STADT EMMERICH AM RHEIN

DER BÜRGERMEISTER

Einladung
zur 49. Sitzung
des Ausschusses für Stadtentwicklung
am Dienstag, dem 18.06.2019,
um 17:00 Uhr im Ratssaal

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

I. Öffentlich

1		Einwohnerfragestunde
2		Feststellung der Sitzungsniederschrift vom 07.05.2019
3	05 - 16 1899/2019	Klimaschutzteilkonzept Nahmobilität - Emmerich am Rhein; hier: Auftaktpräsentation durch das Büro Stadtverkehr
4	05 - 16 1895/2019	Reduzierung der Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen; hier: Eingabe Nr. 5/2019 des AfD-Stadtverbandes, 46446 Emmerich
5	05 - 16 1896/2019	Verschiebung des Straßenausbaus Martinusstraße/Abteistraße Elten; hier: Eingabe Nr. 5/2019 der Eigentümer der Häuser Martinus- und Abteistraße
6	05 - 16 1897/2019	Aufschiebung der Berechung der Straßenausbaubeiträge; hier: Antrag Nr. XXII/2019 der SPD-Ratsfraktion
7	05 - 16 1851/2019	Straßenausbau Nierenberger Straße / Duisburger Straße von Wassenbergstraße bis Weseler Straße, hier: Anpassung der Straßenquerschnitte
8	05 - 16 1850/2019/1	Ergebnis der Überprüfung der Querung der Ostermayerstraße im Bereich Elsepaßweg sowie Prüfung der Machbarkeit eines möglichen zusätzlichen Radweges von der KITA „Räuberhöhle“ über das ehem. Kasernengelände und der Klever Straße (B220)
9	05 - 16 1878/2019	Errichtung eines Sicht-/Lärmschutzes im Bereich des provisorischen Haltepunktes Elten; hier: Eingabe Nr. 2/2019 vom SPD-Ortsverein Elten
10	05 - 16 1886/2019	Widmung von Straßen in Emmerich am Rhein; hier: Rudolf-W.-Stahr-Straße

11	Mitteilungen und Anfragen
12	Einwohnerfragestunde

46446 Emmerich am Rhein, den 6. Juni 2019

Albert Jansen
Vorsitzender

Ö 3

STADT EMMERICH AM RHEIN

DER BÜRGERMEISTER

		TOP	
		Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	**öffentlich**	**05 - 16 1899/2019**	**29.05.2019**

Betreff

Klimaschutzteilkonzept Nahmobilität - Emmerich am Rhein;
hier: Auftaktpräsentation durch das Büro Stadtverkehr

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	18.06.2019

Kenntnisnahme(kein Beschluss)

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachdarstellung :

In verschiedenen Ratseingaben wurde die Verbesserung von Bestandteilen der Nahmobilität sowie die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Städte gefordert.

- Antrag der Senioren Union aus dem Jahr 2016
  - Mitgliedschaft bei der AGFS
  - Bestimmung eines Fahrradbeauftragten

- Antrag der UWE – Ratsfraktion im Jahr 2018
  - Überdachte Radabstellanlage „van-den-Bergh-Straße“

- Eingabe der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Jahr 2018
  - Bestandteil dieser Eingabe sind drei Anträge mit Forderungen nach Haushaltsmitteln für eine fahrradfreundliche und behindertengerechte Stadt, die in die Haushaltsplanberatung für den Haushalt 2019 aufgenommen wurden.

Anträge dieser Art haben den Anstoß zur Erarbeitung des Nahmobilitätskonzeptes gegeben und sollen darin berücksichtigt und bearbeitet werden.
Die Stadt Emmerich am Rhein hat für die Konzeptentwicklung einer Nahmobilitätsstrategie im Rahmen eines finanziell geförderten Klimaschutzteilkonzeptes im April 2019 das Büro Stadtverkehr aus Hilden beauftragt.
Das Konzept soll auch die Grundlage für die Bewerbung um eine Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) bilden. Da die Konzepterstellung auch als Mittel zu diesem Zweck erarbeitet wird und mit der Zusammenstellung der Bewerbungsunterlagen zeitnah nach der Erarbeitung des Maßnahmenpakets des Konzeptes begonnen werden soll, wurde das Büro auch für die Erarbeitung/Zusammenstellung der Unterlagen mitbeauftragt.
Neben der Bilanzierung der Treibhausgasemissionen und der perspektivischen Errechnung des Einsparpotenzials sollen darin konkrete Maßnahmen und Handlungsansätze für Emmerich herausgearbeitet werden.
Ein weiterer Fokus liegt in der Beurteilung des Status Quo des Modal Split, d.h. der Verteilung des Verkehrs auf die einzelnen Verkehrsmittel. Die Ermittlung soll über eine Haushaltsbefragung erfolgen. Die Daten aus dieser Erhebung sind eine Grundlage für die Zielsetzung bzw. der Potenzialermittlung und dienen in der Folge auch der Überwachung der gesetzten Ziele.
Auf Grundlage der Ergebnisse des Konzeptes soll dann bedarfsgerecht gehandelt werden und für die Umsetzung dann gezielt Gelder eingestellt werden sowie ggf. auch Fördermöglichkeiten genutzt werden.
Durch den Fördermittelgeber sind die Bausteine des Konzepts grob vorgegeben.
Hierunter fallen:

Analysen/ Bilanzen

Energiebilanz und CO2-Ausstoß
Grundlagenermittlung und Analyse des Rad- und Fußverkehrsangebotes und Netzanalyse
Entwicklung Wunschnetz für Rad- und Fußverkehr
Mängelanalyse – (Onlinebeteiligung)
Modal split Erhebung durch eine Haushaltsbefragung

Potenzialanalyse und Szenarien

Potenzialanalyse
Szenarien für den Rad- und Fußverkehr

Akteursbeteiligung
- Arbeitsgruppensitzung
- Zwei öffentliche Veranstaltungen (Spaziergang und Radtour)

Maßnahmenkonzept
Kommunikationsstrategie / Öffentlichkeitsarbeit
Verstetigungsstrategie
Controlling-Konzept

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme ist im Haushalt unter Produkt 1.100.09.01.01, Sachkonto 54290000 abgebildet.

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 1.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Ö 4

STADT EMMERICH AM RHEIN

DER BÜRGERMEISTER

		TOP	
		Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	**öffentlich**	**05 - 16 1895/2019**	**29.05.2019**

Betreff

Reduzierung der Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen;
hier: Eingabe Nr. 5/2019 des AfD-Stadtverbandes, 46446 Emmerich

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	18.06.2019

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt, Straßenausbaumaßnahmen so lange zu verschieben, bis seitens des Landtags abschließend über die Beitragserhebung nach § 8 KAG beraten wurde.

Dem Ausschuss für Stadtentwicklung werden Straßenausbaumaßnahmen dann zur Entscheidung vorgelegt, wenn eine Verschiebung aufgrund von rechtlichen, wirtschaftlichen, technischen Zwängen oder Fördermitteln nicht ohne weiteres möglich ist.

Sachdarstellung :

Landesgesetzgebung
In den letzten Wochen und Monaten gab es eine anhaltende Diskussion über die Abschaffung von Straßenbaubeiträgen gem. § 8 Kommunalabgabengesetz NRW (KAG). Aktueller Anlass sind die Drucksachen 17/4115 (Gesetzentwurf der Fraktion der SPD vom 06.11.2018 „Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen“) sowie 17/4300 (Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der FDP vom 20.11.2018 „Straßenausbaubeiträge bürgerfreundlich gestalten“) im Landtag Nordrhein-Westfalen.

Am 07.06.2019 fand im Landtag NRW die durch den Bund der Steuerzahler erzwungene Expertenanhörung in öffentlicher Sitzung statt. Mit einer Entscheidung über das Gesetzgebungsverfahren ist somit frühestens nach der Sommerpause zu rechnen.

Grundsätzlich besteht die Forderung, die Beiträge nach § 8 KAG abzuschaffen. Die Landesregierung hat kommuniziert, dass sie beabsichtigt, die Beiträge nach dem KAG zu ändern und nicht abzuschaffen. Bei den voraussichtlichen Änderungen gibt es eine Vielzahl von rechtlichen Ansätzen.

Daher kann derzeit vor der abschließenden Gesetzgebung nicht vorausgesehen werden, wie künftig Straßenausbaubeiträge erhoben werden sollen bzw. können. Ebenso unsicher ist eine Übergangsregelung. So wurde beispielsweise in Bayern im Rahmen der Aufhebung die Übergangsregelung getroffen, dass alle „begonnenen“ Maßnahmen noch nach altem Recht abzurechnen sind. Allein bei der Definition des Baubeginns gibt es unzählige Möglichkeiten, den Zeitpunkt zu definieren.

Vorschlag der Verwaltung
Aus diesen Gründen schlägt die Verwaltung grundsätzlich vor, Straßenausbaumaßnahmen so weit zu verschieben bis seitens der Landesregierung über die künftige Gesetzgebung beraten wurde. Ab diesem Zeitpunkt ist bekannt, nach welchen Regeln künftig Straßenausbaubeiträge erhoben werden sollen bzw. können.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung entscheidet im Einzelfall über den Beginn einer Straßenausbaumaßnahme nach § 8 KAG, wenn rechtliche, wirtschaftliche, technische Zwänge oder Fördermittel eine Verschiebung ohne weiteres nicht zulassen.

Solche Zwänge können beispielsweise die Notwendigkeit von Kanalsanierungen sein. Durch das gemeinsame Sanieren des Kanals und der Straße können Baukosten gespart werden, die letztendlich auf die Anlieger umgelegt werden. Sofern ein unbedingter technischer Zwang zur Kanalsanierung besteht, wird der Straßenausbau dem Ausschuss für Stadtentwicklung zum Beschluss vorgelegt. Sollten sich beispielsweise keine gravierenden Änderungen des § 8 KAG ergeben und der Kanal bereits erneuert worden sein, werden die Straßenausbaubeiträge entsprechend höher ausfallen. Auch die jährliche Baukostensteigerung ist bei der Verschiebung der Maßnahmen zu berücksichtigen.

