf den sehr ausführlichen Grundlagenerhebungen im schienenrechtlichen Verfahren.

1.2 Beschluss des Rates der Stadt Emmerich am Rhein

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat am 07.11.2017 beschlossen, für den Planfeststellungsabschnitt 3.5 der ABS 46/2 die optimierte modifizierte Gleisbettvariante anzustreben.

Dieser Beschluss lautet wie folgt :

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.

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

Das hier angesprochene Alternativkonzept der Gleisbettvariante hat zum Ziel, den durch Straßen NRW und die Bahn AG beabsichtigten enormen Eingriff in den Eltenberg im Zuge der Ausbaumaßnahmen auf ein Minimum zu reduzieren.

Diese Reduzierung wird möglich durch die Verschiebung der gesamten Bahnanlagen im Bereich des Eltenberg in südwestlicher Richtung. Die heutige, links der Bahn liegende B 8 in diesem Bereich wird in diesem Zusammenhang auf die rechte Bahnseite verlegt und vom jetzigen Gleisbett aufgenommen, daher die Bezeichnung „Gleisbettvariante".

Insofern stellt die Gleisbettvariante nicht nur einen Lösungsvorschlag für den BÜ Emmericher Straße dar, sondern stellt ein eigenständiges Gesamtverkehrskonzept für den Ortsteil Elten dar.

1.3 Anlass zur Erstellung der Gleisbettvariante (s. Anlage 3.1.1)

Die im jetzigen Planfeststellungsverfahren des Landesbetriebes Straßenbau NRW offengelegten Planungen wurden bereits im Verfahren zur ABS 46/2 PFA 3.5 nachrichtlich mit dargestellt (Planungen Dritter).

In den seinerzeitigen Planungen beabsichtigte die Deutsche Bahn AG, die Strecke 2270 zwischen Oberhausen und Emmerich, mit Weiterführung bis zur Deutsch – Niederländischen Grenze, zur Kapazitätssteigerung mit einem dritten Gleis auszubauen.

Der Planfeststellungsabschnitt 3.5 ist ab km 65,000 bis 72,613 (Staatsgrenze) der letzte Abschnitt der ABS 46/2. Die Eisenbahntrasse schmiegt sich unmittelbar an den nordwestlich gelegenen Eltenberg des Ortsteils Elten der Stadt Emmerich am Rhein an.

Das Verkehrskonzept des Vorhabenträgers der ABS 46/2 sieht vor, das sogenannte Dritte Gleis südwestlich, also in Kilometrierungsrichtung links der Bahn, anzuordnen. Dementsprechende Planfeststellungsunterlagen wurden vorbereitet und Ende des Jahres 2014 öffentlich ausgelegt.

Die von der Bahn AG ausgelegten Unterlagen stießen auf enormen Widerstand der betroffenen Bürger, vor allem im Stadtteil Elten von Emmerich. Die Stadt Emmerich am Rhein verfolgt nicht die grundsätzliche Ablehnung des kapazitiven Ausbaus der betroffenen Eisenbahnstrecke. Hervorzuheben ist, dass hier ein eigenständiges Gesamtverkehrskonzept (Gleisbettvariante) entwickelt wurde, welches im weitesten Sinne die Gesamtmaßnahme in der Umsetzung unterstützt.

Die Komplexität dieses Gesamtkonzeptes spiegelt sich nicht alleine in der anspruchsvollen Trassierung der Gleisanlagen wieder. Vielmehr wurden hier die Verlegung der heutigen Bundesstraße B8 (zukünftig L 7) sowie innerstädtische Verkehrsbeziehungen und ein künftiger Haltepunkt Elten mit kurzen Querungshilfen für Fuß- und Radverkehr bereits berücksichtigt.

Das hier angesprochene Alternativkonzept hat zum Ziel, den mit der bergfußnahen Variante beabsichtigten enormen Eingriff in den Eltenberg im Zuge der Ausbaumaßnahmen auf ein Minimum zu reduzieren. Diese Reduzierung wird möglich durch die Verschiebung der gesamten Bahnanlagen im Bereich des Eltenberg in südwestlicher Richtung. Die heutige, links der Bahn liegende B 8 in diesem Bereich wird in diesem Zusammenhang auf die rechte Bahnseite verlegt und vom jetzigen Gleisbett aufgenommen, daher die Bezeichnung „Gleisbettvariante“

1.3.1 **Gesamtübersicht der Gleisbettvariante**

Die Verlegung der B8 bzw. Emmericher Straße und Zevenaarer Straße auf das Gleisbett der bestehenden Bahntrasse kann bei der Gleisbettvariante in 4 Teilbereiche aufgeteilt werden.

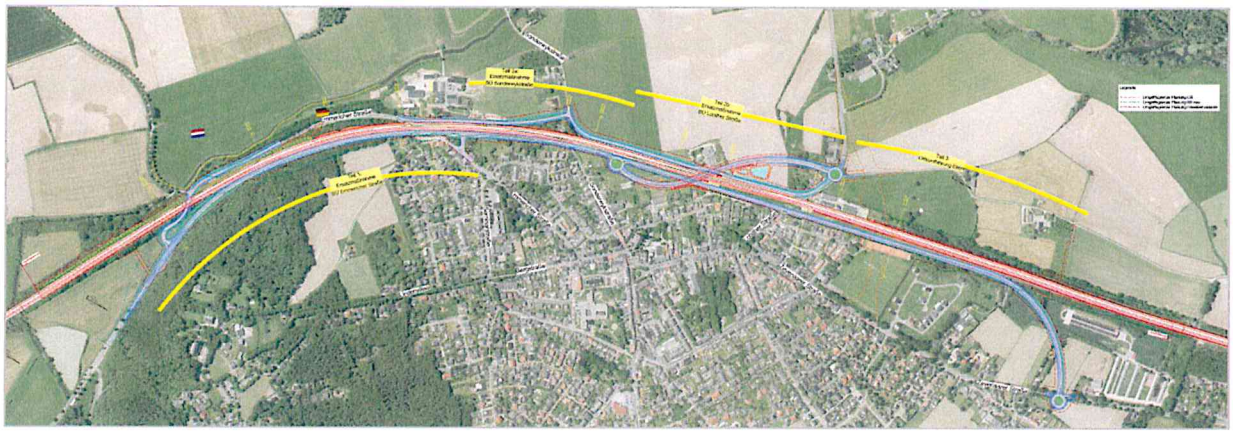


Abbildung 1 Auszug Machbarkeitsstudie Hensel Infrastruktur

1.3.2 **Abschnitt Eltenberg, BÜ Emmericher Straße**

In der Gleisbettvariante wird die Bahn soweit wie möglich vom Eltenberg abgerückt. Dabei werden vor allem die Brücke des Spyker Wegs über die Wild als auch die Staatsgrenze Deutschland / Niederlande berücksichtigt. Das Viadukt entfällt und wird durch eine ‚schleifende' Unterführung ersetzt.

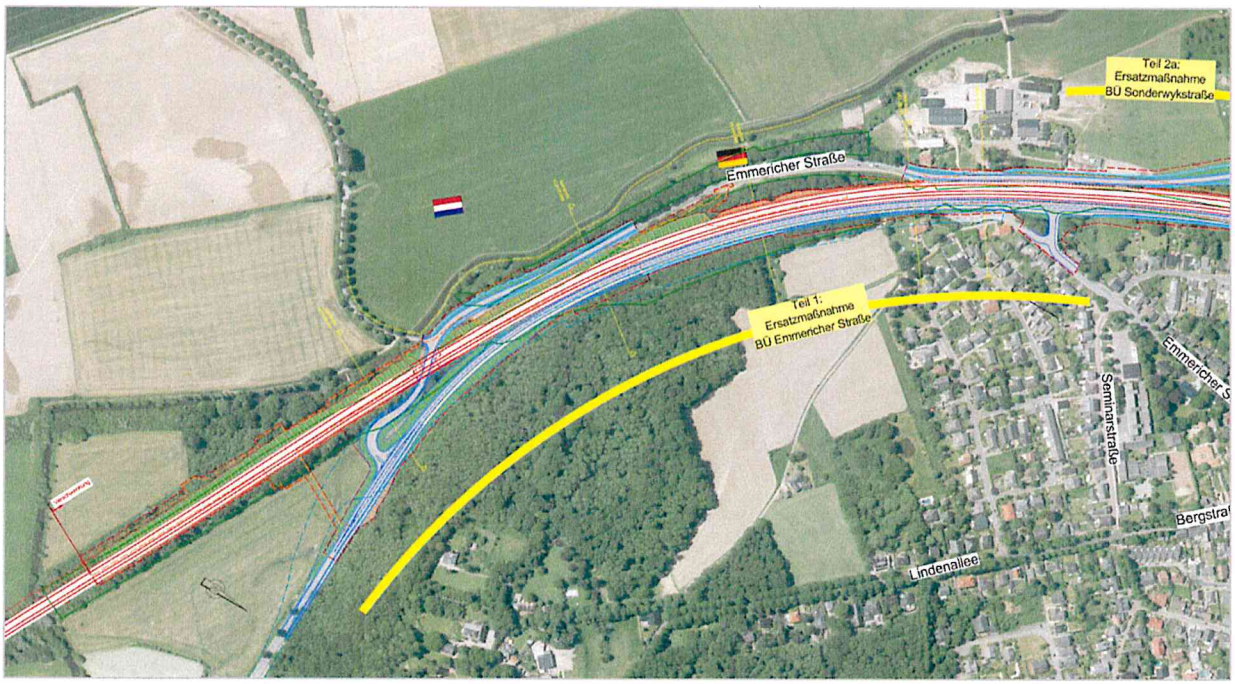


Abbildung 2 Auszug Machbarkeitsstudie Hensel Infrastruktur

Die B8 bleibt ebenfalls bahnrechts wobei der Eingriff in den Eltenberg soweit wie möglich minimiert wird. Die B 8 liegt dabei im Bereich des jetzigen Gleisbetts. Die Gradiente der B 8 wird so gewählt, dass möglichst keine oder nur kurze und niedrige Stützwände auf der Seite des Eltenbergs erforderlich werden.

Im Gegensatz zum Planungsentwurf des Vorhabenträgers muss das Wohngebäude Emmericher Straße 57 „Am Englischen Hügel" nicht abgebrochen werden und die bestehenden Grundstücksgrenzen werden gehalten.

1.3.3 **Abschnitt BÜ Emmericher Straße bis Sonderwykstraße**

Nördlich der Bahn wird die verlegte B8 eng gebündelt, um Eingriffe in die nördlich angrenzenden Privatgrundstücke zu reduzieren. In diesem Bereich wird der kombinierte F+R-Weg mittels Bordstein von der Fahrbahn abgetrennt, auf den Trennstreifen zwischen kombinierten F+R-Weg wird damit verzichtet.

Die von Norden aus Elten kommende alte Emmericher Straße wird nach Süden unter Berücksichtigung der erforderlichen Kurvenaufweitung abgeschwenkt und senkrecht an die verlegte B8 angeschlossen.

Für die Fahrtrichtung Nord-Süd wird in der verlegten B8 eine Linksabbiegerspur angeordnet. Die südlich dieser Einmündung gelegenen Grundstücke, die über die alte Emmericher Straße bzw. „Am Englischen Hügel" erschlossen sind, werden über eine ebenfalls abgeschwenkte Einmündung in die neue Anbindung an die verlegte B8 angeschlossen.

Der Fahrbahnrand des südlich der Bahntrasse verlegten Tichelkamps verläuft dabei in einem Abstand von ca. 6 m am Mühlenstumpf der Wittenhorstmühle vorbei. Der Höhenunterschied zwischen der Wittenhorstmühle und der Straße wird mittels Stützmauer abgefangen. Nördlich der Wittenhorstmühle liegt der verlegte Tichelkamp in leichter Dammlage.

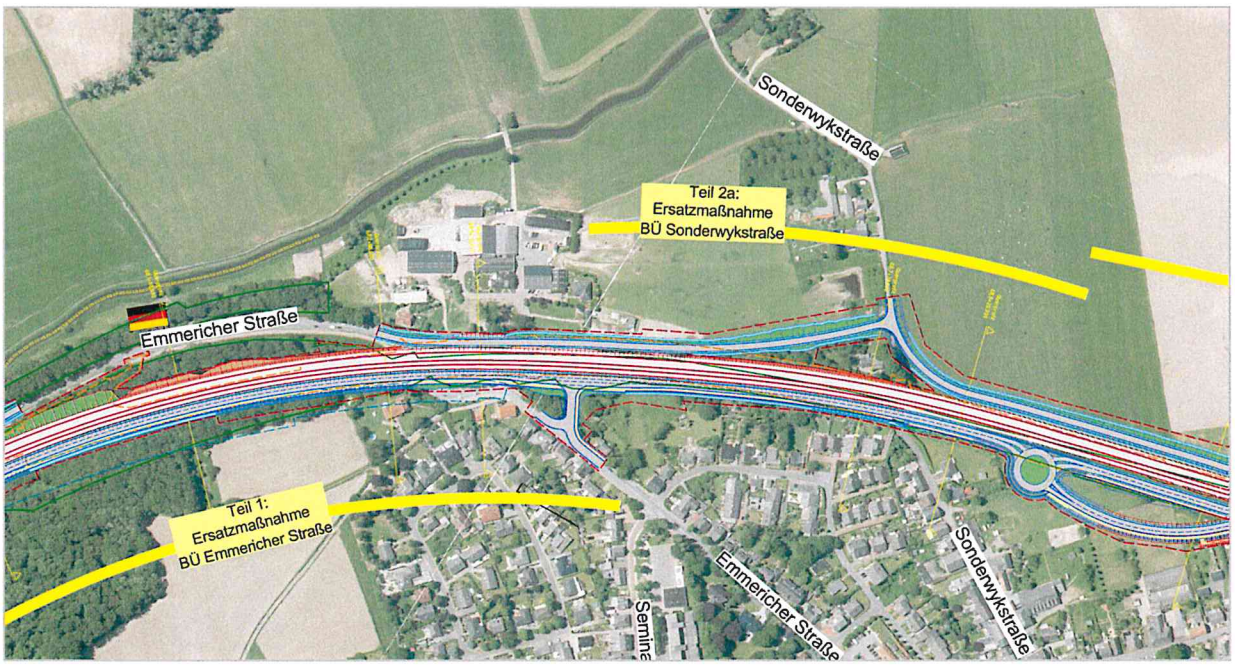


Abbildung 3 Auszug Machbarkeitsstudie Hensel Infrastruktur

1.3.4 **Abschnitt Sonderwykstraße bis Lobither Straße**

Der verlegte Tichelkamp schwenkt ab ca. Bahn-km 68,55 nach Süden ab, um das Anwesen Sonderwykstraße 29 zu umfahren. Der von Norden kommende Tichelkamp schwenkt als bevorrechtigte Straße auf die bestehende Sonderwykstraße Richtung Westen, der von Süden kommende abgeschwenkte Tichelkamp mündet auf Höhe Sonderwykstraße 29 ein.

Der Bahnübergang „Lobither Straße“ wird ebenfalls beseitigt. Durch die neue Lage der Zevenaarer Straße (B8) im Gleisbett kann die Anbindung der neuen „Lobither Straße“ im Vergleich zum Planungsentwurf ohne Eingriff in den Sportplatz erfolgen. Die neue Verbindung zwischen verlegter B8 und Lobither Straße quert etwa bei Bahn-km 69,12 die Bahntrasse. Wie im Planungsentwurf ist eine Grundwasserwanne als auch ein Absetz- und Versickerbecken erforderlich.

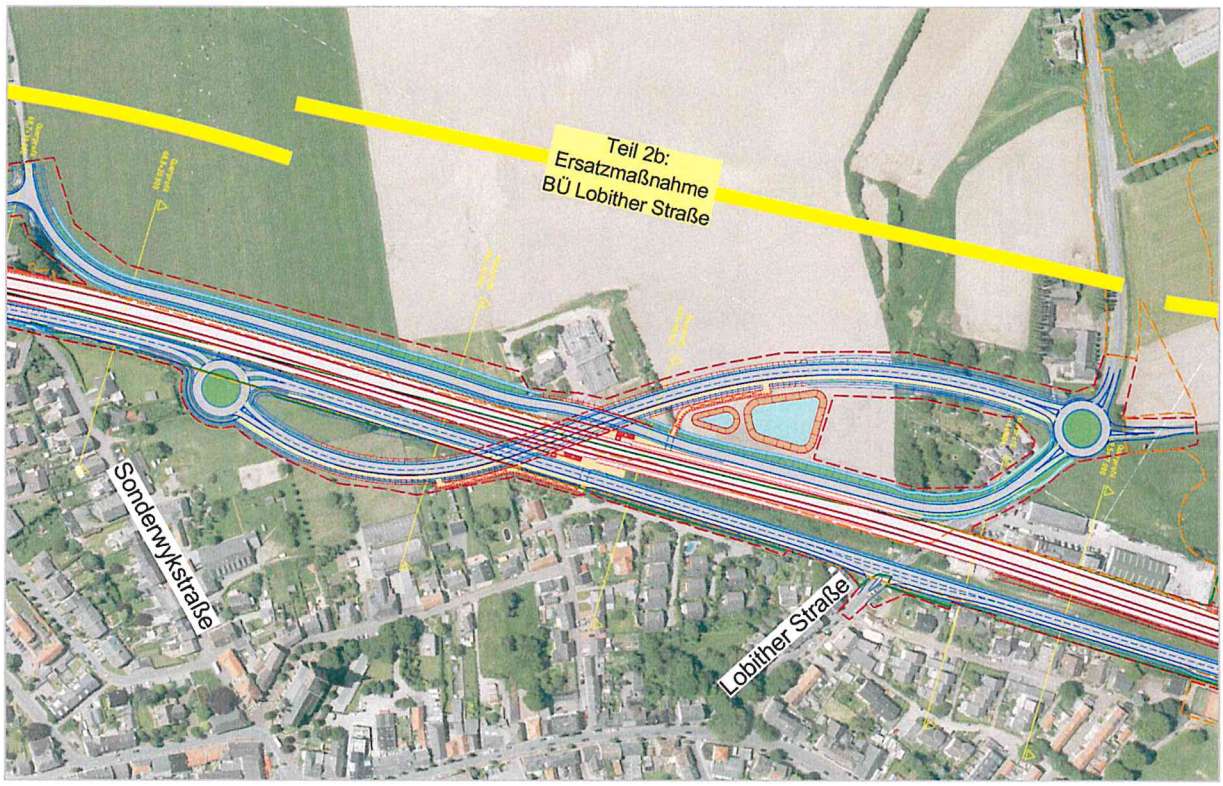


Abbildung 4 Auszug Machbarkeitsstudie Hensel Infrastruktur

1.3.5 **Abschnitt Lobither Straße bis Bahn-km 70,5**

Mit der Einmündung der Lobither Straße an die in das Gleisbett verlegten Zevenaarer Straße sind alle Verkehrsbeziehungen wieder hergestellt. Die weitere Verlängerung der ins Gleisbett verlegten Zevenaarer Straße nach Norden am Sportplatz vorbei bis auf Höhe der Geflügelfarm mit Anschluss an die bestehende Zevenaarer Straße Richtung Niederlande dient dem Nachweis der Machbarkeit und kann eigenständig zu einem späteren Zeitpunkt bautechnisch umgesetzt werden.