Ebenfalls ein Erfordernis für den Ausbau einer Straße kann eine geltende Förderzusage sein. Beispielsweise liegt eine solche Förderzusage für den Ausbau der Nierenberger Straße / Duisburger Straße vor. Voraussetzung für die Förderung ist der Baubeginn in diesem Jahr. Dadurch ergeben sich zeitliche Zwänge, die ein weites Aufschieben der Entscheidung über den Ausbau nicht ermöglichen. Durch die Fördermittel werden die kommunalen Eigenanteile gefördert. Bei Wegfall der Fördermittel wird der städtische Haushalt durch die Baumaßnahme mehr belastet.

Zur Eingabe Nr. 5/2019 des AfD-Stadtverband Emmerich am Rhein zur Reduzierung der Beiträge nach § 8 KAG:
Aktuell ist die Aussetzung des Vollzuges der Erhebung von Beiträgen gem. § 8 KAG i. V. m. der Straßenbaubeitragsatzung der Stadt Emmerich am Rhein aus der Sicht der Verwaltung nicht zielführend. Sollte die gesetzliche Grundlage des § 8 KAG angepasst werden, muss auch die städtische Straßenbaubeitragssatzung angepasst werden. Der Verwaltungsvorschlag zur Verschiebung der Ausbaumaßnahmen ist daher zielführender. Sollten Verfahren jedoch unter den o. g. Umständen nun begonnen werden müssen und es im Rahmen der Abrechnung der Gebühren noch keine geänderte gesetzliche Regelung geben, wäre die Anpassung der kommunalen Satzung noch möglich. Vor dem durch die Landesregierung angestrebten Zeitablauf ist dies jedoch vermutlich nicht nötig.

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. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage:
Anlage zu Vorlage 05-16 1895

Ö 4

Alternative für Deutschland

Stadtverband Emmerich am Rhein

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister
Eing.: 11. April 2019
Bgm.: I
Dez.: II
FB: 5
Anl.: PWZ: €

Sprecher
Christoph A. Kukulies
Mobil +49(0) 177/9580811
E-Mail c.kukulies@afd-emmerich.de
Internet www.afd-emmerich.de

Stadt Emmerich am Rhein

Bürgermeister Herr Peter Hinze

Geistmarkt 1

46446 Emmerich am Rhein

11. April 2019

Eingabe nach § 24 GO NRW an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein möge beschließen, die Erhebung der Beiträge nach § 8 Kommunalabgabengesetz NRW (KAG) im vollen Umfang aus der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen der Gemeinde Schermbeck mit Stand vom 08.2008 zu übernehmen. Des Weiteren soll der Bürgermeister vom Rat aufgefordert werden, sich in der nächsten Bürgermeisterkonferenz des Kreis Kleve für gleiche Beitragsätze in Kreis nach Vorgabe der Schermbecker Satzung einzusetzen.

Begründung:

Die Stadt Emmerich am Rhein erhebt in ihrer Satzung für straßenbauliche Maßnahmen von den Anliegern Straßenbaubeiträge. Im Bundesland Bayern wurde diese Regelung abgeschafft. In vielen weiteren Bundesländern werden keine Beiträge von den Bürgern erhoben. Auch in NRW gibt es den Wunsch, diese Beiträge abzuschaffen. Zurzeit gibt es eine Petition:

https://www.openpetition.de/petition/online/abschaffung-von-strassenausbaubeitraegen-in-nordrhein-westfalen

Der Bund der Steuerzahler in NRW fordert in seiner "Volksinitiative Straßenbaubeiträge" ebenfalls die dauerhafte Abschaffung der Beiträge in Nordrhein- Westfalen.

Zurzeit gibt es keine rechtliche Grundlage die Beiträge abzuschaffen oder auszusetzen. Daher schlagen wir eine Reduzierung der Beiträge nach Maßgabe der Vorbildsgemeinde im Nachbarkreis Wesel - der Gemeinde Schermbeck vor.

Obwohl die Bürgermeisterkonferenz Kreis Kleve beschlossen hat im Kreis Kleve einheitliche Beiträge zu erheben, gibt es hierfür keinerlei rechtliche Verpflichtung in den einzelnen Gemeinden, diese zu übernehmen.

Die Stadt Emmerich am Rhein soll somit im Kreis Kleve als Vorbild dienen, in allen Gemeinden die KAG Beiträge zu senken und somit den ersten Schritt zur vollständigen Abschaffung zu gehen.

Satzung

über die Erhebung von Beiträgen

nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen

der Gemeinde Schermbeck

vom 31.05.1996

Der Rat der Gemeinde Schermbeck hat in seiner Sitzung am 30.05.1996 aufgrund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NW S. 666) und des § 8 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21.10.1969 (GV.NW 1969 S. 712), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.12.1992 (GV.NW S. 561) folgende Satzung beschlossen:

§ 1 Erhebung des Beitrages (Anlagenbegriff § 8 KAG)

Zum Ersatz des Aufwandes für die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von Anlagen im Bereich von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen und als Gegenleistung für die durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme den Eigentümern und Erbbauberechtigten der erschlossenen Grundstücke erwachsenden wirtschaftlichen Vorteile erhebt die Gemeinde Beiträge nach Maßgabe dieser Satzung.

§ 2 Umfang des beitragsfähigen Aufwandes

(1) Beitragsfähig ist insbesondere der Aufwand für

1. den Erwerb (einschließlich Erwerbsnebenkosten) und die Freilegung der für die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung der Anlagen benötigten Grundflächen,

2. den Wert der von der Gemeinde aus ihrem Vermögen bereitgestellten Flächen zum Zeitpunkt des Beginns der Maßnahme,

3. die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung der Fahrbahn,

4. die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von

   a) Rinnen und Bordsteinen,
   b) Radwegen,
   c) Gehwegen,
   d) Beleuchtungseinrichtungen,

e) Entwässerungseinrichtungen,
f) Böschungen, Schutz- und Stützmauern,
g) Parkflächen,
h) unselbständige Grünanlagen.

(2) Die Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind nur insoweit beitragsfähig, als sie breiter sind als die anschließenden freien Strecken.

(3) Nicht beitragsfähig sind die Kosten

1. für die laufende Unterhaltung und Instandsetzung der Straßen, Wege und Plätze,

2. für Hoch- und Tiefstraßen sowie für Straßen, die für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt sind (Schnellverkehrsstraßen), ferner für Brücken, Tunnels und Unterführungen mit den dazugehörenden Rampen.

§ 3 Ermittlung des beitragsfähigen Aufwandes

Der beitragsfähige Aufwand wird nach den tatsächlichen Aufwendungen ermittelt.

§ 4 Anteil der Gemeinde und der Beitragspflichtigen am Aufwand

(1) Die Gemeinde trägt den Anteil des Aufwandes, der

a) auf die Inanspruchnahme der Anlagen durch die Allgemeinheit entfällt,

b) bei der Verteilung des Aufwandes nach § 5 auf ihre eigenen Grundstücke entfällt.

Der übrige Teil des Aufwandes ist von den Beitragspflichtigen zu tragen.

(2) Überschreiten Anlagen die nach Abs. 3 anrechenbaren Breiten, so trägt die Gemeinde den durch die Überschreitung verursachten Mehraufwand allein. Bei den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen beziehen sich die anrechenbaren Breiten der Fahrbahnen auf die Breite, die über die beitragsfreie Fahrbahnbreite nach § 2 Abs. 2 hinausgeht.

(3) Der Anteil der Beitragspflichtigen am Aufwand nach Abs. 1 Satz 2 und die anrechenbaren Breiten der Anlagen werden wie folgt festgesetzt:

bei (Straßenart)	anrechenbare Breiten		Anteil der Beitrags-pflichtigen
	in Kern-, Gewerbe- u. Industrie-gebieten	in sonstigen Baugebieten u. innerhalb im Zusammen-hang bebauter Ortsteile	

bei (Straßenart)	anrechenbare Breiten in Kern-, Gewerbe- u. Industrie-gebieten	anrechenbare Breiten in sonstigen Baugebieten u. innerhalb im Zusammen-hang bebauter Ortsteile	Anteil der Beitrags-pflichtigen
1. Anliegerstraßen			
a) Fahrbahn	8,50 m	6,50 m	50 %
b) Radweg einschl. Sicherheitsstreifen	je 2,00 m	je 2,00 m	50 %
c) Parkstreifen	je 6,00 m	je 6,00 m	60 %
d) Gehweg	je 2,50 m	je 2,50 m	60 %
e) Beleuchtung und Oberflächenentwässe-rung	-	-	30 %
f) unselbständige Grünanlagen	je 2,00 m	je 2,00 m	50 %
2. Haupterschließungs-straßen			
a) Fahrbahn	8,50 m	6,50 m	30 %
b) Radweg einschl. Sicherheitsstreifen	je 2,00 m	je 2,00 m	30 %
c) Parkstreifen	je 6,00 m	je 6,00 m	50 %
d) Gehweg	je 2,50 m	je 2,50 m	50 %
e) Beleuchtung und Oberflächenentwässe-rung	-	-	30 %
f) unselbständige Grünanlagen	je 2,00 m	je 2,00 m	50 %
3. Hauptverkehrsstraßen	a) Fahrbahn 10 %	8,50 m	8,50 m
b) Radweg einschl. Sicherheitsstreifen	je 2,00 m	je 2,00 m	10 %
c) Parkstreifen	je 6,00 m	je 6,00 m	50 %
d) Gehweg	je 2,50 m	je 2,50 m	50 %
e) Beleuchtung und Oberflächenentwässe-rung	-	-	10 %
f) unselbständige Grünanlagen	je 2,00 m	je 2,00 m	50 %
4. Hauptgeschäftsstraßen			
a) Fahrbahn	7,50 m	7,50 m	40 %
b) Radweg einschl. Sicherheitsstreifen	je 2,00 m	je 2,00 m	40 %

c) Parkstreifen	je 6,00 m	je 6,00 m	60 %
d) Gehweg	je 6,00 m	je 6,00 m	60 %
e) Beleuchtung und Oberflächenentwässerung	-	-	40 %
f) unselbständige Grünanlagen	je 2,00 m	je 2,00 m	60 %

Wenn bei einer Straße ein oder beide Parkstreifen fehlen, erhöht sich die anrechenbare Breite der Fahrbahn um die anrechenbare Breite des oder der fehlenden Parkstreifen, höchstens jedoch um je 2,50 m, falls und soweit auf der Straße eine Parkmöglichkeit geboten wird.

(4) Die in Abs. 3 Ziffern 1 bis 4 genannten Breiten sind Durchschnittsbreiten.

(5) Endet eine Anlage mit einem Wendehammer, so vergrößern sich die in § 4 Abs. 3 Ziffern 1 - 4 jeweils Buchstabe a) angegebenen Maße wie folgt:
1. in Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten auf 24,00 m,
2. in sonstigen Baugebieten und innerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile auf 18,00 m.

Das gleiche gilt für den Bereich der Einmündungen in andere bzw. Kreuzungen mit anderen Erschließungsanlagen.

(6) Für Fußgängergeschäftsstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche und sonstige Fußgängerstraßen werden die anrechenbaren Breiten und Anteile der Beitragspflichtigen am Aufwand für die anrechenbaren Breiten im Einzelfall durch Satzung festgesetzt.

(7) Im Sinne der Absätze 3 und 5 gelten als

1. Anliegerstraßen:
   Straßen, die überwiegend der Erschließung der angrenzenden oder der durch private Zuwegung mit ihnen verbundenen Grundstücke dienen,

2. Haupterschließungsstraßen:
   Straßen, die der Erschließung von Grundstücken und gleichzeitig dem Verkehr innerhalb von Baugebieten oder innerhalb von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen dienen, soweit sie nicht Hauptverkehrsstraßen nach Ziffer 3 sind,

3. Hauptverkehrsstraßen:
   Straßen, die dem durchgehenden innerörtlichen Verkehr oder dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen, insbesondere Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit Ausnahme der Strecken, die außerhalb von Baugebieten und von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen liegen,

4. Hauptgeschäftsstraßen:
   Straßen, in denen die Frontlänge der Grundstücke mit Ladengeschäften oder Gaststätten im Erdgeschoß überwiegt, soweit es sich nicht um Hauptverkehrsstraßen handelt,

5. Fußgängergeschäftsstraßen:

Hauptgeschäftsstraßen, die in ihrer gesamten Breite dem Fußgängerverkehr dienen, auch wenn eine zeitlich begrenzte Nutzung für den Anlieferverkehr möglich ist,

6. verkehrsberuhigte Bereiche:
als Mischfläche gestaltete Anliegerstraßen, die in ihrer ganzen Breite von Fußgängern benutzt werden dürfen, jedoch mit Kraftfahrzeugen benutzt werden können,

7. sonstige Fußgängerstraßen:
Anliegerstraßen und Wohnwege, die in ihrer gesamten Breite dem Fußgängerverkehr dienen, auch wenn eine Nutzung für den Anliegerverkehr mit Kraftfahrzeugen möglich ist.

(8) Die vorstehenden Bestimmungen (Absätze 3 bis 6) gelten für einseitig anbaubare Straßen und Wege entsprechend. Dabei sind die anrechenbaren Breiten für Radwege, Parkstreifen, Grünanlagen und Gehwege nach Abs. 3 nur entlang der bebauten bzw. bebaubaren Grundstücke anzusetzen. Die anrechenbare Breite der Fahrbahn nach Absatz 3 ist bei einseitig anbaubaren Straßen und Wegen mit 2/3 zu berücksichtigen.

(9) Grenzt eine Straße ganz oder in einzelnen Abschnitten mit einer Seite an ein Kern-, Gewerbe- oder Industriegebiet und mit der anderen Seite an ein sonstiges Baugebiet oder einen im Zusammenhang bebauten Ortsteil und ergeben sich dabei nach Absatz 3 unterschiedliche anrechenbare Breiten, so gilt für die gesamte Straße die größte Breite.

(10) Für Anlagen, die in den Absätzen 3 und 5 nicht erfaßt sind oder bei denen die festgesetzten anrechenbaren Breiten oder Anteile der Beitragspflichtigen offensichtlich nicht zutreffen, bestimmt der Rat durch Satzung im Einzelfall die anrechenbaren Breiten und Anteile der Beitrags pflichti-gen.

§ 5 Verteilung des umlagefähigen Aufwandes

(1) Der nach den §§ 2-4 ermittelte Aufwand wird auf die erschlossenen Grundstücke nach deren Flächen verteilt. Dabei wird die unterschiedliche Nutzung der erschlossenen Grundstücke nach Art und Maß berücksichtigt.

(2) Als Grundstücksfläche i.S. des Abs. 1 gilt bei Grundstücken innerhalb des Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes die Fläche, die baulich, gewerblich oder in vergleichbarer Weise genutzt werden kann.

(3) Als Grundstücksfläche i.S. des Abs. 1 gilt bei Grundstücken außerhalb des Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes und bei Grundstücken, für die ein Bebauungsplan eine bauliche, gewerbliche oder eine vergleichbare Nutzung nicht festsetzt,

a) soweit sie an die Anlage angrenzen, die Flächen zwischen der gemeinsamen Grenze der Grundstücke mit der Anlage und einer im Abstand von 50 m dazu verlaufenden Linie. Grundstücksteile, die lediglich die wegemäßige Verbindung zur Anlage herstellen, bleiben bei der Bestimmung der Grundstückstiefe unberücksichtigt,

b) soweit sie nicht angrenzen, die Fläche zwischen der Grundstücksgrenze, die der Anlage zugewandt ist und einer im Abstand von 50 m dazu verlaufenden Linie.

Überschreitet die zulässige oder tatsächliche Nutzung die Abstände nach Satz 1 Buchstabe a) oder Buchstabe b), so fällt die Linie zusammen mit der hinteren Grenze der zulässigen oder tatsächlichen Nutzung.

(4) Zur Berücksichtigung des unterschiedlichen Maßes der Nutzung wird die Fläche (Absätze 2 und 3) vervielfacht mit

a) 1,0 bei einer Bebaubarkeit mit einem Vollgeschoß,

b) 1,3 bei einer Bebaubarkeit mit zwei Vollgeschossen,

c) 1,5 bei einer Bebaubarkeit mit drei Vollgeschossen,

d) 1,6 bei einer Bebaubarkeit mit vier und fünf Vollgeschossen,

e) 1,7 bei einer Bebaubarkeit mit sechs und mehr Vollgeschossen,

f) 1,0 bei Kirchengebäuden, die nur eine Ebene aufweisen, ohne Rücksicht auf die Gebäudehöhe,

g) 0,5 bei Grundstücken, die in einer der baulichen oder gewerblichen Nutzung vergleichbaren Weise genutzt werden können (z.B. Friedhöfe, Sportanlagen, Campingplätze, Freibäder oder Dauerkleingärten).

h) 0,5 bei Grundstücken, die weder baulich noch gewerblich genutzt werden können.

(5) Für Grundstücke innerhalb des Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes ergibt sich die Zahl der Vollgeschosse wie folgt:

a) Ist die Zahl der Vollgeschosse festgesetzt, aus der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse.

b) Sind nur Baumassenzahlen festgesetzt, gilt als Zahl der Vollgeschosse die Baumassenzahl geteilt durch 3,5, wobei Bruchzahlen auf volle Zahlen auf- oder abgerundet werden.

c) Ist nur die zulässige Gebäudehöhe festgesetzt, gilt als Zahl der Vollgeschosse die höchstzulässige Höhe geteilt durch 2,5, wobei Bruchzahlen auf volle Zahlen auf- oder abgerundet werden.

Ist tatsächlich eine höhere als die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse vorhanden oder zugelassen, so ist diese zugrunde zu legen; dies gilt entsprechend, wenn die zulässige Baumassenzahl oder die höchstzulässige Gebäudehöhe überschritten werden.

(6) Für Grundstücke außerhalb des Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes oder für Grundstücke, für die ein Bebauungsplan die Zahl der Vollgeschosse, die Baumassenzahl oder die Gebäudehöhe nicht festsetzt, ergibt sich die Zahl der Vollgeschosse:

a) Bei bebauten Grundstücken aus der Höchstzahl der tatsächlich vorhandenen Vollgeschosse. Ist die Zahl der Vollgeschosse wegen der Besondeheit des Bauwerkes nicht feststellbar, gilt als Zahl der Vollgeschosse die Höhe des Bauwerkes geteilt durch 2,5, wobei Bruchzahlen auf- oder abgerundet werden.

b) Bei unbebauten, aber bebaubaren Grundstücken aus der Zahl der auf den Grundstücken der näheren Umgebung überwiegend vorhandenen Vollgeschosse.

c) Bei Grundstücken, auf denen keine Bebauung zulässig ist, die aber gewerblich genutzt werden können, wird ein Vollgeschoß zugrundegelegt.

d) Bei Grundstücken, auf denen nur Garagen oder Stellplätze zulässig oder vorhanden sind, wird ein Vollgeschoß zugrundegelegt.

(7) Zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Art der Nutzung werden die in Abs. 4 festgesetzten Faktoren um 0,5 erhöht

a) bei Grundstücken in durch Bebauungsplan festgesetzten Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten sowie Sondergebieten mit der Nutzungsart: Einkaufszentren und großflächige Handelsbetriebe, Messe, Ausstellung und Kongresse;

b) bei Grundstücken in Gebieten, in denen ohne Festsetzung durch Bebauungsplan eine Nutzung wie in den unter a) genannten Gebieten vorhanden oder zulässig ist;

c) bei Grundstücken außerhalb der unter den Buchstaben a) und b) bezeichneten Gebiete, die gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise genutzt werden (z.B. Grundstücke mit Büro-, Verwaltungs-, Post-, Bahn-, Krankenhaus- und Schulgebäuden), wenn diese Nutzung nach Maßgabe der Geschoßflächen überwiegt. Liegt eine derartige Nutzung ohne Bebauung oder zusätzlich zur Bebauung vor, gilt die tatsächlich so genutzte Fläche als Geschoßfläche.

§ 6 Abschnitte von Anlagen

(1) Für selbständig benutzbare Abschnitte einer Anlage kann der Aufwand selbständig ermittelt und erhoben werden.

(2) Erstreckt sich eine straßenbauliche Maßnahme auf mehrere Straßenabschnitte, für die sich nach § 4 Abs. 2 unterschiedliche anrechenbare Breiten oder unterschiedliche Anteile der Beitragspflichtigen ergeben, so sind die Straßenabschnitte gesondert abzurechnen.