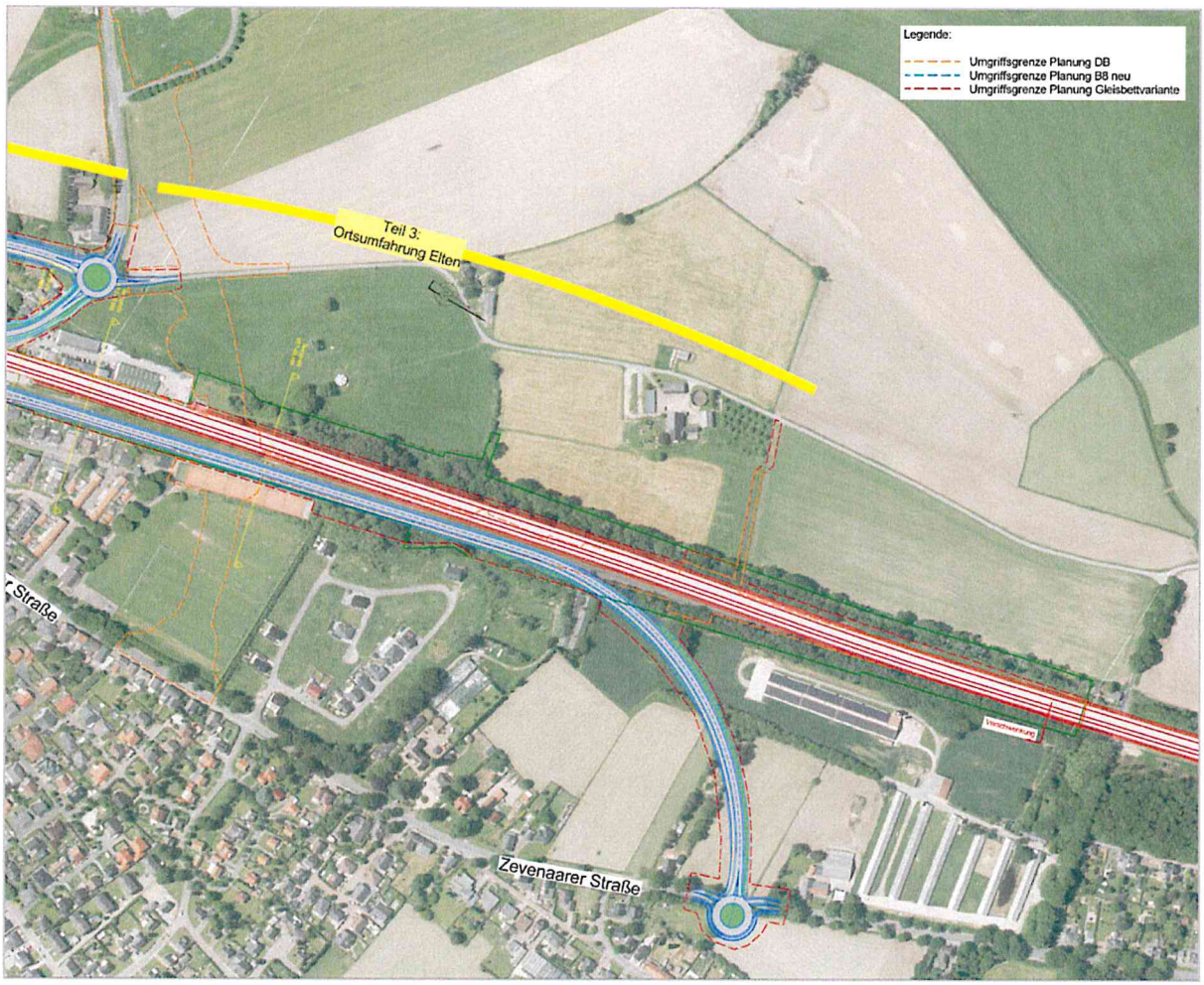


Abbildung 5 Auszug Machbarkeitsstudie Hensel Infrastruktur

1.4 Machbarkeitsstudie (s. Anlage 3.1.3)

Die Durchführung der Machbarkeitsstudie hinsichtlich des alternativen Konzeptes der BI „Rettet den Eltenberg" und der Naturschutzbundes Deutschland (NABU) im Vergleich zu den Planfeststellungsunterlagen der Vorhabenträger erfolgte unter folgender Aufgabenstellung:

1.4.1 **Überprüfung der Machbarkeit des Planfeststellungsentwurfes (Landesbetrieb Straßenbau NRW und DB Netz AG)**

- Qualitative Bewertung der durch den Vorhabenträger eingereichten Planfeststellungsunterlagen hinsichtlich:
  - Gewähltes Antragsverfahren und Planrechtfertigung für die vorliegende Antragstellung
  - Bewertung durchgeführter Abwägungsprozesse zu möglichen Alternativen bzw. Varianten
  - Bewertung von Finanzierung und Kostenaussagen
  - Nachweis der bautechnischen Umsetzung
- Vergleich der Planfeststellungsvariante zur Gleisbettvariante unter Berücksichtigung der zu verlegenden B 8 aus technisch / funktionaler, aus umweltfachlicher und kostenrelevanter Sicht

1.4.2 **Überprüfung der Machbarkeit der Gleisbettvariante im Vergleich zum Planfeststellungsentwurfes**

- Rechnerischer Nachweis der gleisgeometrischen Anlagen entsprechend nach Lage und Höhe einschließlich erforderlicher konstruktiver Bauwerke und zeichnerische Darstellung.
- Rechnerischer und geometrischer Nachweis der im Zusammenhang anfallenden Straßenverkehrsanlagen nach Lage und Höhe einschließlich konstruktiver Bauwerke und zeichnerischer Darstellung.
- Berücksichtigung des zukünftigen Eisenbahnhaltepunktes in Elten, aufgrund der Nahverkehrsbestellung des VRR.
- Nachweisführung der Bautechnischen Umsetzung unter Aufrechterhaltung aller Verkehrsbeziehungen.
- Kostenberechnung nach Kostengruppenkatalog
  - für den Planfeststellungsentwurf des Vorhabenträgers unter Berücksichtigung der Verlegung der B 8 rechts der Bahn.
  - für das Alternativkonzept „Gleisbettvariante", unter Berücksichtigung der Verlegung der B 8 rechts der Bahn.

1.4.3 **Umweltfachliche Bewertung**

- Überprüfung der umweltfachlichen Aussagen und Bewertungen der UVS des Planfeststellungsentwurfes des Vorhabenträgers unter Berücksichtigung der zu verlegenden B 8 rechts der Bahn.

- Bewertung der umweltrelevanten Eingriffe des Alternativkonzepts „Gleisbettvariante" der BI unter Berücksichtigung der zu verlegenden B 8 rechts der Bahn.

- Überprüfung und Bewertung der umweltfachlichen Aussagen zum Konzept Gleisbettvariante, die durch das Konsortium IVV/ Smeets im Auftrag der Stadt Emmerich durchgeführt wurden.

- Überprüfung und Bewertung der Kostenermittlung zum Konzept Gleisbettvariante, die durch das Konsortium IVV/Smeets im Auftrag der Stadt Emmerich durchgeführt wurden.

1.5 Ergebnis der gutachterliche Betrachtung (s. Anlage 3.1.2)

Die ursprüngliche Frage nach der generellen (geometrischen) Machbarkeit der Gleisbettvariante wurde unter Berücksichtigung der gültigen Richtlinien und denselben Entwurfsgeschwindigkeiten erarbeitet. Sie ist demnach machbar.

Dies vorausgesetzt ermöglichte es einen Variantenvergleich nach technisch- und umweltfachlichen sowie finanziellen Kriterien zwischen dem DB / Landesbetrieb-Entwurf und der Gleisbettvariante innerhalb dieser Studie durchzuführen.

Die Planunterlagen des Landesbetrieb Straßenbau / der DB AG sind technisch sorgfältig erarbeitet worden, weisen jedoch im Abwägungsprozess zwischen Umwelt und Planungsvorhaben Dritter erhebliche Mängel auf.

Die Planfeststellungsunterlagen zur ABS 46/2 wurden losgelöst von dem parallelen Vorhaben der Umverlegung der B 8 erstellt und ausschließlich auf die Belange der Schiene ausgerichtet. Die Berücksichtigung der B 8 hätte auf jeden Fall nach § 78 des VwVfG (Zusammentreffen mehrerer Vorhaben) erfolgen müssen. Bedingt hierdurch würde mit der Lösung der DB AG die anschließend in einem eigenständigen Genehmigungsverfahren vorgesehene B 8 keine Genehmigung erfahren dürfen. Die Missachtung und Verstöße aus umweltfachlicher Sicht würden für die Genehmigung ein KO – Kriterium bedeuten.

Im selben Kontext ist das Versäumnis zu werten, den vertraglich zwischen Land NRW, dem Bahnbetreiber und dem VRR als Besteller vereinbarten Haltepunkt planerisch nicht mit auszuweisen.

Die vergleichende Gegenüberstellung von Gleisbettvariante und DB / Landesbetrieb-Planung hat zum Ergebnis, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Gleisbettvariante im Bereich des Eltenberges deutlich geringer sind. Im weiteren Verlauf der Strecke nach Norden ist die Flächeninanspruchnahme durch die Gleisbettvariante rein rechnerisch höher, allerdings ist dabei der Umstand nicht berücksichtigt, dass sie dafür bisher bestehende querende Verkehrsbeziehungen erhält und nicht, wie die DB-Variante, diese reduziert und einschränkt.

Insbesondere die Abarbeitung des gesetzlichen Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG weist grundsätzliche und schwerwiegende Mängel auf. Eine Neubearbeitung dieses Themenfeldes inklusive einer gründlichen Prüfung von naturschutzfachlich verträglicheren Alternativen ist unverzichtbar.

Die damit einhergehende notwendige Überarbeitung durch eine Neutrassierung der Gleisanlagen im Bereich des Eltenberg, sollte genutzt werden, um eine generelle Verfolgung der Gleisbettvariante umzusetzen.

Die Kosten wurden für Gleisbettvariante und die DB-Planung nach denselben Kriterien ermittelt. Entgegen der im Jahre 2014 von öffentlicher Stellen getätigten Aussagen, die Gleisbettvariante sei 70 Mio € kostspieliger als der von der Bahn AG eingereichte Entwurf, lässt sich hier nach einer detaillierten Kostenermittlung das Gegenteil feststellen. Die Ergebnisse der Kostenermittlung sind für beide Entwürfe annähernd gleich. Die Gleisbettvariante weist sogar einen leichten Vorteil aus. Es sei darauf verwiesen, dass in diesem Zusammenhang eine Gesamtbetrachtung aller notwendigen Baumaßnahmen, also einschließlich der Verlegung der B8 n, stattgefunden hat.

Das Gutachten kommt somit zu folgendem Ergebnis:

- Die Gleisbettvariante ist nach dem Regelwerk der Eisenbahn und des Straßenbaus technisch umsetzbar.

- Die Gleisbettvariante weist aufgrund der nach langer Zeit wieder herstellbaren innerstädtisch, kurzen Wegebeziehungen das für Elten eindeutig bessere Verkehrskonzept aus.

- Ebenfalls ist aus umweltfachlicher Sicht der Gleisbettvariante eindeutig der Vorzug zu geben, da die separate Verlegung der B 8 in dem von der DB und dem Landesbetrieb vorgesehen Bereich aus umweltfachlicher Sicht keine Baugenehmigung erteilt werden dürfte.

- Neben den funktionalen und den umweltfachlichen Vorteilen belegt die durchgeführte Kostenermittlung, dass die Gleisbettvariante im Vergleich zum DB Entwurf einschließlich der B8 - Verlegung für ca. 3 Mio € günstiger bautechnisch umsetzbar ist. Damit ist ihr auch aus wirtschaftlichen Gründen der Vorzug zu geben.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert daher eine Umsetzung der Gleisbettvariante.

Die Stadt Emmerich am Rhein sieht die im Entwurf des Aufgabenträgers angedachte ersatzlose Aufgabe der Bushaltestelle ‚Spyker Weg' kritisch. Sie wird zu der neuen Trassenführung ein Busroutenkonzept erarbeiten und in der Folge Stellung nehmen.

1.6 Forderungen als Fazit der Studie

1. Politisch einen Stopp bei beiden Verfahren zu den laufenden Planfeststellungsverfahren beider Projekte bewirken

2. Aufforderung der Entscheidungsträger durch die Verkehrsminister (Land/Bund) bei „Bahn AG" und „Straßen NRW", nicht zuletzt aufgrund der 100% Finanzierung der Gesamtmaßnahmen aus Steuermitteln, ein gemeinsames Verfahren nach §78 (VwVfG) durchzuführen.

3. Beide Vorhabenträger in ihrem Handeln begleiten und –ggf. politische Verantwortung für unkonventionelle Entscheidungen, die nicht der üblichen Finanzierungspraxis entsprechen –übernehmen.

4. Sorge dafür tragen, die Planung für die Gleisbettvariante umgehend zu vergeben, so dass die Baurechtstitelerlangung schnellstens erreicht wird.

Die gesamte Machbarkeitsstudie ist als Printversion (Anlage 3.1) sowie in digitaler Form beigefügt.

STELLUNGNAHME TEIL 2

2 STELLUNGNAHME TEIL 2

Die Stadt Emmerich am Rhein nimmt folgend zum offen gelegten Planfeststellungsentwurf des Landesbetriebes Straßenbau NRW als Trägerin öffentlicher Belange sowie der Planungshoheit und Grundstückseigentümerin Stellung:

2.1 Zweigeteiltheit der Planfeststellungsverfahren

Der § 78 Verwaltungsverfahrensgesetz Nordrhein-Westfalen (VwVfG. NRW) regelt das Zusammentreffen mehrerer Vorhaben. Wortwörtlich heißt es dort:

(1) Treffen mehrere selbstständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, so findet für diese Vorhaben oder für deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren statt.

Die Stadt Emmerich am Rhein vertritt die Auffassung, dass diese gesetzliche Regelung insofern auf den vorliegenden Sachverhalt zutrifft, als das das straßenrechtliche Verfahren der B8 neu / Beseitigung des Bahnübergangs Emmericher Straße, zusammen betrachtet werden müsste mit dem schienenrechtlichen Verfahren der ABS 46/2, Planfeststellungsabschnitt 3.5. Insbesondere alle fachgutachterlichen Aspekte der Lärmemissionen und der Umweltauswirkungen lassen sich kaum unabhängig voneinander bewerten oder aber basieren im Grunde genommen auf den sehr ausführlichen Grundlagenerhebungen im schienenrechtlichen Verfahren.

2.2 Kreuzungspunkte Bundesstraße 8 / Gleise

2.2.1 **EÜ Emmericher Straße (B8) „Viadukt“** **67,740 Bahn-km**

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Die Emmericher Straße (B8) stellt sich als Verbindung zwischen den Ortsteilen Elten und Hüthum sowie in die niederländische Nachbargemeinde Zevenaar dar, dies mit Anschluss an die niederländischen Nationalwege N811 und N812.

Sie befindet sich im Bereich der vorh. EÜ außerhalb der geschlossen Ortschaft und hat ausschließlich Verbindungsfunktion. Die Bundesstraße hat hier eine Verkehrsbelastung von 5.647 DTV, dies schließt eine Frequentierung von 170 Radfahrern ein.

Entlang der Straße und somit durch die EÜ führen verschiedene Rad- und Wanderrouten :

Fünf eigene Radtouren rund um Emmerich, die Niederrheinroute, die Kulturroute, das landesweite Radverkehrswegenetz, diverse niederländischen TOP-Routen, das niederländische Knotenpunktsystem sowie verschiedene Inline-Skaterrouten und der LAW-9 (Pieterpad).

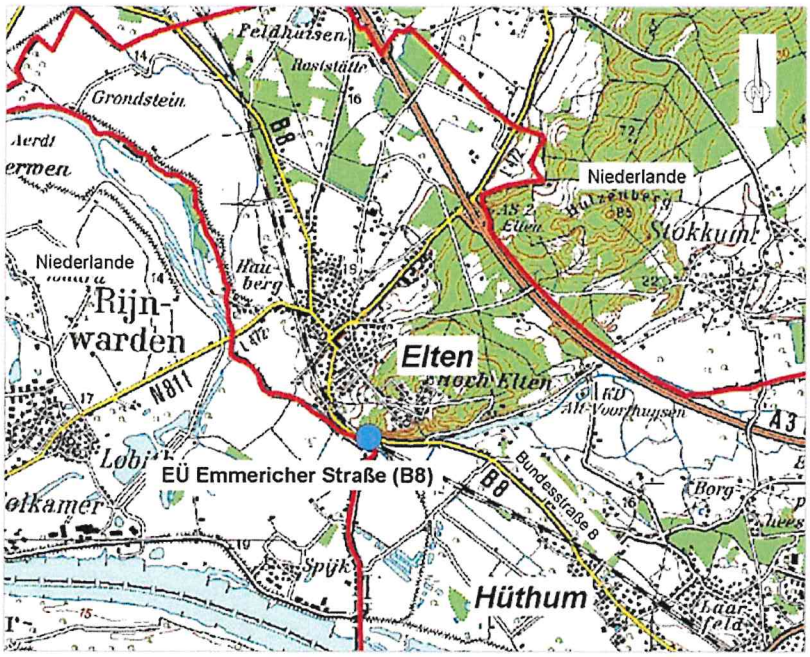


Abbildung 6 Bildausschnitt aus der Topographischen Karte TK50

Planung der DB AG

Südlich der bestehenden zweigleisigen Eisenbahnüberführung wird für das zusätzliche 3. Gleis eine neue eingleisige Eisenbahnüberführung errichtet. Die bestehende EÜ bleibt unverändert.

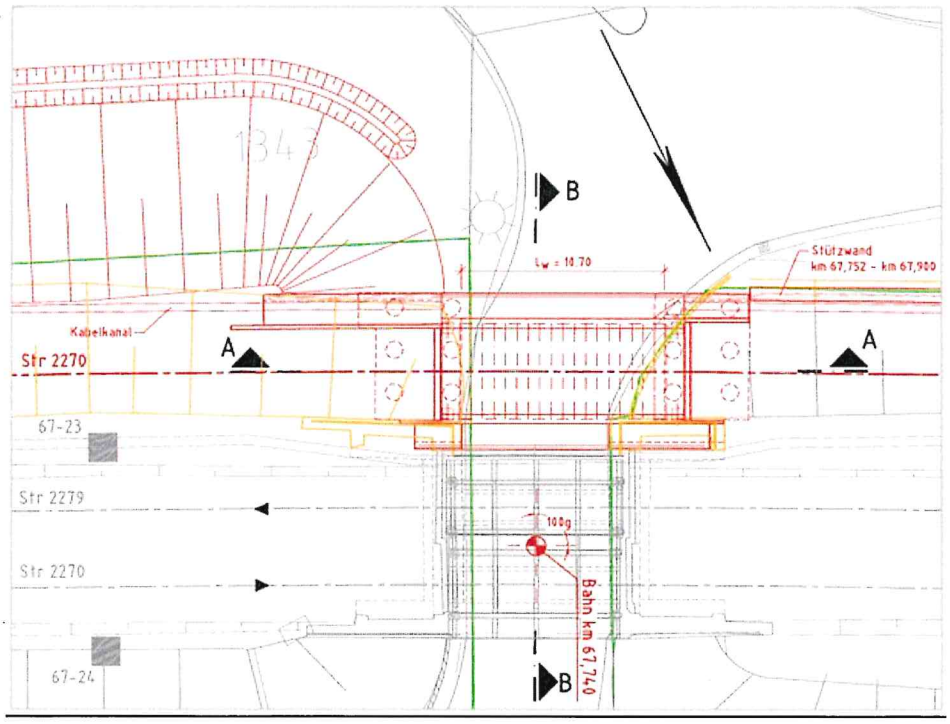


Abbildung 7 Auszug aus dem Bauwerksplan der DB AG

Planung des Landesbetriebes Straßenbau NRW

Der Landesbetrieb plant in diesem eigenständigen straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren den BÜ Emmericher Straße (Bahn-km 68,320) aufzuheben. Als Ersatzmaßnahme ist eine Verlegung der Bundesstraße 8 geplant; diese soll in Zukunft nördlich der Bahntrasse verbleiben und so den BÜ als auch die EÜ Emmericher Straße nicht mehr kreuzen (B8n).

Die B8 neu führt von Osten kommend über die bestehende B8 und trifft im Bereich des jetzigen BÜ wieder auf die bestehende Bundesstraße.

Nach Fertigstellung der Bundesstraße B8 neu wird diese voraussichtlich zur Landesstraße L7 abgestuft werden. Diese Abstufung trat bereits ab dem 01.01.2015 für die Bundesstraße 8 auf dem Stadtgebiet Emmerich am Rhein zwischen Knotenpunkt 4104013 und 4103006 (B8/B220a) in Kraft.

Die B8 alt wird dann zur Stadtstraße abgestuft werden.

Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Die Stadt Emmerich am Rhein stimmt der vorgelegten Planung, der Errichtung einer Straßenüberführung an der Nordseite und einer Eisenbahnüberführung an der Südseite des bestehenden Bauwerkes (Viadukt), nicht zu.

Sie besteht auf ein Gesamtbauwerk. Dieses beinhaltet nicht nur die Errichtung eines neuen Bauwerkes für alle drei Gleistrassen, sondern auch die Berücksichtigung des durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW geplanten Bauwerkes zur Führung der B8 neu über die jetzige B8. Dieses Gesamtbauwerk verfügt über ausreichend breite Nebenanlagen. Die Bundesstraße 8 alt verläuft in einem spitzen Winkel unter der EÜ/SÜ.

Der Querschnitt des Gesamtbauwerkes beinhaltet nicht nur eine zweistreifige Fahrbahn, sondern auch einen einseitigen Zweirichtungsgeh-, radweg.

Was die Kostenfrage zur Erneuerung des Bestandsbauwerkes betrifft, weist die Stadt Emmerich am Rhein darauf hin, dass im Hinblick auf dessen Verkehrssicherheit, Zustand und Dimensionierung der zuständige Baulastträger gemäß § 12.1 EKrG den Neubau des Viadukts hätte verlangen müssen.

Wenn das Bauwerk erneuert wird, ist zu prüfen, ob die Querung nicht rechtwinklig sondern im schleifenden Schnitt erfolgen kann, um die Sichtbeziehungen zu verbessern.

Abwägung

- **Bestand**

Ingenieurbauwerke unterliegen Alterungsprozessen. Diese sind unter anderem abhängig vom verwendeten Material und der Nutzung.

Die Nutzungsdauer für Brückenbauwerke ist gemäß der ABBV (Verordnung für die Berechnung von Ablösebeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz) zu ermitteln. In dieser Verordnung werden die theoretischen Nutzungsdauern aufgezeigt. Diese differieren je nach Bauteil.

Für Brückenunterbauten also Widerlager, Flügelwände oder Pfeiler jeweils einschl. Gründung aus Mauerwerk, Beton oder Stahlbeton werden 110 Jahren angegeben.

Das Baujahr der EÜ Emmericher Straße wird mit 1855 angegeben. In 1925 und 1947 wurde jeweils eine Seite des Überbaus erneuert.

Die letzte Brückenhauptprüfung fand am 19.04.2017 statt. Im Zuge dieser werden die Bauwerke nach den Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF) erfasst.

Als Ergebnis wurde für alle Bauteile nachfolgender Zustand dokumentiert.

heute :	3
in 6 Jahren :	3
in 18 Jahren :	4

Entsprechend den o.g. Richtlinien sind diese wie folgt zu werten (Auszug).

Notenbereich	*Beschreibung*
1,0-1,4	*sehr guter Zustand* *Die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit des Bauwerks sind gegeben.*
1,5-1,9	*guter Zustand* *Die Standsicherheit und Verkehrssicherheit des Bauwerks sind gegeben.* *Die Dauerhaftigkeit mindestens einer Bauteilgruppe kann beeinträchtigt sein.*
2,0-2,4	*befriedigender Zustand* *Die Standsicherheit und Verkehrssicherheit des Bauwerks sind gegeben.* *Die Standsicherheit und/oder Dauerhaftigkeit mindestens einer Bauteilgruppe können beeinträchtigt sein.*
2,5-2,9	*ausreichender Zustand* *Die Standsicherheit des Bauwerks ist gegeben.* *Die Verkehrssicherheit des Bauwerks kann beeinträchtigt sein.* *Die Standsicherheit und/oder Dauerhaftigkeit mindestens einer Bauteilgruppe können beeinträchtigt sein.*
3,0-3,4	*nicht ausreichender Zustand* *Die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit des Bauwerks sind beeinträchtigt.* *Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks kann nicht mehr gegeben sein. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung kann kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind.*
3,5-4,0	*ungenügender Zustand* *Die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit des Bauwerks sind erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben.* *Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks kann nicht mehr gegeben sein. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung kann kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind oder dass sich ein irreparabler Bauwerksverfall einstellt.*

- **Bauwerksgeometrie**

Die lichte Breite des Brückenbauwerkes beträgt 7,80 m, die Länge ca. 11,35 m. Es befinden sich keine Nebenanlagen im Querschnitt.

Aus der Bundesverkehrszählung 2015 ergeben sich DTV-Verkehrsdaten von KFZ = 5.647 sowie Rad = 170 und SV = 178. Diese Werte würden einer Klassifizierung der Straße nach EKL 3 entsprechen; diese wiederum einen Querschnitt RQ 11 von 8,00 m ergeben.

Bei Straßen der EKL 3 ist die Führung des Radverkehrs gem. RAL auf der Fahrbahn möglich.

Diese Maße beziehen sich jedoch auf einen gradlinigen Trassenverlauf, der in diesem Fall nicht vorhanden ist; vielmehr bestehen hier im Verlauf zwei ca. 90°- Winkel.

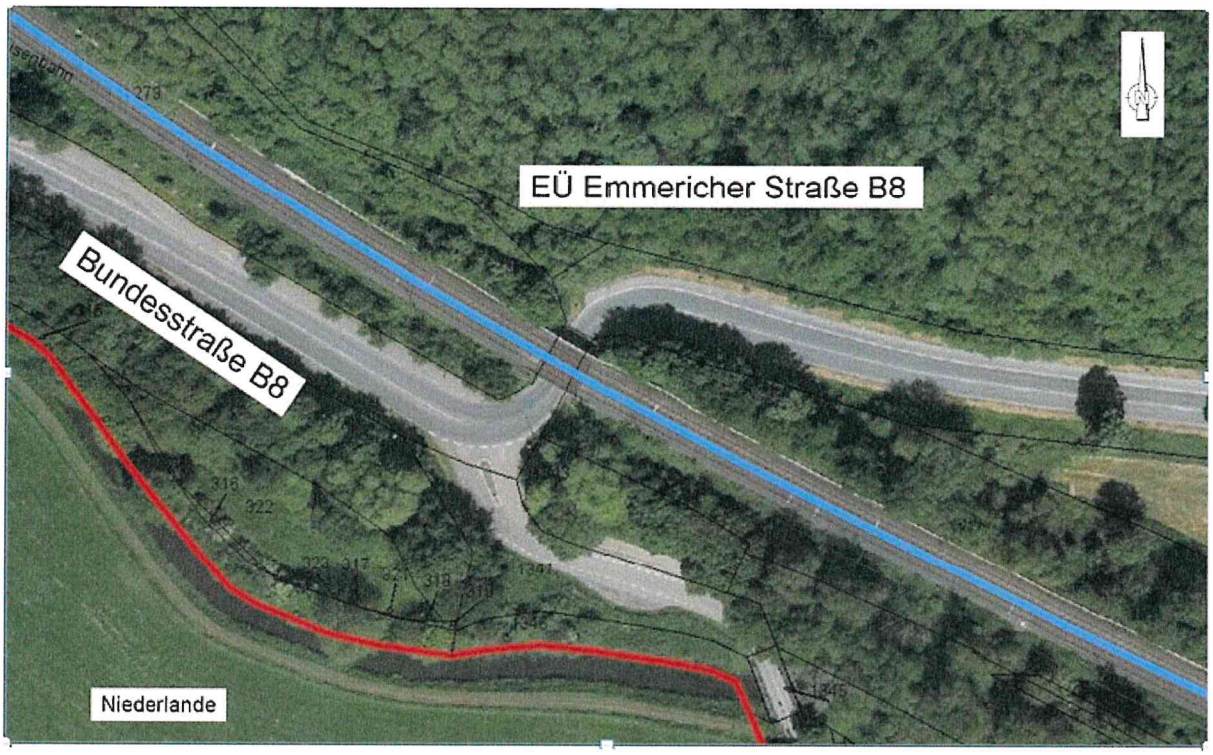


Abbildung 8 Aktueller Luftbildauszug Elten

Ein verkehrsgerechter Querschnitt für den Begegnungsfall Lkw/Lkw mit einseitigen Geh- Radweg besteht nicht.

Nach Umsetzung der Planungen der DB Netz AG und des Landesbetriebes Straßenbau NRW befinden sich an dieser Stelle drei Eisenbahnüberführungen mit Breiten von 7,80 / 10,70 / 28,00 m und einer Gesamtlänge von ca. 35,5 m.

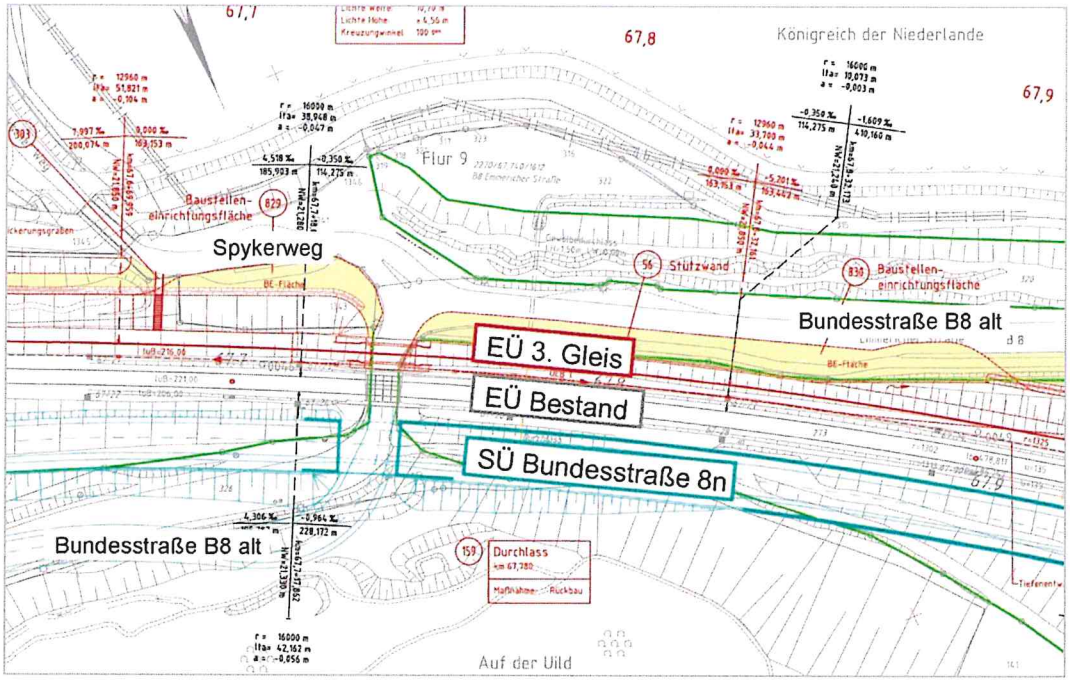


Abbildung 9 Lageplan DB AG / Lage der Bauwerke

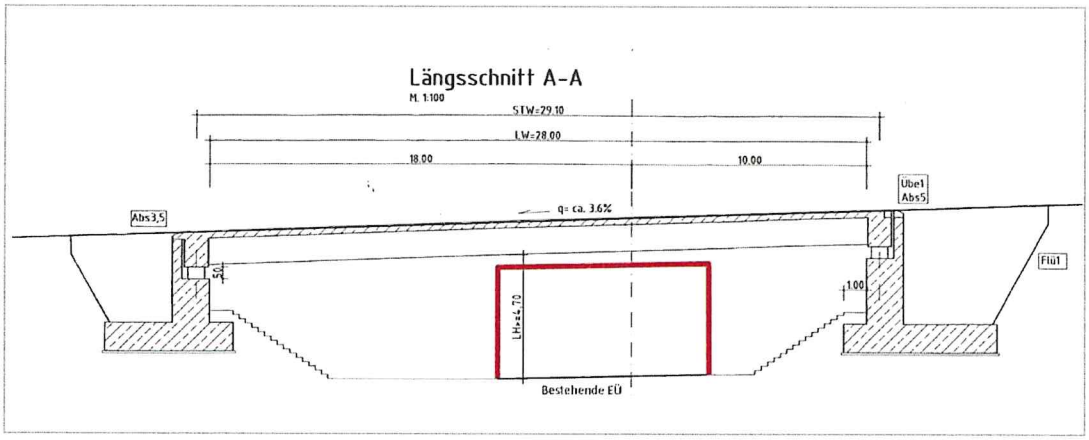


Abbildung 10 Bauwerksplan Landesbetrieb Straßenbau EÜ B8n

- **Fußgänger / Radfahrer**

Im Ist-Zustand werden Fußgänger und Radfahrer entlang der Bundestraße mittels eines gemeinsamen Geh-, Radweges geführt. Im Eisenbahnüberführungsbauwerk selbst befinden sich keine Nebenanlagen für Fußgänger und Radfahrer.
In den Planungen der DB Netz AG und des Landesbetriebes Straßenbau NRW entfällt der Geh-, Radweg auf der B8 alt ab der Überführung in Fahrtrichtung Emmerich; erst nach ca. 100 m ist wieder ein Geh-, Radweg vorhanden.

Die Planungen von Radwegen im ländlichen Raum unterliegen verschiedenen Anforderungen. Diese sind u.a. im Regelwerken „Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete“ (H RaS) festgehalten.

Es wird eine zweite sichere Querungsmöglichkeit, auch für mobilitätseingeschränkte Mitbürger geschaffen; dies ist hier von besonderer Bedeutung, da durch Wegfall des BÜ Emmericher Straße die Entfernung der Querungsstellen auf ca. 2 km angestiegen ist.

H RaS

2.3.3 Bestandsaufnahme

- *Verkehrssicherheit*

Im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen wird der Radverkehr vor allem durch das Zusammenwirken von drei Einflussfaktoren gefährdet:

1.zu geringer Seitenabstand durch Kraftfahrzeuge beim Überholen bzw. Vorbeifahren, besonders durch breite Lkw und Busse

2.zu hohe Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen

3.falsches Verhalten, z. B. durch Fehleinschätzung oder Unvermögen.

Bei den folgenden Randbedingungen sind Radverkehrsanlagen (z. B. straßenbegleitender Radweg) besonders notwendig (Auszug):

- *häufiger Schwerverkehr*
- *enge Fahrbahn ohne befahrbare Seitenstreifen*
- *kurvenreiche Linienführung (wegen der Gefahr nicht rechtzeitiger Erkennbarkeit durch Kfz)*

3.1.2 Querschnittsausbildung

- *Engstellen*

In Engstellen kann der Geh- und Radweg auch außerorts durch einen Bord von der Fahrbahn getrennt werden. In Frage kommen auch die Ausbildung einer einheitlichen Befestigung mit der Fahrbahn und die Abtrennung durch Leitplanken oder Betonschwellenelemente mit Durchlässen für die Entwässerung.

Insbesondere bei Brücken und Unterführungen ist zur Sicherung einer Führungskontinuität für den Radverkehr oft eine Einengung der Fahrbahn erforderlich. Bei geringerer Kfz-Verkehrsstärke kommt auch die Ausbildung einer einstreifigen Fahrbahn mit einer Regelung durch Verkehrszeichen oder Lichtsignalen in Frage (je nach Sichtverhältnissen), wenn dadurch ein baulich separater Geh- und Radweg in der Engstelle aufrechterhalten werden kann.

- **Sicherheitsaudit**

Durch das Europäischen Parlament und Rat wurde am 19.11.2008 die Richtlinie 2008/96/EG „Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur" erlassen.

Hierin wird in Artikel 4 unter der Überschrift „Straßenverkehrssicherheitsaudit für Infrastrukturprojekte" festgehalten, dass die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass für alle Infrastrukturprojekte ein Straßenverkehrssicherheitsaudit durchgeführt wird.

➔ Gemäß den „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen E SAS" werden in Absatz 1.3 nachfolgende Ziele und Definitionen bestimmt:

Bei einem Sicherheitsaudit handelt es sich um eine systematische und unabhängige Ermittlung der Sicherheitsdefizite bei Straßenbaumaßnahmen. Das Ziel des Sicherheitsaudits ist es, Straßen beim Neu-, Um- oder Ausbau so sicher wie möglich zu gestalten und damit Unfallgefahren gering zu halten. Durch das Sicherheitsaudit wird dem Aspekt der Verkehrssicherheit im gesamten Planungs-, Entwurfs- und Bauablauf der Straßenbaumaßnahme eine besondere Beachtung gewidmet. Anschließend muss der Belang Verkehrssicherheit im umfassenden Abwägungsprozess mit allen übrigen Belangen abgewogen werden.