§ 7 Kostenspaltung

Der Beitrag kann für

1. Grunderwerb,
2. Freilegung,
3. Fahrbahn,
4. Radweg,
5. Gehweg,
6. Parkflächen,
7. Beleuchtung,
8. Oberflächenentwässerung,
9. unselbständige Grünanlagen

gesondert und in beliebiger Reihenfolge erhoben werden.

§ 8 Vorausleistungen und Ablösung

(1) Sobald mit der Durchführung der Maßnahme begonnen worden ist, kann die Gemeinde Vorausleistungen in angemessener Höhe erheben.

(2) Der Straßenbaubeitrag kann abgelöst werden. Der Ablösungsbetrag richtet sich nach der voraussichtlichen Höhe des nach Maßgabe dieser Satzung zu ermittelnden Straßenbaubeitrages.

§ 9 Beitragspflichtige

(1) Beitragspflichtig ist derjenige, der im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheides Eigentümer des Grundstückes ist. Mehrere Eigentümer eines Grundstückes sind Gesamtschuldner.

(2) Ist das Grundstück mit einem Erbbaurecht belastet, so tritt an die Stelle des Eigentümers der Erbbauberechtigte.

§ 10 Fälligkeit

Der Beitrag wird einen Monat nach Bekanntgabe des Beitragsbescheides fällig.

§ 11 Inkrafttreten

(1) Diese Satzung tritt mit dem Tage nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

(2) Zum gleichen Zeitpunkt tritt die Satzung der Gemeinde Schermbeck über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen - KAG-Satzung - vom 23. November 1981 außer Kraft.

Bekanntmachungsanordnung

Die vorstehende Satzung wird hiermit öffentlich bekanntgemacht.

Eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NW S. 666) kann gemäß § 7 Abs. 6 GO gegen diese Satzung nach Ablauf eines Jahres seit ihrer Verkündung nicht mehr geltend gemacht werden, es sei denn,

a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,

b) die Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekanntgemacht worden,

c) der Bürgermeister hat den Ratsbeschluß vorher beanstandet oder

d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Gemeinde vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Schermbeck, den 31.05.1996

gez. Cappell
Bürgermeister

Die vorstehende Satzung wurde im Amtl. Bek.-Blatt –Amtsblatt- der Gemeinde Schermbeck am 01.07.1996, Nr. 5, bekanntgemacht.

Sie tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Änderungschronologie –Stand: 08.2008-:

Bezeichnung	Bekanntmachung	Inkraftreten
Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen der Gemeinde Schermbeck vom 31.05.1996	Amtsblatt 5/22 vom 01. Juli 1996. Seite 49	Am Tage nach der Bekanntmachung

Ö 5

STADT EMMERICH AM RHEIN

DER BÜRGERMEISTER

		TOP	
		Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	**öffentlich**	**05 - 16 1896/2019**	**29.05.2019**

Betreff

Verschiebung des Straßenausbaus Martinusstraße/Abteistraße Elten;
hier: Eingabe Nr. 5/2019 der Eigentümer der Häuser Martinus- und Abteistraße

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	18.06.2019

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt, Straßenausbaumaßnahmen so lange zu verschieben, bis seitens des Landtags abschließend über die Beitragserhebung nach § 8 KAG beraten wurde.

Dem Ausschuss für Stadtentwicklung werden Straßenausbaumaßnahmen dann zur Entscheidung vorgelegt, wenn eine Verschiebung aufgrund von rechtlichen, wirtschaftlichen, technischen Zwängen oder Fördermitteln nicht ohne weiteres möglich ist.

Sachdarstellung :

Landesgesetzgebung
In den letzten Wochen und Monaten gab es eine anhaltende Diskussion über die Abschaffung von Straßenbaubeiträgen gem. § 8 Kommunalabgabengesetz NRW (KAG). Aktueller Anlass sind die Drucksachen 17/4115 (Gesetzentwurf der Fraktion der SPD vom 06.11.2018 „Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen“) sowie 17/4300 (Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der FDP vom 20.11.2018 „Straßenausbaubeiträge bürgerfreundlich gestalten“) im Landtag Nordrhein-Westfalen.

Am 07.06.2019 fand im Landtag NRW die durch den Bund der Steuerzahler erzwungene Expertenanhörung in öffentlicher Sitzung statt. Mit einer Entscheidung über das Gesetzgebungsverfahren ist somit frühestens nach der Sommerpause zu rechnen.

Grundsätzlich besteht die Forderung, die Beiträge nach § 8 KAG abzuschaffen. Die Landesregierung hat kommuniziert, dass sie beabsichtigt, die Beiträge nach dem KAG zu ändern und nicht abzuschaffen. Bei den voraussichtlichen Änderungen gibt es eine Vielzahl von rechtlichen Ansätzen.

Daher kann derzeit vor der abschließenden Gesetzgebung nicht vorausgesehen werden, wie künftig Straßenausbaubeiträge erhoben werden sollen bzw. können. Ebenso unsicher ist eine Übergangsregelung. So wurde beispielsweise in Bayern im Rahmen der Aufhebung die Übergangsregelung getroffen, dass alle „begonnenen“ Maßnahmen noch nach altem Recht abzurechnen sind. Allein bei der Definition des Baubeginns gibt es unzählige Möglichkeiten, den Zeitpunkt zu definieren.

Vorschlag der Verwaltung
Aus diesen Gründen schlägt die Verwaltung grundsätzlich vor, Straßenausbaumaßnahmen so weit zu verschieben bis seitens der Landesregierung über die künftige Gesetzgebung beraten wurde. Ab diesem Zeitpunkt ist bekannt, nach welchen Regeln künftig Straßenausbaubeiträge erhoben werden sollen bzw. können.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung entscheidet im Einzelfall über den Beginn einer Straßenausbaumaßnahme nach § 8 KAG, wenn rechtliche, wirtschaftliche, technische Zwänge oder Fördermittel eine Verschiebung ohne weiteres nicht zulassen.

Solche Zwänge können beispielsweise die Notwendigkeit von Kanalsanierungen sein. Durch das gemeinsame Sanieren des Kanals und der Straße können Baukosten gespart werden, die letztendlich auf die Anlieger umgelegt werden. Sofern ein unbedingter technischer Zwang zur Kanalsanierung besteht, wird der Straßenausbau dem Ausschuss für Stadtentwicklung zum Beschluss vorgelegt. Sollten sich beispielsweise keine gravierenden Änderungen des § 8 KAG ergeben und der Kanal bereits erneuert worden sein, werden die Straßenausbaubeiträge entsprechend höher ausfallen. Auch die jährliche Baukostensteigerung ist bei der Verschiebung der Maßnahmen zu berücksichtigen.

Ebenfalls ein Erfordernis für den Ausbau einer Straße kann eine geltende Förderzusage sein. Beispielsweise liegt eine solche Förderzusage für den Ausbau der Nierenberger Straße / Duisburger Straße vor. Voraussetzung für die Förderung ist der Baubeginn in diesem Jahr. Dadurch ergeben sich zeitliche Zwänge, die ein weites Aufschieben der Entscheidung über den Ausbau nicht ermöglichen. Durch die Fördermittel werden die kommunalen Eigenanteile gefördert. Bei Wegfall der Fördermittel wird der städtische Haushalt durch die Baumaßnahme mehr belastet.

Zum Antrag der Anwohner des Straßenausbaus Martinusstraße/Abteistraße
Der Forderung zur Verschiebung der Ausbaumaßnahme Martinusstraße/Abteistraße wird durch den Vorschlag der Verwaltung entsprochen. Allerdings ist zu beachten, dass wie oben aufgeführt eine Verschiebung bei unveränderten Gesetzesgrundlagen zu Mehrkosten durch den fehlenden Synergieeffekt mit dem Kanalausbau oder durch Baukostensteigerungen kommen kann.

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. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage:
Anlage zu Vorlage 05-16 1896

Ö 5

Die Eigentümer der Häuser Martinusstraße und der Abteistraße

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister
Eing.: 03. April 2019
Bgm.:
Dez.:
FB:
Anl.: PWZ:

An den Rat der Stadt Emmerich

Emmerich, den 1.4.2019

Antrag auf Verschiebung des Straßenausbaus Martinusstraße/Abteistraße Elten

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Informationsveranstaltung vom12.03.2019 zum Straßenausbau wurde deutlich, dass Teilnehmer dieser Veranstaltung das Vorhaben gerne aufschieben möchten, da noch nicht ganz klar ist, ob Berlin oder Düsseldorf zu dem Thema **Straßenausbaubeiträge** doch noch eine Veränderung vornehmen.

Nach unseren Recherchen hat sich der Bund der Steuerzahler ebenfalls zu diesem Thema geäußert und auch Unterschriften zur Vorlage in Düsseldorf gesammelt. Ende der Aktion war am 14.03.2019.Da für uns die Situation nicht eindeutig geklärt ist, stellen wir an den Rat der Stadt Emmerich den Antrag, die Maßnahme aufzuschieben.

Mit freundlichen Grüßen

Ö 6

STADT EMMERICH AM RHEIN

DER BÜRGERMEISTER

		TOP	
		Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	**öffentlich**	**05 - 16 1897/2019**	**29.05.2019**

Betreff

Aufschiebung der Berechung der Straßenausbaubeiträge;
hier: Antrag Nr. XXII/2019 der SPD-Ratsfraktion

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	18.06.2019

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt, Straßenausbaumaßnahmen so lange zu verschieben, bis seitens des Landtags abschließend über die Beitragserhebung nach § 8 KAG beraten wurde.

Dem Ausschuss für Stadtentwicklung werden Straßenausbaumaßnahmen dann zur Entscheidung vorgelegt, wenn eine Verschiebung aufgrund von rechtlichen, wirtschaftlichen, technischen Zwängen oder Fördermitteln nicht ohne weiteres möglich ist.