Das Sicherheitsaudit für Straßen ist ein Element der Qualitätssicherung und Bestandteil eines umfassenden Qualitätsmanagementsystems. Die systematische Anwendung des Sicherheitsaudits für Straßen soll für alle Verkehrsteilnehmer (Kraftfahrer, Radfahrer und Fußgänger) bewirken, dass die neue bzw. um- oder ausgebaute Verkehrsanlage deren Bedürfnissen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit gerecht wird.

Ein Sicherheitsaudit wird im Erläuterungsbericht Seite 85 erwähnt. Das Ergebnis ist jedoch nicht beigefügt.

In diesem Zusammenhang weist die Stadt Emmerich am Rhein darauf hin, dass das Erfordernis der Installation von Abwurfsicherungssystemen geprüft werden sollte.

- **Stadtstraße / Abstufung**

Mit Datum vom 01.01.2015 wurde die Bundesstraße 8 zwischen Wesel und Emmerich zur Landstraße 7 umgestuft. Vom Knotenpunkt (4103006) B220a/B8 bis zur Bundesgrenze bleibt sie vorerst als Bundesstraße bestehen.

Bedingt durch die Verkehrsbedeutung wird eine Abstufung dieses Bereiches mittelfristig erwartet.

Nach Errichtung der 2 neuen Eisenbahnüberführungen durch die DB Netz AG und den Landesbetrieb Straßenbau NRW wird die bahnrechts liegende Straße voraussichtlich als B8 neu eingestuft werden und die unter der Eisenbahnüberführung verlaufende Straße Stadtstraße werden.

<u>- Planung der DB AG / Landesbetreib Straßenbau NRW</u>

- **Bestand**

Das Alter der Brückenwiderlager und Flügelwände beträgt bereits zum jetzigen Zeitpunkt ca. 160 Jahre. Gemessen an der durchschnittlichen Nutzungsdauer von 110 Jahren ist diese seit 50 Jahren verstrichen.

Nach Brückenprüfung befindet sich die Überführung, aktuell bis in sechs Jahren, in einem nicht ausreichenden Zustand. Die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit des Bauwerks sind beeinträchtigt.

In 18 Jahren wird ein ungenügender Zustand erwartet. Die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit des Bauwerks sind erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben.

Hieraus folgen mittelfristig erhebliche Unterhaltungsaufwendungen.

Der langfristig anstehende Neubau dieser EÜ ist, bedingt durch seine Lage zwischen zwei dann bestehenden Bauwerken, mit beträchtlichen Unwegsamkeiten behaftet. Diese werden sich erheblich auf die Kostenbetrachtung auswirken.

- **Bauwerksgeometrie**

Nach Umsetzung der Planungen der DB Netz AG und des Landesbetriebes Straßenbau NRW befinden sich an dieser Kreuzungsstelle drei Überführungsbauwerke mit Breiten von 7,80 / 10,70 / 28,00 m und somit einer Gesamtlänge von ca. 35,50 m.

Diese Geometrie entspricht nicht der Entwurfsklasse EKL 3.

Diese fordert einen Querschnitt RQ 11 von 8,00 m. Auch verfügt der bestehende Querschnitt nicht über Nebenanlagen; es sind keine Schutzeinrichtungen für Fußgänger und Radfahrer vorhanden.

Der Trassenverlauf der B8 alt ist nicht gradlinig, es fehlen Sichtbeziehungen. Die Gefahr der nicht rechtzeitigen Erkennbarkeit besteht.

Die bestehende Geometrie entspricht nicht den Erfordernissen der Regelwerke.

- **Fußgänger / Radfahrer**

Dem Regelwerk „Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete" (H RaS) folgend sind im Bereich der Unterführungen straßenbegleitende Radwege notwendig, da:

- häufiger Schwerverkehr stattfindet,
- eine enge Fahrbahn ohne befahrbarer Seitenstreifen vorhanden ist und
- eine kurvenreiche Linienführung (wegen der Gefahr nicht rechtzeitiger Erkennbarkeit durch Kfz) besteht.

Eine derartige Engstelle kann auch außerorts durch einen Bord von der Fahrbahn getrennt werden. In Frage kommt auch die Abtrennung durch Leitplanken oder Betonschwellenelemente. Es besteht keine sichere Führung für Fußgänger und Radfahrer.

- **Sicherheitsaudit**

Ein Sicherheitsaudit wird im Erläuterungsbericht Seite 85 erwähnt. Das Ergebnis ist jedoch nicht beigefügt.

- **Stadtstraße / Abstufung**

Maßnahmen an der Überführung, die der Sicherheit des Verkehrs dienen sind nach §3 EKrG zu betrachten.

Erhaltungsmaßnahmen oder auch ein Neubau gehen gemäß § 12 EKrG zu Lasten der DB AG.

<u>- Entwurf der Stadt Emmerich am Rhein</u>

- **Bestand**

Die Erneuerung des 160 Jahre alten Bauwerkes würde den Unterhaltungsaufwand erheblich reduzieren. Auch ist im Falle des Neubaus, bedingt durch die Lage zwischen zwei dann bestehenden Bauwerken, mit beträchtlichen Unwegsamkeiten zu rechnen. Diese werden sich erheblich auf die Kostenbetrachtung auswirken.

Diese zusätzlichen Mehrkosten fallen bei Erneuerung als Gesamtbauwerk nicht an.

- **Bauwerksgeometrie**

Bei Errichtung eines Gesamtbauwerkes für die drei Gleistrassen und die neue Straßentrasse der B8, lässt sich ein Querschnitt der tieferliegenden Straße berücksichtigen, der alle notwendigen Nebenanlagen beinhaltet.

- **Fußgänger / Radfahrer**

Eine sichere Führung für Fußgänger und Radfahrer ist im Gesamtbauwerke gewährleistet.

Es wird eine sichere Querungsmöglichkeit, auch für mobilitätseingeschränkte Mitbürger geschaffen; dies ist hier von besonderer Bedeutung, da durch Wegfall des BÜ Emmericher Straße die Entfernung der Querungsstellen auf ca. 2 km angestiegen ist.

- **Sicherheitsaudit**

Ein Sicherheitsaudit wird ausdrücklich gefordert.

- **Stadtstraße / Abstufung**

Maßnahmen an der Überführung, die der Sicherheit des Verkehrs dienen, sind nach §3 EKrG zu betrachten. Erhaltungsmaßnahmen oder auch ein Neubau gehen gemäß § 12 EKrG zu Lasten der DB AG. Bei Änderungen sind Vorteile, die dem anderen Beteiligten, z.B. dem Straßenbaulastträger bei Verbreiterung der EÜ erwachsen, auszugleichen (Vorteilsausgleich).

Dies bedeutet für die Stadt Emmerich am Rhein bei Übernahme der Straßenbaulast, dass im Falle einer Erneuerung mit der aus Sicherheitsgründen notwendigen Verbreiterung der Überführung, die Stadt diese zusätzlichen Kosten als Vorteilsausgleich zu übernehmen hat.

Die Stadt Emmerich am Rhein ist nicht in der Lage, diese zusätzlichen Kosten zu übernehmen.

Fazit

Mit Berücksichtigung der städt. Planungen würde die Verkehrssicherheit erheblich gesteigert und die Gefahrenpunkte reduziert.

Fußgänger und Radfahrer könnten die Überführung sicher unterqueren. Engstellen sind nicht mehr vorhanden, Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern bestehen.

Der Querschnitt würde dem Regelwerk der RAL entsprechen.

Das bestehende und sich bereits außerhalb der theoretischen Nutzungsdauer befindende Überführungsbauwerk würde ersetzt, die mittelfristig zu erwartenden erheblichen Unterhaltungskosten minimiert werden.

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden, dass die Planung der Stadt Emmerich am Rhein aus Verkehrssicherheitsgründen sowie in Anbetracht der zu erwartenden Unterhaltungs- bzw. Erneuerungskosten des 160 Jahre alten Bauwerkes die bessere Lösung darstellt.

Mit Rücksicht auf die Ergebnisse der Brückenprüfung ist im Zuge der ohnehin anstehenden Baumaßnahmen eine Erneuerung notwendig.

Wenn das Bauwerk erneuert wird, ist zu prüfen, ob die Querung nicht rechtwinklig sondern im schleifenden Schnitt erfolgen kann, um die Sichtbeziehungen zu verbessern.

Was die Kostenfrage zur Erneuerung des Bestandsbauwerkes betrifft, weist die Stadt Emmerich am Rhein darauf hin, dass im Hinblick auf dessen Verkehrssicherheit, Zustand und Dimensionierung der zuständige Baulastträger gemäß § 12.1 EKrG den Neubau des Viadukts hätte verlangen müssen.

2.2.2 **BÜ Emmericher Straße (B8)** **68,320 Bahn-km**

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der zu beseitigende BÜ Emmericher Straße ist Teil der Bundesstraße 8. Sie verbindet den Ortsteil Elten sowohl mit Hüthum als auch dem Versorgungszentrum Emmerich am Rhein mit den weiterführenden Schulen, dem Bahnhof sowie dem ZOB. Ebenfalls dient sie der Verbindung mit den Niederlanden.

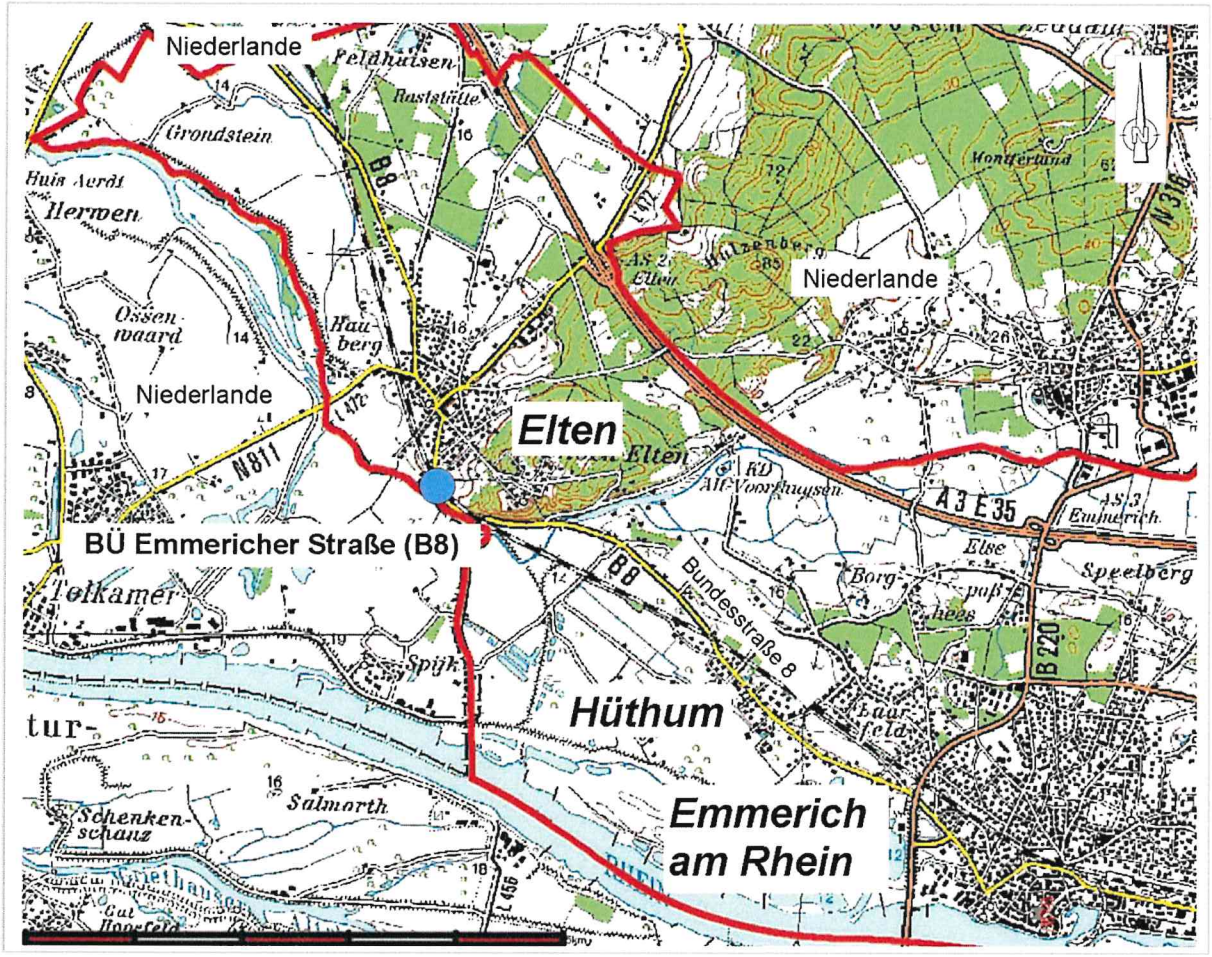


Abbildung 11 Bildausschnitt TK 50 Elten

Planung des Landesbetriebes Straßenbau NRW

Die Planungen sehen eine Aufhebung des Bahnüberganges ohne Ersatzmaßnahme vor.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW plant die Verlegung der Bundesstraße 8 zwischen dem Bahn-km 67,700 (BÜ Emmericher Straße) und 68,350 (EÜ Emmericher Straße) von der Südseite der Gleisanlage auf die Nordseite (B8n).

Die bisherige Bundesstraße wird zur Gemeindestraße herabgestuft.

2.3 Bauwerke im Zuge dieses Planfeststellungsverfahren

Hier wird Bezug genommen auf Unterlage 11 - Regelungsverzeichnis

Die Hinweise sind aufgelistet nach Lfd.Nr. 1/XX

Vor Beginn der Gesamtmaßnahme hat eine Beweissicherung der betroffenen städt. Liegenschaften in schriftlicher / fotografischer Form in Abstimmung mit den Kommunalbetrieben KBE sowie des Fachbereiches 3 Immobilien zu erfolgen.

1 / B8n Neubaustrecke mit Rad-/Gehweg

- **Fahrbahnbreite**

Im Erläuterungsbericht Seite 13 wird dargelegt aus welchen Gründen die Fahrstreifenbreite auf 3,25 m reduziert wird:

Als Querschnitt wurde ein RQ 11 reduziert nach RAL ausgewählt (gewählte Fahrstreifenbreite 3,25 m). Die Festlegung des Straßenquerschnitts erfolgt unter Berücksichtigung der Verkehrsqualität, der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert jedoch die Beibehaltung der nach RAL geforderten Mindestbreite von 3,50 m.

Die RAL sieht zwar in zu begründenden Ausnahmefällen unter der Voraussetzung einer geringen Schwerverkehrsstärke (bis zu 300 Fz/24 h) vor, dass die Fahrstreifenbreite reduziert werden können. Dabei ist jedoch zu prüfen, ob die aus einer solchen Reduzierung der Fahrstreifenbreite resultierenden Sicherheitsnachteile vertretbar sind.

Gerade im Hinblick, auf die optisch, durch Schutzsysteme und Hanglage, eingeengte Fahrbahn und der daraus resultierenden, Abstand haltenden, Fahrweise wird die Verkehrssicherheit in Frage gestellt. Fahrzeugführer tendieren in die Fahrbahnmitte, da sie die Leitplanken nicht touchieren wollen.

Diese Sicherheitsnachteile sind nicht vertretbar.

Ebenfalls in den RAL wird hierzu erläutert, dass bei Ansatz durchschnittlicher Kostensätze davon auszugehen ist, dass bei schmaleren Fahrstreifen als 3,50 m die während der Nutzungsdauer zusätzlich entstehenden Unfallkosten bereits bei sehr geringen Verkehrsstärken die Einsparungen bei den Bau- und Betriebskosten übersteigen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und auch der Wirtschaftlichkeit ist eine Reduzierung des Querschnittes abzulehnen.

- **Sicherheitsraum zwischen Rad-/Gehweg und Stützwand**

Der ERA Abs. 3.4 (Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen) folgend soll von Gebäuden, Einfriedungen, Baumscheiben, Verkehrseinrichtungen und sonstige Einbauten ein Sicherheitsabstand eingehalten werden.

Die Stadt Emmerich fordert diesen Sicherheitsraum von 0,25 im Querschnitt B-B vom Bau-km 0+621 – 1+095.

Ebenfalls wird eine Überprüfung der Breiten des Sicherheitstrennstreifens gem. ERA Tabelle 9 gefordert.

- **Breite des einseitigen Zweirichtungsgeh-/radweges**

Auch wird in der ERA Abs. 3.5 als Regelmaß für einen einseitigen Zweirichtungsgeh-/radweges eine Breite von 3,00 m gefordert.

Diese Forderung wird im Hinblick auf die Unterhaltung der Wege durch Kraftfahrzeuge und die damit einhergehenden Konflikte unterstützt. Bedingt durch die beidseitige Sperre (Stützwand/Leitplanken) besteht keine Möglichkeit des Ausweichens.

- **Geh-/Radweg km 1+175 bis Ausbauende**

Zwischen den Nebenanlagen und der Fahrbahn ist ein Sicherheitsstreifen von mind. 25 cm anzuordnen.

5 / B8 zur Einziehung vorgesehene Abschnitt (0+083 – 0+283)

Es ist nicht geklärt, wer zukünftig Eigentümer der eingezogenen Fläche ist.

10 / Neue Gemeindestraße mit Geh-/Radweg

Im Erläuterungsbericht Seite 13 Abs. 1.1 wird die zukünftige Nutzung der Gemeindestraße dargelegt :

Der Straßenabschnitt der B 8 zwischen der Eisenbahnüberführung und dem Bahnübergang wird nicht komplett zurückgebaut, sondern zur Gemeindestraße der Stadt Emmerich abgestuft. Sie soll zukünftig u.a. einen Teil des Schwerverkehrs zur Entlastung des Ortskernes von Elten aufnehmen.

Dies impliziert, dass der geplante Straßenquerschnitt 3,25 m (EKL 4) der Nutzung durch Lkw angeglichen werden sollte und der EKL 3 entsprechen sollte. Diesem folgend kommt nur eine Fahrstreifenbreite von 3,50 m in Frage.

Auch hier ist, wie unter der lfd.Nr. 1/1 bereits dargelegt, die Frage der Wirtschaftlichkeit in den RAL erläutert, dass bei Ansatz durchschnittlicher Kostensätze davon auszugehen ist, dass bei schmaleren Fahrstreifen als 3,50 m die während der Nutzungsdauer zusätzlich entstehenden Unfallkosten bereits bei sehr geringen Verkehrsstärken die Einsparungen bei den Bau- und Betriebskosten übersteigen.

Es wird angeregt, die Querungsmöglichkeit für Radfahrer/Fußgänger in FR Elten zu verschieben, dies um die schwächeren Verkehrsteilnehmer möglichst früh auf separaten Wegen zu führen. Die genaue Ausgestaltung ist noch mit der Stadt Emmerich am Rhein abzustimmen.