Sachdarstellung :

Landesgesetzgebung
In den letzten Wochen und Monaten gab es eine anhaltende Diskussion über die Abschaffung von Straßenbaubeiträgen gem. § 8 Kommunalabgabengesetz NRW (KAG). Aktueller Anlass sind die Drucksachen 17/4115 (Gesetzentwurf der Fraktion der SPD vom 06.11.2018 „Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen“) sowie 17/4300 (Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der FDP vom 20.11.2018 „Straßenausbaubeiträge bürgerfreundlich gestalten“) im Landtag Nordrhein-Westfalen.

Am 07.06.2019 fand im Landtag NRW die durch den Bund der Steuerzahler erzwungene Expertenanhörung in öffentlicher Sitzung statt. Mit einer Entscheidung über das Gesetzgebungsverfahren ist somit frühestens nach der Sommerpause zu rechnen.

Grundsätzlich besteht die Forderung, die Beiträge nach § 8 KAG abzuschaffen. Die Landesregierung hat kommuniziert, dass sie beabsichtigt, die Beiträge nach dem KAG zu ändern und nicht abzuschaffen. Bei den voraussichtlichen Änderungen gibt es eine Vielzahl von rechtlichen Ansätzen.

Daher kann derzeit vor der abschließenden Gesetzgebung nicht vorausgesehen werden, wie künftig Straßenausbaubeiträge erhoben werden sollen bzw. können. Ebenso unsicher ist eine Übergangsregelung. So wurde beispielsweise in Bayern im Rahmen der Aufhebung die Übergangsregelung getroffen, dass alle „begonnenen“ Maßnahmen noch nach altem Recht abzurechnen sind. Allein bei der Definition des Baubeginns gibt es unzählige Möglichkeiten, den Zeitpunkt zu definieren.

Vorschlag der Verwaltung
Aus diesen Gründen schlägt die Verwaltung grundsätzlich vor, Straßenausbaumaßnahmen so weit zu verschieben bis seitens der Landesregierung über die künftige Gesetzgebung beraten wurde. Ab diesem Zeitpunkt ist bekannt, nach welchen Regeln künftig Straßenausbaubeiträge erhoben werden sollen bzw. können.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung entscheidet im Einzelfall über den Beginn einer Straßenausbaumaßnahme nach § 8 KAG, wenn rechtliche, wirtschaftliche, technische Zwänge oder Fördermittel eine Verschiebung ohne weiteres nicht zulassen.

Solche Zwänge können beispielsweise die Notwendigkeit von Kanalsanierungen sein. Durch das gemeinsame Sanieren des Kanals und der Straße können Baukosten gespart werden, die letztendlich auf die Anlieger umgelegt werden. Sofern ein unbedingter technischer Zwang zur Kanalsanierung besteht, wird der Straßenausbau dem Ausschuss für Stadtentwicklung zum Beschluss vorgelegt. Sollten sich beispielsweise keine gravierenden Änderungen des § 8 KAG ergeben und der Kanal bereits erneuert worden sein, werden die Straßenausbaubeiträge entsprechend höher ausfallen. Auch die jährliche Baukostensteigerung ist bei der Verschiebung der Maßnahmen zu berücksichtigen.

Ebenfalls ein Erfordernis für den Ausbau einer Straße kann eine geltende Förderzusage sein. Beispielsweise liegt eine solche Förderzusage für den Ausbau der Nierenberger Straße / Duisburger Straße vor. Voraussetzung für die Förderung ist der Baubeginn in diesem Jahr. Dadurch ergeben sich zeitliche Zwänge, die ein weites Aufschieben der Entscheidung über den Ausbau nicht ermöglichen. Durch die Fördermittel werden die kommunalen Eigenanteile gefördert. Bei Wegfall der Fördermittel wird der städtische Haushalt durch die Baumaßnahme mehr belastet.

Zur Aufschiebung der Berechnung der Straßenausbaubeiträge gem. Antrag Nr. XXII/2019 der SPD- Ratsfraktion
Wie oben dargestellt, ist die mögliche Übergangsregelung bei der Neufassung des § 8 KAG noch nicht bekannt. Sofern nun Straßenausbaumaßnahmen durchgeführt werden, ist es möglich, dass die Ausbaubeiträge nach heutigem Recht fällig werden. Insofern ist die alleinige Aufschiebung der Berechnung der Straßenausbaubeiträge nicht zielführend. Unter Berücksichtigung der Risiken muss gesamte die Baumaßnahme verschoben werden, um den vom Antragsteller gewünschten Effekt zu erreichen.

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. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage:
Anlage zu Vorlage 05-16 1897

Ö 6

SPD

Sozialdemokratische Partei Deutschlands

Ratsfraktion Emmerich am Rhein

An den
Bürgermeister der Stadt Emmerich am Rhein
Peter Hinze

Im Hause

XXII 13
10.4.19

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister
Eing.: 10. April 2019
Bgm.:
Dez.:
FB:
Anl.: PWZ:

Emmerich, 08.04.2019

Antrag zur Aufschiebung der Berechnung der Straßenausbaubeiträge

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Hinze,

die Diskussion um die Straßenausbaubeiträge wird in allen Kommunen intensiv geführt. Auch in Emmerich wenden sich besorgte Bürgerinnen und Bürger an den Rat und machen auf die Fragestellung aufmerksam, wer in Zukunft die Straßenausbaubeiträge in welcher Höhe bezahlen wird.

Aufgrund dieser im Moment unklaren Situation beantragt die SPD-Fraktion bis zur Klärung durch das Land NRW die Straßenausbaubeiträge für alle in 2019 durchgeführten und geplanten Baumaßnahmen erst dann abzurechnen, wenn die Berechnungsgrundlage neu geregelt ist.
Eine Aufschiebung der geplanten Maßnahmen wird zu einem „Stau" führen. Das Land NRW hat eine Lösung für nach den Sommerferien 2019 in Aussicht gestellt.

Mit freundlichem Gruß

SPD-Fraktion
i.A.
Schaffeld

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)

Ö 7

STADT EMMERICH AM RHEIN

DER BÜRGERMEISTER

		TOP	_____
		Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	**öffentlich**	**05 - 16 1851/2019**	**05.06.2019**

Betreff

Straßenausbau Nierenberger Straße / Duisburger Straße von Wassenbergstraße bis Weseler Straße,
hier: Anpassung der Straßenquerschnitte

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	18.06.2019

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung stimmt den geänderten Straßenquerschnitten und den sonstigen Änderungen zum Ausbau der Nierenberger / Duisburger Straße zu und beauftragt die Verwaltung, die Ausführungsplanung erarbeiten zu lassen. Der Beschluss zur Umsetzung der Maßnahme wird vor der Veröffentlichung der Ausschreibung in einer der folgenden Ausschusssitzung für Stadtentwicklung beraten.

Sachdarstellung :

Der Ausschuss für Stadtentwicklung hat in seiner Sitzung am 27.09.2011 Vorlage-Nr. 05-15 0502/2011 TOP 13 das vorgestellte Plankonzept zum Ausbau des Straßenzuges Nierenberger Straße / Duisburger Straße zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, eine Bürgerunterrichtung durchzuführen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung hat in seiner Sitzung vom 22.11.2011 Vorlage 05 - 15 0551/2011 TOP 12 die Niederschrift der durchgeführten Bürgerunterrichtung zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt die Maßnahme nach positivem Förderbescheid durchzuführen.

Von der Verwaltung wurde im Jahre 2012 ein Zuwendungsantrag nach den Förderrichtlinien des kommunalen Straßenbaus erarbeitet und bei der Bezirksregierung Düsseldorf eingereicht.

In dem Antrag wurden die folgenden Kosten angegeben:

Gesamtkosten:	2.354.000 €
davon KAG-Anliegerbeiträge:	-1.248.000 €
Zuwendungsfähige Gesamtausgaben:	1.106.000 €
Beantrage Förderung (60 %):	663.600 €
Verbleibender Eigenanteil der Stadt:	442.400 €

Im Jahre 2018 wurde die Verwaltung von Seiten der Bezirksregierung gebeten die Kosten auf Grund der in den letzten Jahren nicht unerheblichen Kostensteigerungen im Bausektor zu überprüfen und ggf. eine aktualisierte Kostenberechnung einzureichen.

Es wurde die im Jahr 2012 erstellte Kostenberechnung auf die aktuellen Preise aktualisiert und Oktober 2018 bei der Bezirksregierung eingereicht.

In dem aktualisierten Antrag wurden die folgenden Kosten angegeben:

Gesamtkosten:	3.125.000 €
davon KAG-Anliegerbeiträge:	-1.665.000 €
Zuwendungsfähige Gesamtausgaben:	1.460.000 €
Beantrage Förderung (60 %):	870.000 €
Verbleibender Eigenanteil der Stadt:	584.000 €

Mit dem Zuwendungsbescheid vom 30.10.2018 hat die Bezirksregierung Düsseldorf die Förderung der Maßnahme mit einem Fördersatz von 60 % auf die zuwendungsfähigen Gesamtkosten bewilligt. Die Fördersumme beträgt 873.700 €.

Der Zuwendungsbescheid beinhaltet einen Widerrufsvorbehalt der Förderung für den Fall, dass die Maßnahme bis zum 31.12.2019 nicht begonnen hat.

Geforderte Planungsänderung
Weiterhin ist die Querschnittsaufteilung von der Bezirksregierung bemängelt worden. Konkret ist in den Anlagen des Förderbescheides bemängelt worden, dass die für den Geh- und Radweg geplante Breiten an vielen Stellen die Regel- und Mindestbreiten nach den

gültigen Regelwerken (z. B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA Ausgabe 2010) unterschritten sind. Vor einem Baubeginn ist der Bezirksregierung eine aktualisierte Straßenplanung vorzulegen, die den aktuellen Regelwerken entspricht.

In einem Abstimmungstermin mit der Bezirksregierung wurden verschiedene Änderungsmöglichkeiten besprochen und der in der Anlage 1 und 3 beigefügte Querschnitt abgestimmt.

Die Fahrbahnbreite der Nierenberger Straße bleibt dabei 6 m breit.
Der geplante beidseitige Geh- und Radweg wird in einen beidseitigen Gehweg (Fahrradfahrer frei) umgeplant.
Dabei bleibt die in der 2011 beschlossenen Planung vorgesehene Breite der Nebenanlagen (Geh- / Radweg) relativ konstant bei 2,75 bis 3,00 m. Die Nebenanlage wird einheitlich mit grauen Pflastersteinen befestigt und als Gehweg (Radfahrer frei) ausgeschildert / markiert. Ein Gehweg (Radfahrer frei) hat gegenüber einem kombinierten Rad- /Gehweg den Vorteil, dass der Radfahrer die Wahl hat, ob er den Gehweg oder die Fahrbahn der Straße nutzt. Bei einem kombinierten Rad- /Gehweg besteht für den Radfahrer ein Nutzungszwang.

Die beiden seitlichen Rinnen in der Straße werden von 30 cm auf 50 cm verbreitert, damit sich der KFZ-Verkehr mehr zur Fahrmitte orientiert und somit mehr Abstand zu den Fußgängern und Radfahrern einhält, ohne dass es zu Beeinträchtigungen bei dem Begegnungsverkehr Lkw / Lkw oder für die auf der Fahrbahn parkenden PKWs führt.

Die Fahrbahnbreite der Duisburger Straße verbleibt bei der geänderten Planung bei 6,50 m. Zur Verbesserung des Fahrkomforts der Radfahrer auf dem geplanten nördlichen Schutzstreifen (Fahrtrichtung Innenstadt) auf der Fahrbahn wird die Rinne an dieser Stelle von 32 cm auf 16 cm verkleinert.

Beitragsrechtliche Auswirkungen:
Die Nierenberger und Duisburger Straße werden nach der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Emmerich am Rhein als Haupterschließungsstraße abgerechnet.

Bei dieser Straßenart beträgt der Anteil der Beitragspflichtigen für Gehwege 70 % und für Radwege einschl. Sicherheitsstreifen 50 % der Kosten für die jeweilige Teileinrichtung (Gehweg / Radweg).

Für den nun geplanten Gehweg (Fahrradfahrer frei) beträgt der Anteil der Beitragspflichtigen 70 % der Kosten. Die Abrechnung ist gemäß der Satzung jedoch bei einem Gehweg auf 2,50 m begrenzt.

Da bei der bisherigen Planung die gesamte Breite der Nebenanlagen (Gehwege und Radwege) abgerechneten werden müssten und bei den nun geplanten Gehweg (Radfahrer frei) die Abrechnung auf eine Breite von 2,50 beschränkt ist, geht die Verwaltung nicht davon aus, dass sich dadurch eine nennenswerte Differenz der Beiträge der Anlieger ergibt.

Sonstige Änderungen:
Die geplanten Bäume an den Einengungen der Straße können nicht verwirklicht werden. In der Mitte der Straßenfläche befindet sich eine Thyssengashochdruckleitung. In einem Schutzabstand von 5 m beidseitig der Gasleitung dürfen keine neuen Bäume gepflanzt werden. Die Grünflächen werden stattdessen bodendeckend bepflanzt.

Termine
Es ist vorgesehen mit den Ausbau der Straße noch in diesem Jahr zu beginnen.
Unter Berücksichtigung der derzeitigen Diskussion über die Änderung oder Abschaffung der KAG-Beitragspflicht sollte auf dieser Grundlage die Erarbeitung der Ausführungsplanung und Ausschreibungsunterlage erfolgen damit der geplante Baubeginn noch in diesem Jahr erfolgen kann und nicht die Gefahr besteht, dass die Bezirksregierung von Ihrem Widerrufsvorbehalt gebraucht macht und die Förderzusage wieder zurück nimmt.
Die Veröffentlichung der Ausschreibung (= Baubeginn) wird dem Ausschuss für Stadtentwicklung zum Beschluss vorgelegt.

Kosten
Im Investitionshaushalt 2019, 2020 und 2021 sind unter der folgenden Projektnummer Mittel in folgender Höhe vorgesehen.

	2019	2020	2021	**Gesamt**
7.000061.700	782.000 €	1.562.000 €	782.000 €	**3.126.000 €**

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme ist in den Haushaltsjahren 2019-2021 vorgesehen. Produkt: 7.000061.700.

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 3.1.

In Vertretung

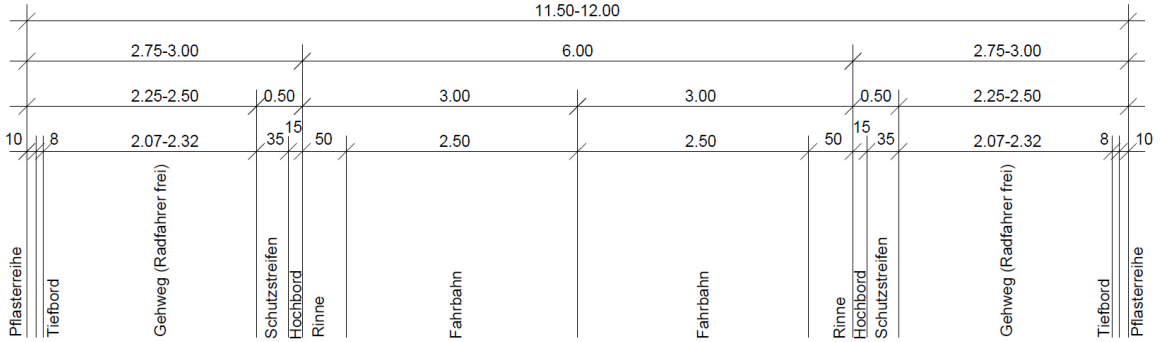
Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

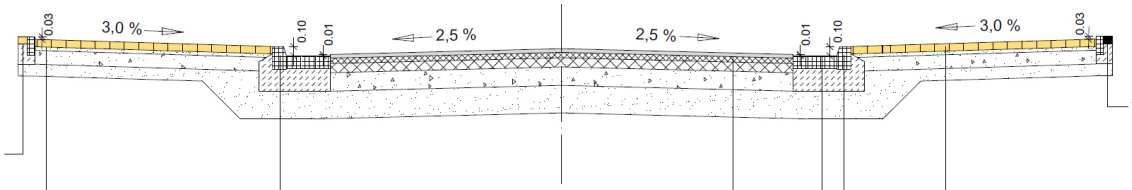
Anlagen:
Anlagen 1 bis 4 zu Vorlage 05-16 1851

Neuer Querschnitt

2019

Nierenberger Straße





Tiefbordsteine T8x20 und
Pflasterreihe aus
Betonsteinpflaster 10 x 20 x 8
auf gemeinsamem Fundament

wie links

Betonsteinpflaster wie links

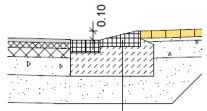
Hochbordsteine und 3-Stein-Rinne
wie rechts

Hochbordsteine H15x25 auf
Unterbeton mit Rückenstütze

3-Stein-Rinne aus Betonsteinen
16x16-24-14 cm auf Unterbeton

Betonpflastersteine 10x20x8 cm	=	8 cm
Bettung	= ca.	4 cm
Schottertragschicht 330 kg/m²	= ca.	15 cm
Frostschutzschicht	= ca.	13 cm
		40 cm

Bereich Zufahrten



Schrägordsteine H44x17
auf Unterbeton mit
Rückenstütze

Deckschicht	100 kg/m²	= ca. 4 cm
Binderschicht	150 kg/m²	= ca. 6 cm
Bit. Tragschicht	230 kg/m²	= ca. 10 cm
Schottertragschicht	440 kg/m²	= ca. 20 cm
Frostschutzschicht		= ca. 30 cm
		70 cm

STADT EMMERICH AM RHEIN

KOTTOWSKI INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Telstraße 35, 47546 Kalkar Telefon: 02824/99993-92 Telefax: 02824/99993-90 , E-Mail: info@kottowski.net

Ausbau der Nierenberger Straße / Duisburger Straße in Emmerich am Rhein

Aufgestellt:
Emmerich, den

Ausbauquerschnitt
-Nierenberger Straße-
Maßstab 1:50

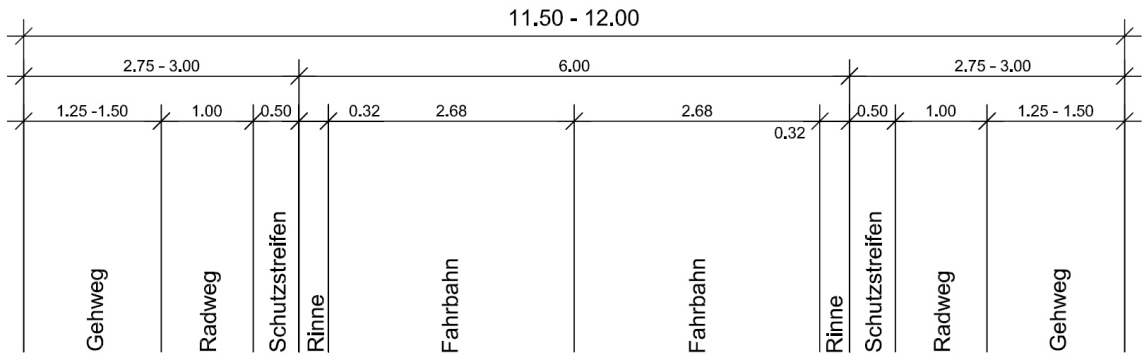
Anlage: Blatt-Nr.: AQ1 Reg.-Nr.: K1101

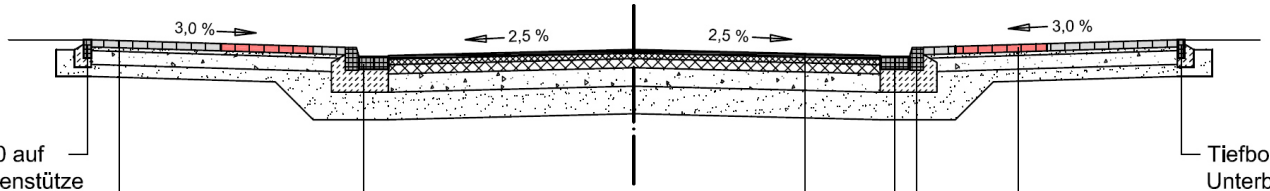
Kalkar, den

Bisheriger Querschnitt

2011 / 2012

Nierenberger Straße





Tiefbordsteine T8x20 auf Unterbeton mit Rückenstütze

wie rechts

Tiefbordsteine T8x20 auf Unterbeton mit Rückenstütze

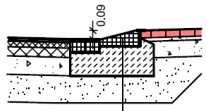
Betonsteinpflaster wie links

Hochbordsteine H15x25 auf Unterbeton mit Rückenstütze

2-Stein-Rinne aus Betonsteinen 16x16-24x14 cm auf Unterbeton

Betonpflastersteine 10x20x8 cm	=	8 cm
Bettung	= ca.	4 cm
Schottertragschicht 330 kg/m²	= ca.	15 cm
Frostschutzschicht	= ca.	13 cm
		40 cm