- **Pfad Nr. 1/23**

Es wird angeregt, den unter Nr.1/23 beschriebenen Pfad östlich um den Kreisverkehr bis zum Viadukt und nördlich des Bauwerkes ca. 90 m entlang der B8 alt bis zur neuen Querungsstelle zu führen. Hierdurch wird gewährleistet, dass Fußgänger, hauptsächlich Wanderer, neben der Fahrbahn verkehren können. Dies dient in Anbetracht des hohen Anteils an SV der Verkehrssicherheit.

11 / Einmündung Neue Gemeindestraße

- **Übergang Geh-/Radweg zur Fahrbahn**

Der Übergang ist barrierefrei ohne Höhenunterschied zu gestalten.

14 / Stützwand nördlich der neuen Gemeindestraße

Als zukünftige Unterhaltungspflichtige ist sowohl die BRD als auch die Stadt Emmerich genannt. Dies bedarf einer Klärung.

Die Stadt Emmerich lehnt die Übernahme der Unterhaltungspflicht ab.

Aus Unterhaltungsgründen sollte das Bankett zwischen dem Geh-/Radweg und der Winkelstützwand z.B. mit Betonsteinpflaster befestigt und nicht mit Oberboden aufgefüllt werden.

Bezüglich der Ausgestaltung/Material der Stützwand bedarf es noch detaillierter Abstimmungen zwischen der Stadt Emmerich und dem Landesbetrieb Straßenbau.

18 / Kreuzungsbauwerk Nr.1 - SÜ Emmericher Straße

s. Abschnitt BÜ-Konzept

- **Planung der Stadt Emmerich am Rhein**

Die Stadt Emmerich am Rhein stimmt der vorgelegten Planung, der Errichtung einer Straßenüberführung an der Nordseite (Landesbetrieb Straßenbau NRW) und einer Eisenbahnüberführung an der Südseite des bestehenden Bauwerkes (DB Netz AG), nicht zu.

Sie besteht auf einem Gesamtbauwerk.

Dieses beinhaltet nicht nur die Errichtung eines neuen Bauwerkes für alle drei Gleistrassen (DB AG), sondern auch die Berücksichtigung des durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW geplanten Bauwerkes zur Führung der B8 neu über die jetzige B8. Dieses Gesamtbauwerk verfügt über ausreichend breite Nebenanlagen. Die Bundesstraße 8 alt verläuft in einem spitzen Winkel unter der EÜ/SÜ.

Der Querschnitt des Gesamtbauwerkes beinhaltet nicht nur eine zweistreifige Fahrbahn, sondern auch einen einseitigen Zweirichtungsgeh-, radweg.

21 / Kreisverkehrsplatz

Der Kreisverkehrsplatz entspricht nicht den Anforderungen, die an einem KVP außerhalb bebauter Gebiete gem. dem „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren" gestellt werden. Diese sehen als Regelwert 35 – 45 m vor. Die Stadt Emmerich am Rhein fordert daher eine Anpassung des Außendurchmessers.

Auch ist die Verteilung der Verkehrsstärken derart unterschiedlich, dass ein KVP als Knotenpunktslösung nicht in Frage kommt.

Jedoch werden durch diese Lösung die Sichtbeziehungen in und aus dem Viadukt erheblich verbessert und auch die Fahrgeschwindigkeiten reduziert, so dass die Stadt Emmerich dieser Knotenpunktslösung dennoch zustimmt.

Aufgrund des zu erwartenden hohen Anteils an Schwerlastverkehr sollte der Innendurchmesser möglichst klein gewählt, der verbleibende Kreisring gepflastert bzw. mit Prägeasphalt hergestellt werden.

Die Ausführungsplanung ist mit der Stadt Emmerich am Rhein abzustimmen.

22 / Geh-/ Radweg / Gehweg

- **Übergang Geh-/Radweg zur Fahrbahn**

Grundsätzlich sind alle Übergänge barrierefrei ohne Höhenunterschiede zu gestalten.

- **Querungshilfe vor dem KVP**

Die Querung der Radfahrer aus FR Elten sollte, wie bereits heute beschildert, außerhalb des Knotenpunktes stattfinden. Hierdurch werden diese frühzeitig auf der Fahrbahn geführt und Konfliktpunkte im bzw. nahe des Kreisverkehrsplatzes reduziert.

In der jetzigen Planung ist die Sichtbeziehung des querungswilligen Radfahrers zu den Kfz in FR Elten durch das neue DB-Bauwerk reduziert. Durch eine frühzeitige Querungsmöglichkeit entfällt dieser Konfliktpunkt.

Die Ausführungsplanung ist mit der Stadt Emmerich am Rhein abzustimmen.

23 / Pfad

Der Pfad / Wanderweg wird Teil des „Pieterpad" und entsprechend durch die Stichting Pieterpad unterhalten.

Es wird angeregt, den beschriebenen Pfad östlich um den Kreisverkehr bis zum Viadukt und nördlich des Bauwerkes ca. 90 m entlang der B8 alt bis zur neuen Querungsstelle zu führen. Hierdurch wird gewährleistet, dass Fußgänger, hauptsächlich Wanderer, neben der Fahrbahn verkehren können. Dies dient in Anbetracht des hohen Anteils an SV der Verkehrssicherheit.

24 / Rückbau der Bushaltestelle

Eine ersatzlose Aufgabe der Bushaltestelle „Spyker Weg" wird kritisch gesehen.

Die Stadt Emmerich wird zu der neuen Trassenführung ein Busroutenkonzept erarbeiten und folgend Stellung nehmen.

25 / Umstufung der B8 (Emmericher Straße)

Das Teilstück zwischen zukünftigem KVP und der Einmündung Tichelkamp befindet sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

Vor Umstufung bedarf es einer umfangreichen Sanierung.

26 / Wanderweg

Der Wanderweg wird durch die Stichting Pieterpad unterhalten. Es wird angeregt diesen bis zum Viadukt zu führen.

29 / Stützwand nördlich der B8n

Stützwände verfolgen in erster Linie das ureigene Ziel einer Abstützung / Absturzsicherung.

Die Planung des Vorhabenträgers behandelt entsprechend nur Betonwände die ausschließlich einem statischen Zweck dienen.

Der Angabe, dass die sichtbaren Oberflächen der Winkelstützwand mit einer gestalteten Sichtschalung zu errichten sind, fügt die Stadt die Forderung hinzu, dass es sich um eine Wandgestaltung handeln soll, die sich in das Landschaftsbild einfügt, ohne die Trennwirkung

zwischen den 3 Verkehrstrassen und der Landschaft zu verstärken. Aus Sicht der Stadt sollten die Betonstützwände begrünt werden, auch bieten sich Naturstein- oder Gabionenvorsätze an. Durch die Gestaltung mit vorgehängten Gabionen kann einer Verschmutzung durch Vandalismus entgegengewirkt werden.

Im Zuge der Ausführungsplanung bedarf es hinsichtlich der Gestaltung einer Abstimmung zwischen der Stadt Emmerich am Rhein und dem Vorhabenträger.

31 / Stützwand südlich der B8n

s. Nr. 29

32 / Versickerungsbecken

Mittelfristig ist ein Ausbau der Straße Tichelkamp unumgänglich. Die Gemeindestraße (B8 alt) verläuft dann nahtlos in den Tichelkamp.

Wie bereits in der Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren ABS 46/2 PFA 3.5 dargelegt, fordert die Stadt Emmerich zur Optimierung dieser Verkehrsbeziehung und Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger einen Ausbau der Straße Tichelkamp.

Dies beinhaltet einen Querschnitt für den Begegnungsfall Lkw/Lkw sowie die Errichtung eines einseitigen Zweirichtungsrad-, gehweg auf der nördlichen Seite.

Zur Vermeidung vom Gebäudeabbrüchen und Gewährleistung eines möglichst gradlinigen Verlaufes / spitzer Winkel ist eine Verlegung des Versickerungsbeckens in östliche Richtung deshalb zwingend notwendig.

34 / Rohrleitung mit Absturzschacht

s. 1/32

43 / Straßenbeleuchtung

47 / Straßenbeleuchtung

Die Stadt Emmerich am Rhein ist Eigentümerin der Straßenbeleuchtung, die Stadtwerke Emmerich GmbH (SWE) sind Unterhaltungspflichte.

2.4 Landschaftsgestalterische Einbindung

Stützwände entlang der B8n

Stützwände verfolgen in erster Linie das ureigene Ziel einer Abstützung / Absturzsicherung.

Die Planung des Vorhabenträgers behandelt entsprechend nur Betonwände, die ausschließlich einem statischen Zweck dienen.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert eine Wandgestaltung, die sich in das Landschaftsbild einfügen ohne die Trennwirkung zwischen den 3 Verkehrstrassen und der Landschaft zu verstärken. Aus Sicht der Stadt sollten die Betonstützwände begrünt werden, auch bieten sich Naturstein- oder Gabionenvorsätze an.

Durch die Gestaltung mit vorgehängten Gabionen kann einer Verschmutzung durch Vandalismus entgegengewirkt werden.

Im Zuge der Ausführungsplanung bedarf es hinsichtlich der Gestaltung einer Abstimmung zwischen der Stadt Emmerich am Rhein und dem Vorhabenträger.

SÜ Emmericher Straße

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert auch hier eine Wandgestaltung, die sich in das Landschaftsbild einfügt ohne die Trennwirkung zwischen Verkehrstrassen und der Landschaft zu verstärken.

Im Zuge der Ausführungsplanung bedarf es einer Abstimmung zwischen der Stadt Emmerich am Rhein und dem Vorhabenträger.

2.5 Betroffenheit der Stadt Emmerich am Rhein in ihrer Planungshoheit

Die Stadt Emmerich am Rhein sieht sich in ihrer Planungshoheit durch die Planfeststellung für den Neubau der B 8n im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs (ABS 46/2) „Emmericher Straße" in Emmerich-Elten in folgenden Aspekten betroffen:

Auswirkungen auf Potentialflächen zur Entwicklung von Wohnbauflächen und Gewerbeflächen

Gemäß Darstellungen des Regionalplanes (RPD) erstreckt sich der Allgemeine Siedlungsbereich (ASB) am südlichen Siedlungsrand des Ortsteiles Elten bis zur Bahnlinie. Südlich der Straße „Am Englischen Hügel" ergibt sich hierdurch eine kleinere Wohnbaupotentialfläche, die durch die Festsetzung einer Kompensationsfläche nahezu vollständig für das Vorhaben in Anspruch genommen wird.

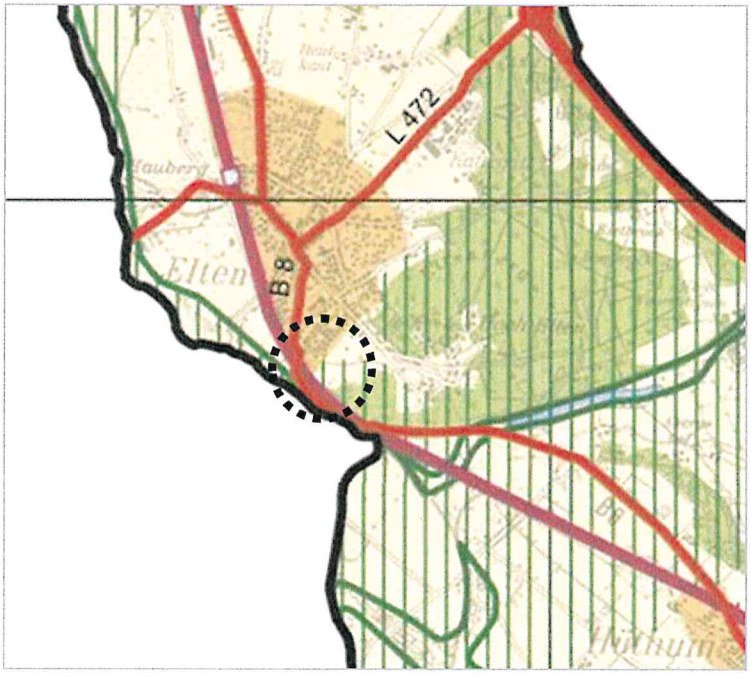


Abbildung 12 Auszug aus dem Regionalplan Düsseldorf

Die betroffene Fläche ist nicht in eine konkrete Bauleitplanung eingefasst, im FNP als Grünfläche dargestellt und liegt im Geltungsbereich einer Landschaftsschutzgebietsverordnung. Die

landesplanerischen Vorgaben für die Hanglage des Eltenberges nördlich der Bahnlinie laufen restriktiv auf weitläufige Freihaltung von zusätzlicher Bebauung hinaus.

Die besagte Fläche eignet sich allerdings ohnehin lediglich sehr bedingt zur Entwicklung als Wohnbaufläche aufgrund von Lärmimmissionen insbesondere in Verbindung mit der Hanglage. Des Weiteren steht die Fläche unter Landschaftsschutz.

Die Stadt Emmerich am Rhein ist in ihrer Planungshoheit daher nur unwesentlich betroffen.

2.6 Die baubetriebliche Abwicklung / Informationsbüro

Die Errichtung der B8n sowie der hierfür notwendigen Bauwerke sind als Großbaustelle zu bezeichnen, bei der der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Bau-, bzw. Verkehrslärm, aber auch vor Erschütterungen sowie Staub und Abgasen eine Minimalforderung darstellt, die zu beachten ist.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert deshalb detaillierte Planunterlagen aus denen hervorgeht:

a) welche Arten von Baustelleneinrichtung auf den einzelnen Flächen stattfinden.
b) ob mobile Recyclinganlagen benutzt werden.
c) ob auch nachts gearbeitet oder angefahren wird.
d) welche Routen gefahren werden.
e) welche Baustellenabsicherungen genutzt werden.
f) ob Mieten aufgesetzt werden und in welcher Höhe.
g) welche Schallbelastungen durch die Baustellen bzw. deren Verkehre verursacht werden und wie ihnen entgegen gewirkt wird.
h) welchen zeitlichen Umfang Straßen-, Streckensperrungen haben.
i) welche Bauzeiten einzelne Abschnitte in Anspruch nehmen.

Grundsätzlich gilt, die Baustelle ist so zu betreiben, dass

- schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik verhinderbar sind,
- nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken sind.

Die Auswirkungen dieser Großbaustelle auf die Bevölkerung sind zu minimieren, hierzu gilt das Bundesimmissionsschutzgesetz und auch die AVV Baulärm.

Für alle Gebäude entlang der Baustelle, der Baustraßen und der Umleitungsstrecken ist eine dauerhafte Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Der Bahnübergang und auch die EÜ Emmericher Straße sind solange wie möglich in Betreib zu halten.

Vor Beginn der Baumaßnahme hat eine Beweissicherung der Grundstücke, Verkehrsanlagen und Gebäude, die in Bereichen der Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen und Umleitungsstrecken liegen, in schriftlicher/ fotografischer Form zu erfolgen, dies unter Mitwirkung der Stadt Emmerich am Rhein.

Von Seiten der Stadt Emmerich am Rhein wird für die Dauer der Baumaßnahme ein Informationsbüro mit einem Ansprechpartner vor Ort gefordert. Hier sollten alle Planunterlagen zur Verfügung stehen, die den interessierten Bürger informieren können.

2.7 Sicherheit - Stellungnahme der Feuerwehr Emmerich am Rhein

Die Feuerwehr Emmerich am Rhein fordert nachfolgende Zugangsmöglichkeiten (Rettungszuwegungen / Zugänge):

- Südlich der Bahnlinie bei Bahn KM 67,68 und 68,32 – ehm. Bahnübergang Emmericher Str.

- Nördlich der Bahnlinie bei Bahn KM 67,70 – 67,90 , kein Lärmschutz, etwa gleiches Höhenniveau.

Weiter bei Bahn KM 68,00, Zugang durch Lärmschutzwand ggf. Abgang von der B 8 an die Bahnstrecke, sowie bei Bahn KM 68,32, Zugang durch Lärmschutzwand.

Die Durchfahrthöhe im BÜ Viadukt / künftige Nebenstrecke/ Gemeindestr. - Kreisverkehr, ist mit min. 4.00 m sicherzustellen/ u.a. Durchfahrt mit Wasserfördersystem HFS.

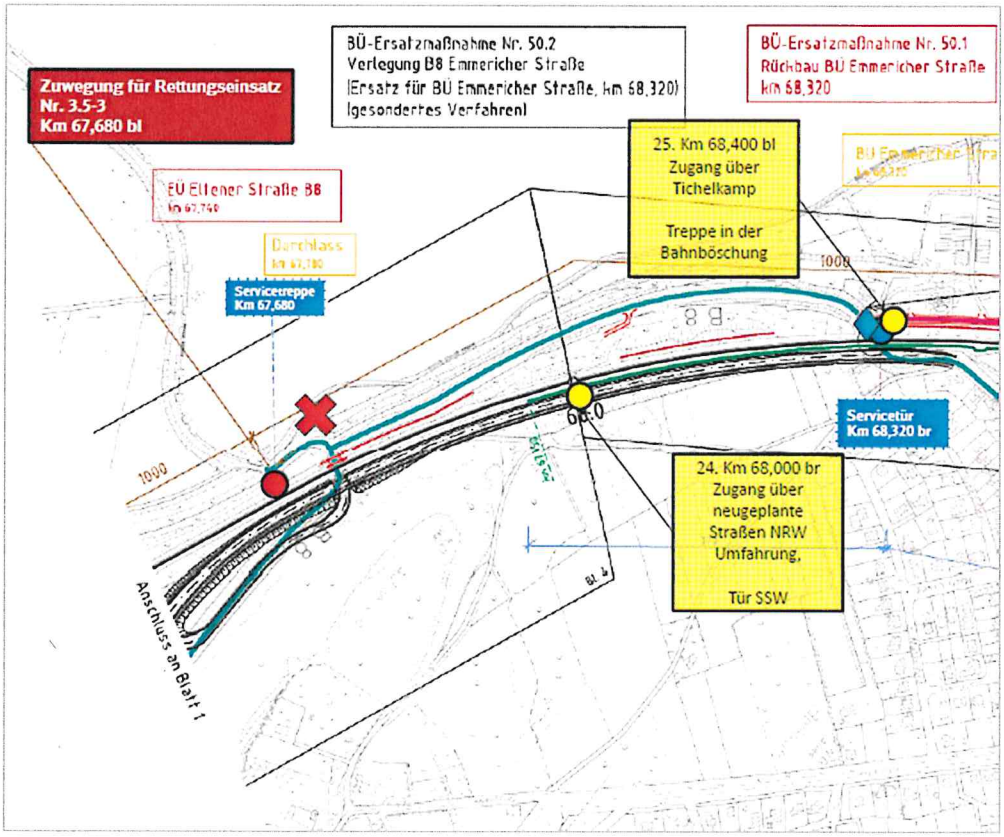


Abbildung 13 DB Netz AG

2.8 Liegenschaften der Stadt Emmerich am Rhein

Grundsätzlich ist für alle städtischen Liegenschaften vor einer Inanspruchnahme, auch vorübergehenderweise, vor, während und nach Abschluss der Baumaßnahme ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen um mögliche Schäden durch die Baumaßnahme später zu ersetzen.