Bereich Zufahrten



Schrägbordsteine H44x17 auf Unterbeton mit Rückenstütze

Deckschicht	100 kg/m²	= ca. 4 cm
Binderschicht	150 kg/m²	= ca. 6 cm
Bit. Tragschicht	230 kg/m²	= ca. 10 cm
Schottertragschicht	440 kg/m²	= ca. 20 cm
Frostschutzschicht		= ca. 30 cm
		70 cm

STADT EMMERICH AM RHEIN

KOTTOWSKI INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Talstraße 35, 47546 Kalkar, Telefon: 02824/99923-0, Telefax: 02824/99923-20, E-Mail: info@kottowski.net

Ausbau der Nierenberger- und Duisburger Straße

Aufgestellt:
Emmerich, den 20.06.2012

Ausbauquerschnitt
- Zuwendungsantrag -
Maßstab 1:50

Anlage: 6 Blatt-Nr.: AQ1 Reg.-Nr.: K1101

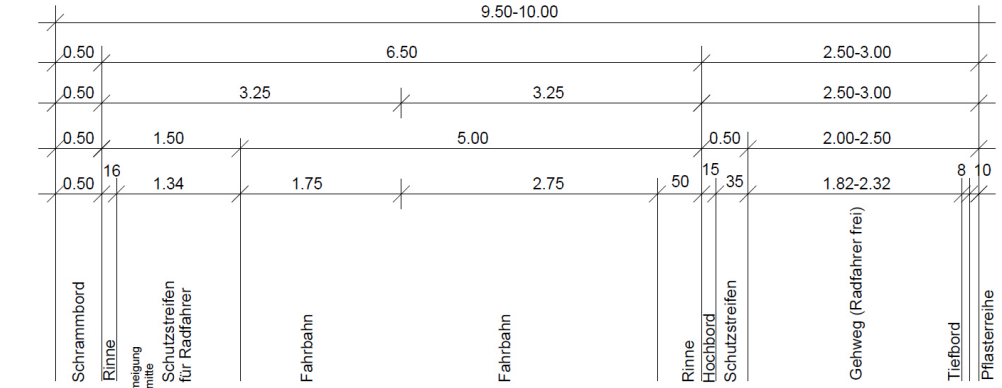
Kalkar, den 16.05.2012

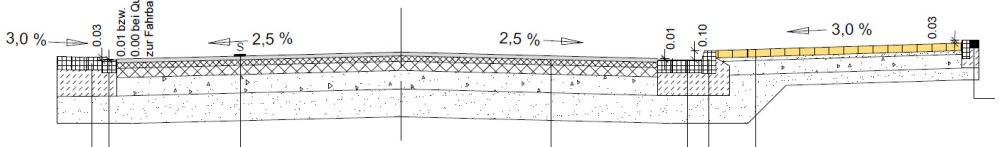
Anlage 2 zur Vorlage 05 - 16 1851/2019

Neuer Querschnitt

2019

Duisburger Straße





Schrammbord 16x16-24x14 cm
und Betonsteine 16x16-24x14 auf
Unterbeton mit Rückenstütze

1-Stein-Rinne aus Betonsteinen auf Unterbeton

Fahrbahnmarkierung,
Stich:Lücke - 1:1,
Breite = 0.12 m

Tiefbordsteine T8x20 und
Pflasterreihe aus
Betonsteinpflaster 10 x 20 x 8
auf gemeinsamem Fundament

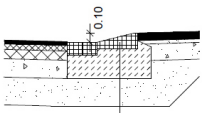
Betonpflastersteine 10x20x8 cm		= 8 cm
Bettung		= ca. 4 cm
Schottertragschicht	330 kg/m²	= ca. 15 cm
Frostschutzschicht		= ca. 13 cm
		40 cm

Hochbordsteine H15x25 auf
Unterbeton mit Rückenstütze

3-Stein-Rinne aus Betonsteinen
16x16-24-14 cm auf Unterbeton

Deckschicht	100 kg/m²	= ca. 4 cm
Binderschicht	150 kg/m²	= ca. 6 cm
Bit. Tragschicht	230 kg/m²	= ca. 10 cm
Schottertragschicht	440 kg/m²	= ca. 20 cm
Frostschutzschicht		= ca. 30 cm
		70 cm

Bereich Zufahrten



Schrägordsteine H44x17
auf Unterbeton mit
Rückenstütze

STADT EMMERICH AM RHEIN

KOTTOWSKI INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Talstraße 33, 47546 Kalkar Telefon: 02824/999923-22 Telefax: 02824/999923-20 , E-Mail: info@kottowski.net

Ausbau der Nierenberger Straße / Duisburger Straße in Emmerich am Rhein

Aufgestellt:
Emmerich, den

Ausbauquerschnitt
-Duisburger Straße-

Maßstab 1:50

Anlage: Blatt-Nr.: AQ2 Reg.-Nr.: K1101

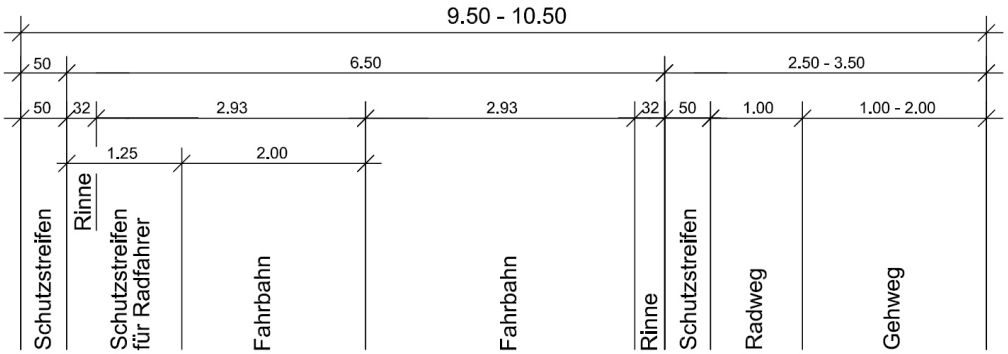
Kalkar, den

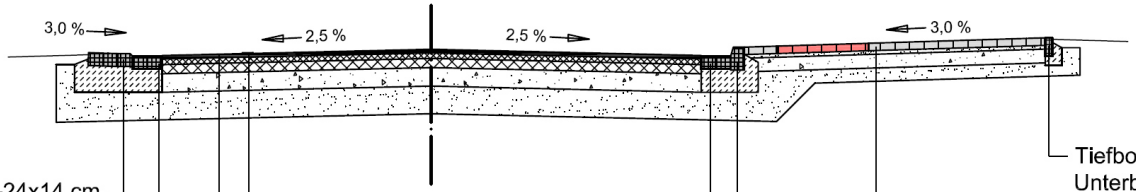
Anlage 3 zur Vorlage 05 - 16 1851/2019

Bisheriger Querschnitt

2011 / 2012

Duisburger Straße





Schrammbord 16x16-24x14 cm
und Betonsteine 16x16-24x14 auf
Unterbeton mit Rückenstütze

2-Stein-Rinne aus Betonsteinen
16x16-24x14 cm auf Unterbeton

Tiefbordsteine T8x20 auf
Unterbeton mit Rückenstütze

2-Stein-Rinne aus Betonsteinen
16x16-24-14 cm auf Unterbeton

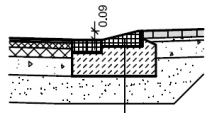
Leitlinie S 1.00 / 1.00m

Betonpflastersteine 10x20x8 cm	=	8 cm
Bettung	= ca.	4 cm
Schottertragschicht 330 kg/m²	= ca.	15 cm
Frostschutzschicht	= ca.	13 cm
		40 cm

Hochbordsteine H15x25 auf
Unterbeton mit Rückenstütze

Deckschicht	100 kg/m²	= ca. 4 cm
Binderschicht	150 kg/m²	= ca. 6 cm
Bit. Tragschicht	230 kg/m²	= ca. 10 cm
Schottertragschicht	440 kg/m²	= ca. 20 cm
Frostschutzschicht		= ca. 30 cm
		70 cm

Bereich Zufahrten



Schrägbordsteine H44x17
auf Unterbeton mit
Rückenstütze

STADT EMMERICH AM RHEIN

KOTTOWSKI INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Talstraße 35, 47546 Kalkar, Telefon: 02824/99993-0, Telefax: 02824/99993-20, E-Mail: info@kottowski.net

Ausbau der Nierenberger- und Duisburger Straße

Aufgestellt:
Emmerich, den 20.06.2012

Ausbauquerschnitt
- Zuwendungsantrag -
Maßstab 1:50

Anlage: 6 Blatt-Nr.: AQ2 Reg.-Nr.: K1101

Kalkar, den 16.05.2012

Anlage 4 zur Vorlage 05 - 16 1851/2019

Ö 8

STADT EMMERICH AM RHEIN

DER BÜRGERMEISTER

TOP _____

Vorlagen-Nr. Datum

Verwaltungsvorlage	**öffentlich**	**05 - 16 1850/2019/1**	**29.05.2019**

Betreff

Ergebnis der Überprüfung der Querung der Ostermayerstraße im Bereich Elsepaßweg sowie Prüfung der Machbarkeit eines möglichen zusätzlichen Radweges von der KITA „Räuberhöhle„ über das ehem. Kasernengelände und der Klever Straße (B220)

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	18.06.2019

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Stellungnahme der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung den Radweg an der Ostermayerstraße zwischen der Kreuzung B 220 / K16 bis zum Gnadentalweg mit einer Straßenbeleuchtung auszustatten.