Vor Inanspruchnahme sind Entschädigungen bzw. Kaufpreise und die evtl. Art und Weise der Wiederherstellung (Straßenaufbau, Einfriedung, usw.) vertraglich festzulegen.

Vom Landesbetrieb Straßenbau NRW sind rechtzeitig und mit einem ausreichend großen Zeitvorlauf die notwendigen grundstücksrechtlichen Regelungen zu beantragen.

Sowohl der Erwerb als auch die vorübergehende Nutzung einzelner Grundstücksteile hat Auswirkungen auf die Pachtbedingungen, hieraus werden Pachtminderungen erwartet. Ansprüche auf Ausgleichszahlung/Entschädigung werden hiermit geltend gemacht.

Zugänge/Zufahrten zu den Liegenschaften, die durch die Baumaßnahme unterbrochen werden, sind für diese Zeit an anderer Stelle herzustellen und zurückzubauen.

2.9 Denkmäler - Stellungnahme der Unteren Denkmalbehörde

Nach Aussagen des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland kann zum Planungsbereich die Prognose erstellt werden, dass sich mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit Siedlungs-, Werk- und Bestattungsplätze der Vorgeschichte, des Mittelalters und der Neuzeit erhalten haben. Diese erfordern bauvorbereitende archäologische Ausgrabungen.

Im Zusammenhang mit der Planung des Ausbaues der Betuwe-Linie Grenze NL/D – Emmerich – Oberhausen wurden 2007 im archäologischen Gutachten für den aktuellen Untersuchungsraum zwei Konfliktbereiche ausgewiesen:

NR.	PERIODE	ERGEBNIS
1	Karolingerzeit, (8.-9. Jh.) Neuzeit (allg.)	Durch Aufsammlungen und Bergungen sind zahlreiche Funde des Frühmittelalters und der Neuzeit dokumentiert, die auf ausgedehnte, mehrperiodige Siedlungsplätze im Umfeld von Burg, Kirche und Kloster Hoch-Elten hinweisen.
2	Vorgeschichte Merowingerzeit (allg.) Karolingerzeit, (8.-9. Jh.) Mittelalter (allg.)	Durch Aufsammlungen und Bergungen sind zahlreiche Funde der Vorgeschichte, des Frühmittelalters und des Mittelalters dokumentiert, die auf ausgedehnte, mehrperiodige Siedlungsplätze bzw. Bestattungsplätze im Umfeld von Burg, Kirche und Kloster Hoch-Elten hinweisen.

Abbildung 14 LVR-ABR

Nach der vorgelegten Planung soll die neue Strecke zur Umgehung des Bahnüberganges eine Verbindung zwischen den vorhandenen Strecken der B 8 unterhalb des Eltener Berges, nördlich der Bahnlinie herstellen. Dies bedeutet, dass sowohl der Konfliktbereich 2 als auch der Fundplatz 3197 003 unmittelbar tangiert sind. Auch an diesem Platz sind durch Aufsammlungen zahlreiche Funde der Vorgeschichte, des Frühmittelalters und des Mittelalters dokumentiert, die auf ausgedehnte, mehrperiodige Siedlungsplätze bzw. Bestattungsplätze im Umfeld von Burg, Kirche und Kloster Hoch-Elten hinweisen.

Im Bereich des Bahnüberganges B 8 / Tichelkamp ist eine ehemalige Mühle (Baudenkmal Nr. 26, Mühlenstumpf Tichelkamp) erhalten. Es ist damit zu rechnen, dass sich hier bedeutende Relikte der Geschichte der Mühle und deren Nutzung im Boden erhalten haben. Südlich der vorhandenen Bahnlinie liegen Reste der Trasse der ehemaligen Bahnlinie von Kleve über Spyck, Elten nach Zevenaar, die 1865 offiziell eröffnet und mit Unterbrechungen bis 1946 genutzt wurde. Die Trasse der sog. Trajektlinie stellt ein bedeutendes Kulturlandschaftselement dar.

Im kulturlandschaftlichen Fachbeitrag zum Landentwicklungsplan 2025 sind für den Begutachtungsraum zwei Kulturlandschaftsbereiche (KLB) ausgewiesen: der landesbedeutsame KLB 11.01 Residenz Kleve – Der Reichswald und der KLB 10.01 Unterer Niederrhein bei Emmerich. Der Kulturlandschaftsbereich wird im Westen von der weit sichtbaren Endmoräne Eltener Berg dominiert. Graf Wichmann wandelte 967 die Höhenburg in ein freiadliges Damenstift um. Die weit sichtbare Stiftskirche auf der Kuppe wurde um 970 errichtet. Dieser Bereich ist fast identisch mit dem ehemaligen reichsunmittelbaren Territorium des Reichsstifts. In unmittelbarer Umgebung des Stiftes entstand die Siedlung Hochelten, von der aus eine Allee nach Niederelten geführt hat. Niederelten war um 1150 eine bedeutende Handelssiedlung an der wichtigen Handelsstraße Köln-Amsterdam (B 8). Die mittelalterliche Struktur weist den dominierenden bewaldeten Eltener Berg und den massiven Kirchturm auf und ist noch sehr gut nachvollziehbar.

Sie lässt die niederrheintypischen Strukturen Alleen, Baum- und Heckenreihen als Landschaftsensemble erleben. Das Siedlungsbild wird von Hoch- und Niederelten sowie Einzelbebauung geprägt und ist für Nordrhein-Westfalen eine Singularität von großer territorialgeschichtlicher Bedeutung. Die Endmoräne war mit Laubwald bedeckt.

Die nordwestliche Sanderfläche hatte durch das Vorkommen und die Verhüttung von Eisen eine gewerbliche Bedeutung. Nördlich von Niederelten gibt es noch feinparzellierte anthropogene Plaggenesche. Die Heideflächen wurden im Laufe des 19. Jh. mit Kiefern aufgeforstet.

Vorstehende Ausführungen begründeten die Unterschutzstellung des Gebietes Elten / Hochelten als Denkmalbereich gemäß § 5 Denkmalschutzgesetz NRW im Jahre 1998. Dem Denkmalbereich Elten wird in den Planfeststellungsunterlagen keinerlei Beachtung geschenkt.

So sind im Geltungsbereich der Satzung nicht nur das Erscheinungsbild des Bereiches mit Proportionen, Formen und Verdichtung entlang der historischen Straßenzüge, dem Markt als Ortsmittelpunkt Niedereltens und dem von der Kirche St. Vitus überhöhten Plateau Hocheltens geschützt.

Ausdrücklich sind auch die Grün- und Freiflächen samt historischer Parzellierung, die topographische Situation des Eltenberges mit bewaldetem Steilhang auf den Süd- und Westseiten und dem sanft abfallenden Nordhang geschützt; des Weiteren die historische Wegeführung, die auf dem Nordhang des Eltenberges tlw. nur noch in der Parzellierung, Topographie und Bepflanzung ablesbar ist;

außerdem unterliegt es dem Schutz der Denkmalbereichssatzung das Bild des Eltenberges mit der ehemaligen Stiftskirche vor jeglichen beeinträchtigenden baulichen Maßnahmen.

Bei Umsetzung der Planung, hier: Variante 2, ist von erheblichen Veränderungen des Umfeldes der Bodendenkmäler KLE 35 – Burg-Wüstung Hoch Elten und KLE 252 – Stift Hochelten auszugehen. Beide Bodendenkmäler liegen charakteristisch auf dem Eltener Berg. Durch die notwendige Abtragung eines Teils des Berges und den Bau von Stützwänden sind Veränderungen der Silhouette von der Rheinniederung und durch Erdeingriffe erhebliche Störungen vorgegeben.

Daher erhebt die Stadt Emmerich am Rhein die Forderung, die Eingriffe in diesem Bereich auf das geringst erforderliche Maß zurückzuführen. Es ist unbedingt zu prüfen, ob der Arbeitsstreifen im Bereich der Stützwände eine Breite von 12 m einnehmen muss oder ob die Breite reduziert werden kann.

Die Stützwände müssen sich gestalterisch in die landschaftliche Umgebung einfügen und begrünt werden, so dass sie auf Dauer nicht mehr als technische Bauwerke wahrgenommen werden.

Es erschließt sich dem Leser der Planfeststellungsunterlagen nicht, weshalb ausgeschlossen werden kann, dass vom Bau der technischen Bauwerke Erschütterungen ausgehen.

Erschütterungen können den nahegelegenene Baudenkmälern Ehem. Stiftsgebäude, Freiheit 2, Drususbrunnen, Freiheit 3 A, Ehem. Stiftskirche St. Vitus Hochelten, Freiheit 4, sowie Mühlenstumpf Tichelkamp schaden und Rissbildungen im Mauerwerk mit Folgeschäden verursachen.

Daher wird die Forderung erhoben, die vorgenannten Denkmäler durch ein Beweissicherungsverfahren vor, während und nach Abschluss der Baumaßnahmen zu begleiten und jegliche durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Schäden an den Denkmälern zu ersetzen. Gleiches gilt für die denkmalgeschützte Kriegsbrücke am Spyker Weg.

Im Rahmen der Fortschreibung der Denkmalliste wurde die Listeneintragung zur Ehemaligen Stiftskirche St. Vitus, Baudenkmal Nr. 05154008 – 21, am 14.11.2016 durch Präzisierung der städtebaulichen Gründe für die Erhaltung und Nutzung des Denkmals wie folgt ergänzt:

„Eltenberg und Klever Berg bilden landschaftsräumlich seit jeher als „Eingangstor", durch das der Rhein den Niederlanden zufließt, ein unverwechselbares Wahrzeichen des Niederrheins.

Vor allem von der Rheinseite aus beeindruckte die das flache Land beherrschende Silhouette von Eltenberg und Stift die Landschaftsmaler des 17. – 19. Jh., wie zahlreiche Gemälde, Zeichnungen und Stiche belegen

(Literatur: Heinrich Dattenberg, Niederrheinansichten Holländischer Künstler des 17. Jahrhunderts, Rheinland Verlag Düsseldorf, 1967).

Unter dem brandenburgischen Statthalter Johann Moritz von Nassau-Siegen wurde die Panorama-Ansicht des Eltenbergs mit der Stiftskirche im damaligen ruinösen Zustand als Bestandteil eines Gartenkunstwerks in den nach Plänen des Jacob van Campen ab 1653 angelegten sog. Neuen Tiergarten nördlich vom Klever Berg einbezogen.

Gemäß der Planung wurde das Klever Land durch ein System von Alleen und Sichtachsen gegliedert, die auf die bedeutenden Landmarken ausgerichtet waren. Dabei spielte der Eltenberg mit Stiftskirche als wirkungsvoller point de vue (Blickfang) eine zentrale Rolle. Es besteht seither ein bewusst gestalteter Sichtbezug zwischen dem Klever Springenberg mit dem Amphitheater über den Prinz-Moritz-Kanal sowie die Rheinebene hinweg und der ehem. Stiftskirche auf dem Eltenberg, welche dadurch in das barocke Gartenkunstwerk optisch eingebunden wurde. Das historische Achsensystem und die gesamtplanerische Gestaltung des Baudenkmals „Neuer Tiergarten" Kleve sind landschaftsprägende Elemente. Europaweit gibt es keine vergleichbare Anlage, in der ein Landschaftsraum derart konsequent in ein Gartenkunstwerk mit integriertem Ordnungsgefüge verwandelt worden ist.

Indem der Eltenberg mit der Stiftskirche als ein Ausgangspunkt genommen wurde, die Wasser- und Sichtachse des Prinz-Moritz-Kanals zu schaffen, wird zugleich die herausragende Bedeutung dieser Stiftskirche für die Geschichte des Städtebaus im Sinne einer landschaftsräumlichen Neuordnung deutlich.

Die für die Geschichte der Kulturlandschaft Niederrhein und für die Geschichte der europäischen Gartenkunst bedeutende Silhouette des Eltenbergs mit der ehem. Stiftskirche ist daher auch aus städtebaulichen Gründen zu bewahren."

Die in den Planfeststellungsunterlagen erwähnten vorhandenen Störungen der Sichtachse durch großflächige Gebäudeflächen im Bereich des rheinnahen Gewerbegebietes von Spijk (NL) mindern nicht die Bedeutung dieser schützenswerten historischen Achse.

Es ist alles Menschenmögliche zu unternehmen, die Eingriffe in die gewachsene Kulturlandschaft so gering wie möglich zu halten.

Die Stützwände müssen sich in Material und Farbigkeit in die Landschaft einfügen. Nach Fertigstellung der Arbeiten zur Errichtung der Stützwände ist eine Gehölz- und Waldrandstruktur / Waldmantel zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes zu entwickeln.

Die geplanten Maßnahmen in unmittelbarer Nähe des historischen Bahndamms der Trajektlinie von 1865 müssen Rücksicht auf dieses Kulturlandschaftselement nehmen.

2.10 Stellungnahme der Gleichstellungsbeauftragten der Stadt Emmerich am Rhein

Die Gleichstellungsbeauftragte nimmt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wie folgt Stellung:

Insbesondere auf Grund der Tatsache, dass sich durch den Ausbau der Deutschen Bahn AG um das dritte Gleis in Verbindung mit dem Neubau der B 8n die Fläche unterhalb der Bahnbrücke (Viadukt) deutlich vergrößert, sollte die Straßennutzung unterhalb der Bahnbrücke nicht nur auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet sein. Eine Fortbewegung zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Kinderwagen oder in Begleitung von Kleinkindern und Pflegebedürftigen sollte durch eine Erweiterung um Geh- und Radweg berücksichtigt werden.

Ferner sollten neben technischen und verkehrsbedingten Anforderungen nachfolgende soziale Aspekte mit in den Blickwinkel der Ausgestaltung der Bahnbrücke genommen werden:

Bei Untersuchungen wurde festgestellt, dass Frauen und Männer unterschiedliche Belange an die Gestaltung öffentlicher Räume haben. Die Lebenssituation und das persönliche Empfinden von Frauen differiert dabei in einigen wichtigen Punkten von denen der Männer. Frauen haben ein anderes Sicherheitsempfinden als Männer. Ob und wie Angsträume wahrgenommen werden, hängt dabei von ihren Erfahrungen, ihren Lebensgewohnheiten und der persönlichen Disposition der betroffenen Person ab. Bei Frauen ist das Angstgefühl stärker ausgeprägt als bei Männern.

Frauen schränken aus persönlichem Angstgefühl ihren Bewegungsspielraum ein oder sie nehmen zur Vermeidung der Angsträume weitere Wege auf sich. Besonders die Wege und Räume, die nicht vermieden werden können, bedürfen einer angstfreien und sicheren Ausgestaltung.

Zur Vermeidung eines Angstraumes sollte bei der Ausgestaltung der Bahnbrücke auf eine ausreichende Grundbeleuchtung geachtet werden, die im Besonderen die Eingänge/-fahrten einschließt. Ergänzend zur guten Ausleuchtung des Viaduktes kann die farbliche Gestaltung des gesamten Innenbereiches dazu beitragen, dass das Sicherheitsgefühl der Nutzerinnen und Nutzer erhöht wird. Ansprechende Farbgestaltung lässt Räume kürzer und breiter wirken und unterstützt damit die Vermeidung von Angsträumen.

2.11 Schalltechnische Untersuchung

Für die Beurteilung der Schallimmissionen ist die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes / Verkehrslärmschutzverordnung maßgebend. Geprüft werden muss, inwieweit die umgebenden Wohnlagen an der B8 am Ortseingang, in der v.- Bodelschwinghstraße, im Mühlenfeld oder am Englischen Hügel durch zusätzliche Schallschutzeinrichtungen geschützt werden müssen. Im Bahnverfahren ist bahnrechts ab Bahn-km 67,950 eine 4 m hohe Schallschutzwand vorgesehen. Zusätzlich sieht die Schienenplanung im Bereich des Neubaus der B8 das besonders überwachte Gleis vor (BüG). Die für allgemeine Wohngebiete einzuhaltenden Grenzwerte liegen bei 59 dB(A) tags und bei 49 dB(A) nachts.

Auf der Grundlage der prognostizierten Verkehrsbelastung, der Geschwindigkeit, Fahrzeugdichte und anderer Parameter wird dann als Ausgangspunkt der Berechnung die Emission an einem bestimmten Punkt berechnet und ausgehend davon dann die Immission Durch den Straßenverkehr treten heutzutage an der Emmericher Straße Summenpegel zwischen 59 und 65 dB(A) tags und 52 – 58 dB(A) nachts auf, die für den zukünftigen baulichen Zustand deutlich geringer ausfallen.

Zusätzlich zur schalltechnischen Betrachtung der Straßenneubaumaßnahme ist eine schalltechnische Überprüfung der Gesamtlärmsituation aus Straße und Schiene (Summenpegel) durchgeführt worden.

Im Ergebnis werden an insgesamt sechs Gebäuden sowohl am Tag als auch in der Nacht die immissionsgrenzwerte überschritten, tagsüber von bis zu 6 dB(A) und nachts bis zu 9 dB(A) (Emmericher Str. 51). Die berechneten Fassaden und ihre Exposition sind in den Lageplänen farblich gekennzeichnet. Insofern ergeben sich Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen aus dem Neubau der B8 n.

Lärmschutzmaßnahmen sollen vorrangig in Form von aktiven Lärmschutzmaßnahmen, z.B. Lärmschutzwänden vorgesehen werden, um insbesondere auch die Außenwohnbereiche zu schützen. Auch wenn den Betroffenen nach § 41 Abs. 1 BImschG ein sog. Vollschutz zusteht, gilt dies jedoch nach Absatz 2 dann nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würde. Zunächst wurden daher die Kosten für eine Vollschutzvariante berechnet. Danach wäre zum Schutz der durch den Neubau der B8n schalltechnisch betroffenen sechs Gebäude zur Einhaltung der Grenzwerte eine 4,0 m hohe durchgängige Schallschutzwand von knapp 155 m Länge erforderlich. Hierfür wären Kosten von 248.000 Euro erforderlich, also pro gelöstem Schutzfall 20.666,-Euro, was außer Verhältnis zum angestrebten Schutzfall steht. Eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ist in Anbetracht der baulichen Situation vor Ort, in der die jeweiligen Grundstückszufahrten freigehalten werden müssen, nicht leistbar. Insofern wird kein aktiver Lärmschutz vorgesehen.

Die anspruchsberechtigten Gebäude sind daher durch passive Schallschutzmaßnahmen zu schützen. Die Stadt Emmerich am Rhein fordert hier eine Konkretisierung der im Einzelnen vorgesehenen Maßnahmen

2.12 Umweltverträglichkeitsuntersuchung

Mit der Aufhebung des Bahnübergangs Emmericher Strasse im Ortsteil Elten ist nach den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen ohne Zweifel ein wesentlicher Eingriff in Natur und Landschaft verbunden, da die B 8 neu auf einem Streckenabschnitt von 1200 m Länge auf die nordöstliche Seite der Schienentrasse verlegt werden soll. Die Strasse wird dann hier in Hochlage entlang der Gleise geführt. Um den Eingriff in die Bergflanke gering zu halten verläuft die Strasse nicht auf dem Niveau der Gleise sondern ca. 5 Meter höher. Dieser Höhenun-

terschied zu den Gleisen wird durch eine Stützwand abgefangen, genauso wie auf der innen liegenden Seite der Straße die dortige Bergflanke durch eine bis zu 6 m hohe Stützwand abgefangen werden muss.

Diese Vorgehensweise ist mit Eingriffen in die Substanz des Eltenberges am Bergfuß verbunden, die nicht revidierbar und auch nicht ausgleichbar sind. In einem solchen Fall hat der Verursacher lt. § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) die Pflicht, die durch den Eingriff zerstörten Funktionen oder Werte des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes an anderer Stelle des vom Eingriff betroffenen Raumes in ähnlicher Art und Weise wiederherzustellen (sog. Ersatzmaßnahmen).

Der den Planunterlagen zu entnehmende Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) hat die Aufgabe, die betroffenen ökologischen und landschaftlichen Gegebenheiten des Landschaftsraumes darzustellen, Art und Umfang des Eingriffs zu beschreiben und anschließend die Maßnahmen zur Eingriffsminderung, zum Ausgleich und Ersatz der Auswirkungen des Eingriffs darzustellen. Das ist das umweltplanerische Kernanliegen, um nachzuweisen, wie man diesen Zielkonflikt zunächst planerisch, dann aber auch in der realen Umsetzung bewältigen will.

Dem Planfeststellungsverfahren voraus lief eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU), die zunächst diese Vorzugsvariante, - die sog. ‚Bergfußvariante in Hochlage' -,ermittelte. Unterfüttert wird der landschaftspflegerische Fachbeitrag durch fachkundliche Zusatzgutachten wie der Artenschutzprüfung (ASP), der NATURA – 2000 – Untersuchung sowie einer FFH- und Vogelschutz- Verträglichkeitsprüfung, die die Auswirkungen des Vorhabens auf die benachbarten Schutzgebiete europäischer Bedeutung darlegen soll.

2.13 Landschaftspflegerischer Begleitplan / Artenschutzbeitrag

Die Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die umgebende Natur und Landschaft wird zunächst getrennt nach Schutzgütern ermittelt. Zu den Schutzgütern zählen die verschiedensten, beteiligten Biotoptypen wie Laubwälder, Gehölze, Grünlandbereiche, das Gewässer der Wild sowie die vielen straßen- und schienenbegleitenden Gehölzbestände mit ihrer jeweiligen Fauna. Betrachtet werden daher auch die zugehörigen Brut- und Rastvögel, die Fledermäuse, die Amphibien, die Reptilien und die Mittel- und Großsäuger (in diesem Fall Biber und Fischotter). Abgesehen von diesen biotischen Faktoren werden auch die Auswirkungen des Vorhabens auf die Abiotik, d.h. auf die Böden, auf das Schutzgut Wasser / Grundwasser, Luft ermittelt. In einem integralen Ansatz wird zuletzt der Effekt des Vorhabens auf das Landschaftsbild und die landschaftsgebundene Erholung geprüft.

Maßgeblich sind natürlich die besonders schwerwiegenden Eingriffe, die von der dauerhaften Inanspruchnahme von Flächen für den Straßenkörper selbst, seine Wegeanschlüsse, den Kreisverkehr und dessen Anschluss an die bestehende B 8 ausgehen wie auch die Eingriffe, wie sie von der vorübergehenden Inanspruchnahme durch Baustreifen am Fuße des Eltenberges wie auch oberhalb der Baumaßnahme am Hang ausgelöst werden. Hier sind in erster Linie Laubwälder, Gehölzbiotope, Grünlandbereiche in der Wildaue sowie Saumbiotope am Fuß des Eltenberg betroffen.

Den Untersuchungen des beauftragten Ingenieurbüros (Büro Drecker) zufolge, lassen die jeweiligen Bestanderfassungen folgende Bewertungen der Betroffenheit zu:

Schutzgut Avifauna (Brut- und Rastvögel):

Untersucht wurden 4 verschiedene Landschaftseinheiten, a) die Siedlungsbereiche in Elten und Hochelten, b) der Waldbereich am Hang des Eltenberg, c) die Offenlandbereiche unterhalb des Eltenberg und d) die Aue der Wild südlich der Bahnstrecke und der Bundesstraße. Für die dort angetroffenen 40 Brutvogelarten besitzen diese Gebiete überwiegend eine mittlere Bedeutung mit Ausnahme der Offenlandbereiche, in denen der Eisvogel, der Kuckuck, der Kiebitz und der Mäusebussard angetroffen werden. In den Bereichen in unmittelbarer Nähe zur Gleistrasse trifft man kaum Brutvögel an.

Fledermäuse:

Im Rahmen der Kartierungen wurden 5 verschiedene Fledermausarten angetroffen, diese Nachweise stehen jedoch meist in Zusammenhang mit Jagdaktivitäten. Hinweise auf vorhandene Quartiere bzw. Wochenstuben gibt es nicht. Die dichten Robinienbestände im Hangbereich bieten kaum Potential für Wochenstuben, als Flugreviere sind sie aufgrund des Baumhöhlenangebotes und der Altholzbestände durchaus ein interessantes Jagdhabitat.

Amphibien:

Die Wild dient der Erdkröte als Laichhabitat, nördlich der Bahntrasse finden sich wenige Exemplare. Dagegen gibt es außerhalb des unmittelbaren Einzugsbereiches von der Bergflanke in Richtung der ‚tiefen Wild' intensive Wanderungsbewegungen jedes Jahr.

Reptilien:

Einzelindividuen von Waldeidechse und Blindschleiche wurden nachgewiesen, insgesamt betrachtet besitzt der Bereich nördlich der Bahnstrecke eine nachrangige Bedeutung, während der Brachstreifen südlich der Bahnstrecke am Eltenberg in seiner Bedeutung als hoch für die Reptilien eingeschätzt werden muss.

Mittel- und Großsäuger:

Ein Vorkommen des Bibers im Untersuchungsraum gilt als wahrscheinlich. Die Wild dient ihm als Lebensraum und Wanderkorridor. Habitate sollen sich ggfs. im Bereich der sog. Tiefen Wild befinden. Der Fischotter wurde in diesem Bereich zumindest mehrfach beobachtet.

Boden:

Im Bereich des Eltenberges sind besonders Braunerden, Podsol-Braunerden wie auch Auengleye vertreten, daneben gibt es Teilflächen, auf denen Plaggenesch, ein historischer Boden mit Archivfunktion, vorgefunden wird. Die Waldfunktionskarte weist die Waldbestände am Eltenberg vielerorts als Bodenschutzwald aus, da ohne Bewuchs dieser Stauchmöränenwall aufgrund seiner sandigen Konsistenz schnell erodieren würde bzw. mit Hangrutschungen zu rechnen wäre. Dem soll mit dem Bau der Stützwände und einer Wiederherstellung der Begrünung bzw. Aufforstung anschließender Flächen entgegen gewirkt werden.

Wasser:

Das Schutzgut Wasser umfasst das Grund- und Oberflächenwasser. Der Grundwasser-Aquifer hat in den hier vorkommenden Sanden und Kiesen eine hohe Mächtigkeit, wird hier von geringdurchlässigen Deckschichten überlagert und weist daher eine geringe bis mittlere Gefährdung auf. Die Wild als Teil eines vom Millinger Meer bis nach Kandia reichenden Gewässergrabensystems von Landwehren führt hohe Stickstoffkonzentrationen aufgrund diffuser

Einträge aus der Landwirtschaft. Bundesstraße B 8 und die Bahnstrecke wirken als Schadstoffemittenten. Daher wird, auch im Zuge der Neuplanung, das anfallende Niederschlagswasser in straßenbegleitenden Mulden bzw. Gräben gesammelt und zur Vorbehandlung in Leichtflüssigkeitsabscheider und zur punktuellen Versickerung zwei neu anzulegenden Versickerungsbecken zugeführt. Die Beeinträchtigung von Oberflächen- und Grundwässern erhöht sich nicht. Daher müssen keine speziell auf das Schutzgut Wasser ausgerichtete Kompensationsmaßnahmen erfolgen.

Landschaftsbild und landschaftsgebundene Erholung:

Konkrete Auswirkungen des Bauvorhabens und damit negative Veränderungen des Landschaftsbildes liegen in der Natur der Sache: der Bau der Straßenrampe sowie der Bau der Stützwände und der damit einhergehende Verlust von Wald und Gehölzstrukturen führen unweigerlich zu einer Veränderung der Blickbeziehungen bzw. des Landschaftsbildeindrucks. Als Maßnahmen zur Verminderung dessen gelten die Neupflanzung von Straßenbäumen, umfangreiche Aufforstungen, die Wiederherstellung von Gehölzstrukturen und Bodenschutzwald im Bereich des Hanganschnittes, sowie eine landschaftsgerechte Gestaltung der besagten Stützwände. Im Übrigen werden diese Veränderung im Landschaftsbild von Elten aus, von den Wanderwegen, bzw. von den tiefer gelegenen Straßen wie der B 8 alt aus nur bedingt wahrnehmbar sein, da sich südlich der Bahntrasse zwischen B8 alt und Bahndamm ein hoher begrünter Wall befindet, der in Teilen erhalten bleiben soll. Trotzdem wird, auch aus der Entfernung, die neue Straßentrasse mit ihren Stützwänden in Teilbereichen sichtbar bleiben.

Artenschutz:

Die Artenschutzprüfung (2013) kommt zu dem Schluss, das weder bei den erwähnten Säugetieren (Biber, Fischotter, Fledermäuse) noch bei den betroffenen Vögeln Verbotstatbestände zu prognostizieren seien, wie sie im § 44, Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG als zu berücksichtigend aufgeführt werden. Vermeidungsmaßnahmen werden natürlich berücksichtigt insofern als Gehölzrodungen und Baufeldfreimachungen außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten stattzufinden haben (d.h. überwiegend im Winter) und im Vorfeld von Fällmaßnahmen die betroffenen Bäume auf quartierrelevante Strukturen für Fledermäuse untersucht werden müssen.

Das Kompensationskonzept der landschaftspflegerischen Maßnahmen

Das Konzept stützt sich im Wesentlichen auf 6 verschiedene Arten von Kompensationsmaßnahmen. Dazu zählen:

- **Schutzmaßnahmen (S)**
- **Vermeidungsmaßnahmen (V)**
- **Gestaltungsmaßnahmen (G)**
- **Wiederherstellungsmaßnahmen (W)**
- **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (A + E)**

Alle landschaftspflegerischen Maßnahmen werden unter dem Punkt 9.2 in sog. Maßnahmenblättern umfassend dokumentiert. Sie sollen, - in der gebotenen Kürze – nachfolgend aufgeführt werden:

Schutzmaßnahmen

Darunter versteht man Bau- oder vegetationstechnische Maßnahmen bzw. Auflagen, die geeignet sind, die Natur während der Bauphase vor Beeinträchtigungen zu schützen.

S1 - Schutz und Sicherung von Gehölzbeständen

Dazu zählen Schutz und Sicherung von Wurzel-, Stamm- und Kronenbereichen, Errichten von Schutzzäunen, Rückschnitte von Wurzeln im Hangbereich, Wundversorgung, Schnitt von Lichtraumprofilen, Stammschutz von Einzelbäumen, bei Freistellung Schutz vor Sonneneinwirkung

S2 - Schutz des Ober- und Unterbodens

Dazu zählen Lagern von Mutterboden in getrennten Mieten und Schutz vor Verdichtung, Versiegelung und Überformung von Böden

Vermeidungsmaßnahmen

Darunter versteht man Maßnahmen, die die Auswirkungen des Projektes mindern, bzw. den Eingriff auf das unvermeidliche Maß beschränken.

V1 - Keine Inanspruchnahme angrenzender Biotope

V2 - Wildschutz- /Amphibienschutzzaun, Wildtierleiteinrichtungen (auf 480 m) oberhalb der Straße, damit nicht aufgescheuchtes Wild aus dem Wald heraus die Wand hinunter auf die Straße stürzt.

V3 - Anlage eines Tierdurchlasses mit Wildtierleiteinrichtungen (auf 800 m). Damit ist der Bau eines Tierdurchlasses gemeint (Höhe 2 m), der den örtlichen Biotopverbund gewährleisten soll. Errichtet werden soll er dort, wo er für die Wanderungsbewegungen der Tiere notwendig ist, die gleichzeitig auf den seitens der Bahn vorgesehenen Ökotunnel unter den Gleisen angewiesen sind.

V4 - bauvorgreifende und baubegleitende archäologische Untersuchungen, so dass im Fall von Funden Notgrabungen eingeleitet werden können.

Vasp1 - Bauzeitenregelung bei Gehölzrodung und Baufeldfreimachung. Zum Schutz der kältetoleranten Fledermausarten dürfen die Höhlenbäume nur zwischen 01.12. und 28.02 gefällt bzw. beseitigt werden.

Vasp2 - Kontrolle zu fällender Bäume auf Fledermausquartiere und –besatz,

Gestaltungsmaßnahmen

Darunter versteht man Maßnahmen, die der Begrünung und landschaftlichen Einbindung des Bauvorhabens in dessen Umgebung dienen. (z.B.im Böschungsbereich des Straßenkörpers, der Bankette oder anderer Nebenflächen)

G1 - Landschaftsgerechte Eingrünung des Straßenkörpers zur Einbindung in das Landschaftsbild, i.d.R. Rasenflächen, extensiv gemäht (Umfang = 14.762 qm)

G2 - Gestaltung der Stützwand zur Verbesserung des Landschaftsbildes. Die Front der Stützwand, die in Beton ausgeführt wird, soll eine zum Landschaftsraum passende Struktur erhalten (auf rd. 400 lfdm).

G3 - Eingrünung von Freiflächen mit 30 % Gehölzanteil und 70 % Landschaftsrasen. Die Gehölze werden in Gruppen, vorzugsweise auf den neu entstehenden Böschungen der neuen B 8 gepflanzt (auf 6.136 qm)

Wiederherstellungsmaßnahmen

Darunter versteht man Maßnahmen zur Wiederherstellung der Naturhaushalts- und Landschaftsbildfunktion auf bauzeitlich in Anspruch genommenen Arbeitsstreifen und Lagerflächen.

W1 - Entwicklung eines Waldmantels am Eltenberg auf dem insgesamt 7 m breiten Arbeitsstreifen (von 450 m Länge) oberhalb der neu entstehenden Stützwand entlang des Hangs. Hier soll eine waldrandartige Gehölzstruktur mit heimischen Arten auf 2.758 qm Fläche entstehen.

W2 - Befestigung der entstandenen Hangfläche mit Begrünungsmaßnahmen, Wiederher - stellung des Bodenschutzwaldes mit schnell wachsenden Robinien auf 1.752 qm.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Darunter versteht man landschaftspflegerische Maßnahmen, die ergriffen werden, wenn Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme nicht vermieden werden können. Hier unterscheidet man zwischen gleichartigen (Ausgleich) und gleichwertigen (Ersatz) Maßnahmen.

A1 - Rückbau bislang versiegelter, nicht mehr benötigter Verkehrsflächen und ehemaliger Wohnbauflächen, anschließende Rekultivierung durch Tiefenlockerung und Andecken mit Oberboden. Anschließende Ansaat von Grünlandflächen oder Pflanzung von Gehölzflächen auf 3.664 qm.

A2 - Aufforstung bzw. Entwicklung zu einem Eichen-Buchenmischwald auf der zurückzubauenden, nordöstlichen Verkehrsfläche der alten B 8auf 3.850 qm.

A3 - Aufforstung des rückzubauenden Wohngrundstücks am Ortsrand von Elten und Anlage eines Laichgewässers für Erdkröten auf dem Restgrundstück (3.404 qm).

A4 - Entwicklung eines Hartholzauwaldes in der Niederung auf Flurstück 1401 südlich der B 8 und nördlich des Bahndamms. Umwandlung von Intensivgrünland in einen Hart-Holzauwald Typ Eschenmischwald auf 17.045 qm.

A5 - Umwandlung von Wirtschaftsgrünland in extensives Feuchtgrünland für nässeliebende Pflanzengesellschaften der Weiden, Aufwertung als Lebensraum für Amphibienarten auf 2.675 qm.

A6 - Entwicklung eines Gehölzstreifens mit Waldmantel oberhalb der Stützwand auf der Fläche des temporären Arbeitsstreifens von 12 m Breite, Ziel ist die Entwicklung einer hecken- und waldrandartigen Gehölzstruktur auf 4.125 qm Fläche.

A7 - Umwandlung von Wirtschaftsgrünland in eine extensive Nass-Mähweide auf der Fläche südlich der B8 gegenüber der Einmündung der Straße ‚Wildweg' auf 9.556 qm

E1 - Pflanzung von 8 hochstämmigen Winterlinden im Abstand von 30 m auf der Südseite der B8

E2 - Entwicklung eines Hartholzauwaldes (südlich der B8) auf einer Fläche südlich der alten Bahnanbindungskurve (Flurbezeichnung ‚Die Koppel'). Hier soll eine intensiv bewirtschaftete landwirtschaftliche Fläche in einen Hartholzauwald mit Eschen,

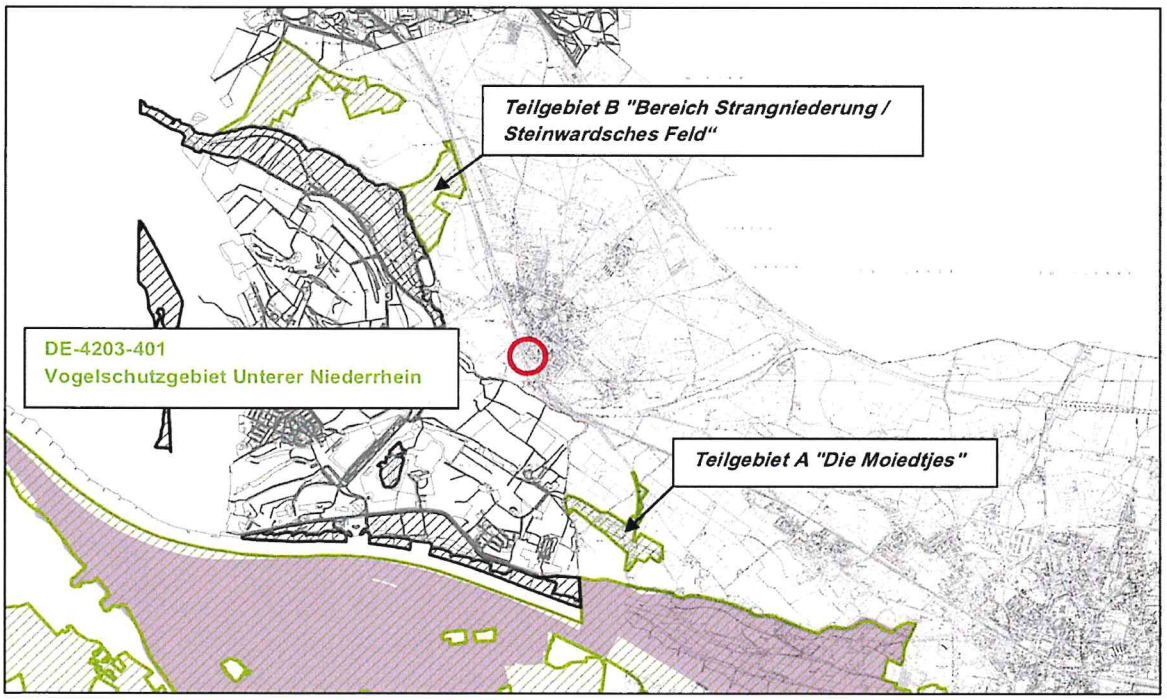
Eichen und Ulmen mit entsprechendem Wald- und Krautsaum umgewandelt werden (auf 37.941 qm). Die Maßnahme schließt an die Maßnahme A5 an. Diese Maßnahme ist an den Abschluss der Arbeiten zum dreigleisigen Ausbau gebunden und kann erst durchgeführt werden, wenn die Maßnahmen der Bahn abgeschlossen sind.

2.14 FFH-Vorprüfung Vogelschutzgebiet DE 4203-401 „Unterer Niederrhein“

Den Planunterlagen beigefügt, ist eine FFH-Vorprüfung für den Teil des Vogelschutzgebietes ‚Unterer Niederrhein', der sich im möglichen Einflussbereich des Vorhabens befindet.

Die Untersuchung geht der Frage nach, ob erhebliche Beeinträchtigungen dieses NATURA-2000-Gebietes und seiner Erhaltungsziele durch das Vorhaben ausgeschlossen werden können. Dabei orientiert man sich an Lebensraumtypen und Tierarten, die den Anhängen zu den entsprechenden europäischen Schutz-Richtlinien entnommen werden können. Die Abgrenzung bzw. Dimension des Suchraums orientiert sich dabei an der Empfindlichkeit der Erhaltungsziele und zugleich am vorhabenspezifischen Wirkungsbereich. Im vorliegenden Fall wurde ein Korridor von 3 km Breite als sachgerecht definiert.

Zu den Teilflächen des weiträumigen Vogelschutzgebietes gehören das Naturschutzgebiet ‚Die Moietjes' sowie Teilbereiche der Strangniederung am Steinwardschen Feld.



Lage des Vogelschutzgebietes „Unterer Niederrhein“
(rot = Bahnübergang B 8 Emmericher Straße, grün schraffiert = Vogelschutzgebiet „Unterer Niederrhein“, lila = FFH-Gebiete DE, schwarz schraffiert = FFH- und VSG NL)

Abb. 14 Vogelschutzgebiet „Unterer Niederrhein“

Die Verträglichkeitsprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass im Fall der Bergfußvariante vorhabenbedingt nach derzeitigem Kenntnisstand mit keinerlei Beeinträchtigungen zu rechnen ist.

Nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein eignen sich die hier vorgestellten umweltfachlichen Beurteilungen, die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen, auch wenn der spezifische Eingriff in die Substanz des Geotops „Eltenberg" natürlich nicht kompensierbar ist.

Die Stadt Emmerich am Rhein geht davon aus, dass ihr das Ergebnis der überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen noch vor Abgabe an die Anhörungsbehörde in einem ausreichender Zeitraum vorab zur Kenntnis gegeben wird.

Emmerich am Rhein, den 26.06.2018

Peter Hinze

Bürgermeister

3 ANLAGEN

3.1 Machbarkeitsstudie zur Gleisbettvariante Emmerich – Elten (Printversion)

3.1.1 **Teil I** **Anlass und Aufgabenstellung**

3.1.2 **Teil II** **Fazit**

3.1.3 **Teil III** **Technische und umweltfachliche Planungsbeschreibung**

3.2 Machbarkeitsstudie zur Gleisbettvariante Emmerich – Elten (CD)

Hinweis zur Sitzung des AK ÖPNV/SPNV sowie der Sitzung des ASE / HFA / Rat :

Die Anlagen sind aufgrund des Umfanges nur der Stellungnahme an die Bezirksregierung Düsseldorf beigegeben.

Entsprechende CDs (Anlage 3.2) sind den Fraktionsvorsitzenden am 30.04.2018 übergeben worden. Die Machbarkeitsstudie steht auch auf der Internetseite der Stadt Emmerich am Rhein zur Verfügung.

Sie finden diese hier:

Startseite >> Wirtschaft & Verkehr >> Betuwe-Route >> Straßenbaumaßnahmen

Ö 5

CDU-Fraktion
im Rat der
Stadt Emmerich am Rhein

		TOP	
		Vorlagen-Nr.	Datum
Antrag	**öffentlich**	**05 - 16 1521/2018**	**12.06.2018**

Betreff

Antrag auf einen Bauzeitenplan; Aufzeigen des OB und Wie von Ausstiegsmöglichkeiten beim Projekt Neumarkt; hier: Antrag Nr. XXII 2018 der CDU-Ratsfraktion Emmerich am Rhein

Beratungsfolge

Rat	26.06.2018

Beschlussvorschlag

Der Rat beauftragt die Verwaltung hinsichtlich der Sachverhalte „Bauzeitenplan“ und „Ausstiegsszenario“ in dem antragsseitig dargelegten Sinn zu verfahren.

Begründung

Wie bereits berichtet steht die Verwaltung in regelmäßigem Austausch mit dem Investor. Dieser hat zuletzt in einem Schreiben vom 30.05.2018 (vergl. Anlage) den derzeitigen Sachstand mitgeteilt.
Die Verwaltung wird abermals einen aktualisierten konkreten Bauzeitenplan einfordern und die unter Ziffer 2 des Antrages formulierte Prüfung in Angriff nehmen.

Sachverhalt :

sh. Anlage

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

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 1521 2018 A 1 Antrag Nr. XXII 2018 der CDU-Ratsfraktion Emmerich am Rhein
05 - 16 1521 2018 A 2 Schreiben Investor

Ö 5

XXII 18
7.6.18

CDU Ratsfraktion - Geistmarkt 1 - 46446 Emmerich am Rhein

An den Bürgermeister der
Stadt Emmerich am Rhein
Peter Hinze

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister
Eing.: 07. Juni 2018
Bgm.: X
Dez.:
FB:
Anl.: PWZ: €

CDU RATSFRAKTION EMMERICH AM RHEIN

Matthias Reintjes, M.A.
FRAKTIONSVORSITZENDER
Telefon: 0163 / 234 926 1
E-Mail: info@cdu-emmerich.de

6. Juni 2018

Antrag auf einen Bauzeitenplan; Aufzeigen des *Ob* und *Wie* von Ausstiegsmöglichkeiten beim Projekt Neumarkt

Die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Emmerich am Rhein beantragt, der Bürgermeister möge:

1. den geforderten Bauzeitenplan für das Projekt Neumarkt unverzüglich von Investor Schoofs einfordern. Dieser ist mit klaren und nachvollziehbaren Zielmarken für die kommenden Monate auszustatten,
2. des Weiteren verwaltungsseitig einen möglichen Ausstieg aus dem Vertrag mit Investor Schoofs zu klären, um die Rückabwicklung des Projektes Neumarkt – falls notwendig – unverzüglich umsetzen zu können.

Begründung

Grundsätzlich hat der Investor Schoofs seine mit der Stadt Emmerich am Rhein geschlossenen Verträge ohne „Wenn und Aber" zu erfüllen. Der nur zögerliche Baustart beim Projekt Neumarkt ist in den Augen der CDU-Fraktion nicht akzeptabel und wirft erneut Zweifel am Projekt auf. Die vertraglich vereinbarte Frist von 24 Monaten zur kompletten Fertigstellung des Objektes läuft nunmehr durch die vom Investor getätigten Baubeginn. Zieht man die nötige Bauzeit von ca. sechzehn Monaten ab, so verbleiben dem Investor nur noch wenige Monate, um mit den umfangreichen Baumaßnahmen zu beginnen. Da dem Rat der Stadt Emmerich am Rhein von Seiten des Investors bisher keine belastbaren Aussagen zum weiteren Projektverlauf, vorliegen müssen auch für den Fall der Nichteinhaltung des Vertrages entsprechende Ausstiegsmöglichkeiten durch die Verwaltung aufgezeigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Reintjes
Fraktionsvorsitzender

Ö 5

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister
Eing.: 04. Juni 2018
Bgm.: .....
Dez.: .....
FB: .....
Anl.: ..... PWZ: ..... €

SCHOOFS
Wir bauen Märkte

Stadt Emmerich am Rhein
Herrn Dr. Stefan Wachs
Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

30.05.2018
8815-01397

8815 Emmerich, Neumarkt

Sehr geehrter Herr Dr. Wachs,

wir nehmen Bezug auf die Realisierung des Wohn- und Geschäftshauses in Emmerich, Neumarkt 1.

Wie bereits mündlich erläutert, sind unsere Kapazitäten zur Vorbereitung und Durchführung von Bauvorhaben in Bezug auf die Einzelausschreibung zurzeit sehr hoch belastet. Wir haben uns daher bemüht, einen GU-Unternehmer für die Realisierung zu gewinnen.

Die uns bis dato angebotenen Realisierungspreise überschreiten die kalkulierten Kosten bei weitem in einer unzumutbaren Höhe. Zum Vergleich haben wir die Ergebnisse aus Einzelausschreibungen und ein gerade abgerechnetes Vorhaben unseres Tochterunternehmens in Neu Isenburg in ähnlicher Struktur. Wir bemühen uns um weitere Angebote von GU-Unternehmern und bereiten parallel den Weg in Einzelausschreibung vor.

Bezüglich der Erdarbeiten beabsichtigen wir in Ergänzung der bereits durchgeführten Arbeiten das Bodenmaterial, das unbelastet ist, auf dem Grundstück an der Kaserne zur Anfüllung gem. der Höhenfestsetzung des B-Planes anzufahren.

Da die Baugenehmigung für den ALDI-Markt noch nicht vollziehbar ist, haben wir die Grundstücke noch nicht übernommen. Der Eigentümer hat uns bis dato das Auffüllen versagt. Wir gehen aber davon aus, dass wir in Kürze seine Freigabe erhalten.

Zu Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Josef Schoofs
Immobilien GmbH

Dipl.-Ing. Josef Schoofs
Geschäftsführung

Dipl.-Geogr. Thorsten Overländer
Projektentwicklung

Ö 6

CDU-Fraktion
im Rat der
Stadt Emmerich am Rhein

TOP _____
Vorlagen-Nr. Datum

05 - 16

Antrag	**öffentlich**	**1522/2018**	**12.06.2018**

Betreff

Antrag zur zeitnahe Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs Wemmer & Janssen; hier: Antrag Nr. XXIII 2018 der CDU-Ratsfraktion Emmerich am Rhein

Beratungsfolge

Rat	26.06.2018

Kenntnisnahme/kein Beschluss

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Begründung:

Im Haushalt 2018 der Stadt Emmerich am Rhein sind Mittel für die aus dem ISEK entwickelten Wettbewerbe „Kleiner Löwe“ und „Geistmarkt“ eingestellt. Die Kosten für den Wettbewerb für das betreffende Grundstück „Wemmer & Janssen“ sind noch nicht beziffert und nicht in den Haushalt eingestellt worden.

Das Grundstück Wemmer & Janssen ist in städtischen Besitz. Daher unterliegt die Veräußerung dem Vergaberecht. Das Einzelhandelskonzept und das ISEK sehen an diesem Standort eine Quartiersentwicklung zu einem Wohn- und Dienstleistungsstandort bzw. ein Fachmarktzentrum mit definiertem Warensortiment vor. Um die Entwicklung in diese Richtung steuern zu können, soll der Verkauf des Grundstücks an ein entsprechendes Bebauungskonzept gekoppelt werden. Da so auch ein Bauauftrag vergeben wird, ist das Vergaberecht anzuwenden. Die Bausumme wird voraussichtlich eine Höhe erreichen, die ein komplexes europaweites Vergabeverfahren erforderlich macht.

Der Grundstücksverkauf soll durch ein „Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb“ abgewickelt werden. Zuschlagskriterien können zum einen der gebotene Kaufpreis für das Grundstück, zum anderen auch die städtebauliche Qualität, das Nutzungskonzept und die Unterbringung der notwendigen Stellplätze sein.

Da das Vergabeverfahren durch die Verknüpfung mit dem städtebaulichen Wettbewerb sehr komplex und fehleranfällig ist, laufen derzeit bereits die Vorbereitungen. Die Architektenkammer NRW bietet zur Durchführung städtebaulicher Wettbewerbe Hilfestellung an, die derzeit durch die Verwaltung beansprucht wird. Die Betreuung des Wettbewerbs soll durch ein entsprechend qualifiziertes Büro begleitet werden. Auch hierfür sind Vergaberichtlinien zu beachten und eine Aufgabenstellung zu formulieren.

Nähere Informationen zur Vergabe- und Wettbewerbsverfahren werden im September dem zuständigen Ausschuss für Stadtentwicklung vorgelegt.

Sachverhalt :

sh. Anlage

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 1.1.

In Vertretung

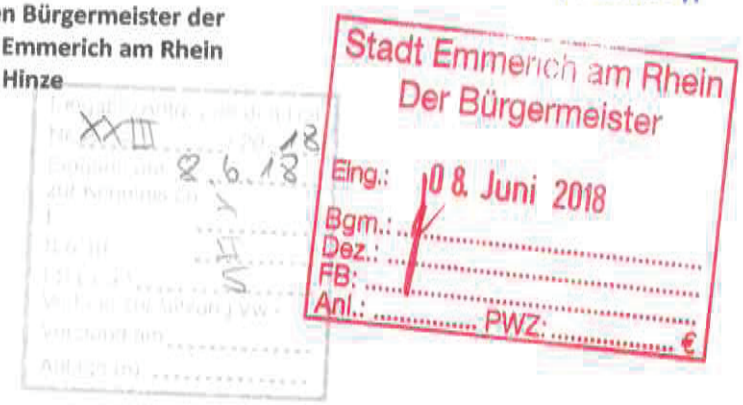
Dr. Stefan Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage/n:
05 - 16 1522 2018 A 1 Antrag Nr. XXIII 2017 der CDU-Ratsfraktion Emmerich am Rhein

Ö 6

Eingegangen 8.6.2017

An den Bürgermeister der
Stadt Emmerich am Rhein
Peter Hinze



CDU-Ratsfraktion Emmerich am Rhein
Matthias Reintjes, M.A.

BGE-Ratsfraktion Emmerich am Rhein
Joachim Sigmund

6. Juni 2018

Antrag zur zeitnahen Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs

Wemmer&Janssen

Der Rat beauftragt die Verwaltung, einen städtebaulichen Wettbewerb zur Realisierung des geplanten Fachmarktzentrums auf dem ehemaligen Wemmer&Janssen-Grundstück noch in 2018 zu initiieren.

Begründung

Auf Antrag der CDU-Fraktion wurde das integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) im Jahr 2017 dahingehend ergänzt, als dass auf dem Wemmer&Janssen-Grundstück ein modernes Fachmarktzentrum durch einen städtebaulichen Wettbewerb realisiert werden soll. Das ISEK ist nunmehr seit einem halben Jahr beschlossen und entsprechende Haushaltsmittel bewilligt, so dass die Fraktionen der CDU und BGE auf die zügige Umsetzung des städtebaulichen Wettbewerbs für das sich im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein befindliche Grundstück drängen.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Reintjes
CDU-Fraktionsvorsitzender

Joachim Sigmund
BGE-Fraktionsvorsitzender

Ö 7

SPD-Fraktion
im Rat der
Stadt Emmerich am Rhein

TOP _____
Vorlagen-Nr. Datum

Antrag	**öffentlich**	**05 - 16 1523/2018**	**18.06.2018**

Betreff

Rollator-Park am St. Augustinus-Heim;
hier: Antrag Nr. XXIV/2018 der SPD-Ratsfraktion

Beratungsfolge

Rat	26.06.2018

Beschlussvorschlag

Verweisung an den Ausschuss für Stadtentwicklung.

Sachverhalt :

sh. Anlage

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

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 1523 2018 A 1 Antrag Nr. XXIV 2018 der SPD-Ratsfraktion am Rhein

Ö 7

SPD

Sozialdemokratische Partei Deutschlands

Ratsfraktion Emmerich am Rhein

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister
Eing.: 14. Juni 2018
Bgm.:
Dez.:
FB:
Anl.: PWZ: €

An den Rat der Stadt Emmerich am Rhein
Herr Bürgermeister Peter Hinze
Geistmarkt 1 / Rathaus
46446 Emmerich am Rhein

12.06.2018

Antrag der SPD-Ratsfraktion:
Rollator-Park am St. Augustinus Heim

Sehr geehrter Bürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren des Rates,

die SPD – Ratsfraktion beantragt:

Die Verwaltung wird beauftragt schnellstmöglich einen Rollator-Park im Parkgelände am St. Augustinus Heim zu bauen.

Auf dem Gelände sollen Seniorinnen und Senioren den sicheren Umgang mit dem Rollator üben. Der Park soll wie ein Parcours aufgebaut werde. Er soll mehrere verschiedene Bodenbeläge, darunter Kieswege, Sandwege und Kopfsteinpflaster erhalten. Es sollen Steigungen und Stufen eingebaut werden.
Der Rollator-Park soll Senioren und Seniorinnen dabei helfen, ihre Mobilität zu erhalten und fit zu bleiben.
Vor allem Anfänger sind im Umgang mit dem Rollator oftmals noch unsicher. Das Einsteigen in den Bus ist für viele eine Hürde. Auf dem neuen Parcours können die Seniorinnen und Senioren üben, wie sie diese bewältigen.
Trainer können mit hoher Wahrscheinlichkeit aus den im direkten Umfeld angesiedelten Sanitätshäusern gewonnen werden.

Mit freundlichen Grüßen
Manfred Mölder
stellv Fraktionsvorsitzende

Geistmarkt 1/Rathaus
46446 Emmerich am Rhein
Telefon 0 28 22 / 38 51
Telefax 0 28 22 / 79 17 20
E-mail SPD@Stadt-Emmerich.de

Geschäftszeiten:
montags 16.30 bis 18.00 Uhr
donnerstags 16.30 bis 18.00 Uhr

Bankverbindung:
Stadtsparkasse Emmerich-Rees
Kto.-Nr. 111 914 (BLZ 358 500 00)