Sachdarstellung :

Im Antrag XLVIII 2018 der CDU-Ratsfraktion vom 13.12.2018 wurde die Verwaltung beauftragt den Fuß- und Radweg an der Ostermayerstraße mit einer ordentlichen Beleuchtung auszustatten, sowie die Querung in Höhe des Elsepaßweges zu überprüfen.

Weiterhin wurde die Verwaltung im selben Antrag beauftragt die Machbarkeit eines möglichen Radweges von der B220 über das Kasernengelände bis zur Einfahrt an der Kindertagesstätte zu prüfen.

Wenn diese Möglichkeit bestehen würde, sollte die Beleuchtung der Ostermayerstraße und Umbau der Querungsstelle an der Ostermayerstraße / Elsepaßweg entfallen.

In der Sitzung vom 07.05.2019 wurde die Verwaltung beauftragt die Machbarkeit zu prüfen und die damit verbunden Kosten für eine zusätzliche Rad-/ Gehwegverbindung an der südlichen Straßenseite der Ostermayerstraße von der Einmündung der Moritz-von-Nassau-Straße bis zur Kreuzung Weseler Straße / Klever Straße (B 220) zu ermitteln.

Prüfung der Machbarkeit eines Radweges an der südlichen Straßenseite der Ostermayerstraße

Damit dieser neue Geh- / Radweg errichtet werden kann, ist Grunderwerb in erheblichem Umfang von insgesamt drei Eigentümern erforderlich. Zur Ermittlung der Kosten und des erforderlichen Grunderwerbs wurde der folgende regelgerechte Querschnitt gewählt.

Trennstreifen zur Fahrbahn Ostermayerstraße	Rad- / Gehweg	Bankettstreifen
1,75 m	2,50 m	0,50 m

Bei diesem Querschnitt und unter Beibehaltung des Straßenrandes der Ostermayerstraße ist ein Grunderwerb in Höhe von ca. 980 m² erforderlich. An welchen Stellen Grunderwerb nötig ist, kann der Anlage 1 entnommen werden.

Der gewählte Querschnitt stellt dabei die Minimallösung des Grunderwerbs dar. Er verläuft gemäß des vorgestellten Querschnittes im minimalen Abstand an dem Straßenrand der Ostermayerstraße entlang. Er berücksichtigt nicht, dass sich in diesem Bereich teilweise Wald und entlang der Gewerbebebauung Einzelbäume befinden, die zum größten Teil dem Schutz der Baumschutzsatzung unterliegen.
Im Bereich des geplanten Radwegs befindet sich auch ein Saugbrunnen zur Löschwasserversorgung, der umgelegt oder umgebaut werden müsste.

Einen Überblick über die Grünstruktur können Sie sich mit der Anlage 2 verschaffen.

Weiterhin würde der Radweg in die derzeitige Flächennutzung der Gewerbeflächen einwirken. Parkplätze müssten verlegt werden und könnten teilweise auch ersatzlos wegfallen müssen.
Negative Auswirkungen auf die Anfahrbarkeit der Zapfsäulen der Tankstelle sind auch wahrscheinlich.

Es würde bei diesem neuen Radweg die Querung der Ostermayerstraße und eine Querung an der Ampel Weseler Straße / Klever Straße entfallen und so die Sicherheit erhöhen. Gleichzeitig kommen aber die Querungen der stark frequentierten Ein- / Ausfahrten der Tankstelle und Gewerbeflächen hinzu, was sich negativ auf die Sicherheit der Nutzer auswirkt.

Zur Prüfung einer möglichen Verkaufsbereitschaft wird die Verwaltung mit den jeweiligen Eigentümern Kontakt aufnehmen.

Die Planungs- und Baukosten für den in Anlage 1 dargestellten Geh- / Radweg wurden auf ca. 280.000 € brutto geschätzt. Darin ist nicht der Grunderwerb, die Kosten für eine Waldumwandlung / Baumfällungen / Ersatzbepflanzungen, Anpassungen auf den Privatflächen oder die Verlegung des Löschbrunnens enthalten.
Ebenfalls sind keine Kosten für eine Beleuchtung des Radweges enthalten.

Wegen der hohen Baukosten und der Tatsache, dass der neue Geh- / Radweg die Zufahrten der Tankstelle / Gewerbeflächen kreuzt, wird von der Verwaltung bezweifelt, dass dieser neue Geh- / Radweg eine Verbesserung herbeiführt.

Gespräch mit einer Gruppenleiterin, den Elternvertreterinnen der KITA Räuberhöhle und einer Mitarbeiterin der AWO

Die Verwaltung hat sich am 23.05.2019 mit den Interessenvertreterinnen der KITA Räuberhöhle über die Problematik der Querung der Ostermayerstraße ausgetauscht, verschiedene Lösungsmöglichkeiten diskutiert und folgendes zum weiteren Vorgehen beschlossen.

Der Verwaltung wurde bei diesem Gespräch darauf hingewiesen, dass die Kinder die Ostermayerstraße nicht nur queren, sondern im Rahmen von wöchentlichen Exkursionen (ca. 40 Kinder mit Betreuer(innen)) zum angrenzenden Wald in Richtung Eichenallee unter Benutzung des gemeinsamen Geh- und Radweges der Ostermayerstraße, von der Moritz-von-Nassau-Straße bis zum Borgheeser Weg, längs entlanggehen. Auf dem Abschnitt zwischen der Moritz-von-Nassau-Straße bis zum Gnadentalweg befindet sich nur ein schmaler Trennstreifen zwischen dem Geh- / Radweg und der Fahrbahn. Es wird dort die Gefahr gesehen, dass ein Kind auf die Straße laufen könnte.
Diese Problematik wird nur bis zur Fertigstellung der Bebauung des „Waldparkviertel“ existiert, weil dort eine neue sichere Verbindung von der KITA zum westlichen Wald (Eichenallee) errichtet wird.
Für die Übergangszeit wurde festgelegt, dass durch die Vertreter der Kindertagesstätte Kontakt zu dem Vorhabenträger aufgenommen wird und die Möglichkeit der Nutzung eines zur Ostermayerstraße parallel verlaufenden Weges auf dem Gelände der ehemaligen Kaserne für die Dauer der Baumaßnahme zu erfragen.
Grundsätzlich wurde festgehalten, dass nach den Regelungen des § 3 Abs. 2a StVO vorgeschrieben ist, dass Fahrzeugführer ihr Fahrverhaltens in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit und auf die Bremsbereitschaft in der Nähe von Kindern anpassen müssen.
Als weiteres Ergebnis des Gesprächs mit den Vertretern der Kindertagesstätte wurde festgehalten, dass seitens der Verwaltung die Durchführung einer entsprechenden Messung geprüft wird, ob es in diesem Bereich regelmäßig zu Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt.
Weiterhin soll zudem die Polizei um vermehrte Kontrolle in diesem Bereich gebeten werden.

Die Vertreter der Kindertagesstätte wünschen sich an der Ostermayerstraße Hinweisschilder, die auf die in der Nähe befindlichen Kita hinweisen und so die Kraftfahrer zu einem vorsichtigeren Fahrstil animieren sollen.
Da für die Anordnung der Verkehrszeichens 133 (Fußgänger), 136 (Kinder) und 138 (Radfahrer) nach StVO die rechtlichen Voraussetzungen fehlen, ist eine weitere Beschilderung an der Ostermayerstraße nicht vorgesehen.
Den Vertretern der Kindertagesstätte wurde die Aufstellung entsprechender Hinweisschilder, die optisch nicht denen der StVO gleichen und die nicht auf der öffentlichen Straßenfläche aufgestellt werden dürfen, freigestellt. Auch diesbezüglich wird seitens dieser der Kontakt zu dem Vorhabenträger aufgenommen.

Die neue Moritz-von-Nassau-Straße weist von der KITA zur Kreuzung mit der Ostermayerstraße ein Gefälle von 6 % auf.
Als weitere Maßnahme wurde seitens der Verwaltung die Prüfung der Anordnung einer Wegesperre auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg der Moritz-von-Nassau Straße in Richtung Ostermayerstraße zugesagt. Die Wegesperre soll vor der Querungsstelle der Ostermayerstraße installiert werden. Durch diese soll verhindert werden, dass die Radfahrer, die den gemeinsamen Geh- und Radweg nutzen, welcher in diesem Bereich ein Gefälle von 6 % zur Ostermayerstraße hin aufweist, ungebremst bzw. mit hoher Geschwindigkeit auf die Ostermayerstraße zufahren.

Vor der Verwaltung wurden in dem Gespräch die Ergebnisse der Verkehrszählung und -beobachtung erläutert und mitgeteilt, dass für die Verwaltung kein Erfordernis für eine bauliche Änderung in dem Kreuzungsbereich ersichtlich ist.

Weiterhin wurde auf die geplante Beleuchtung an der Ostermayerstraße hingewiesen, die die Situation in der dunklen Jahreszeit verbessern soll. Diese Beleuchtung wurde von den Vertreterinnen der KITA begrüßt. Es sollen die oben schon erläuterten Punkte die Situation (Polizeikontrolle, Verkehrs- und Geschwindigkeitserhebung, Hinweisschilder KITA, Wegesperre) zusätzlich verbessern und ansonsten keine weiteren Maßnahmen an der Kreuzung vorgenommen werden.

Gesamtfazit der Prüfung der Errichtung einer Querungshilfe Ostermayerstraße / Neuer Radweg südlich der Ostermayerstraße / Beleuchtung Ostermayerstraße:
Von der Verwaltung wird empfohlen aus den oben genannten Gründen auf einen neuen, südlich der Ostermayerstraße verlaufenden Geh- / Radweg zu verzichten. Das der Radweg, der über das ehemalige Kasernengelände in Richtung `s-Heerenberger Straße führen sollte und eine Querungshilfe an der Ostermayerstraße / Moritz-von-Nassau-Straße nicht sinnvoll ist, wurde schon in der Vorlage 05 - 16 1850/2019 in der ASE-Sitzung vom 07.05.2019 von der Verwaltung dargelegt.

Um die Sicherheit in der dunklen Jahreszeit zu erhöhen, sollte die schon im Haushaltsplan aufgenommene Beleuchtung des Radweges der Ostermayerstraße errichtet werden.
Die Kosten für die Beleuchtung wurden auf ca. 70.000 € geschätzt.

Weitere Entwicklung
Aktuell steht die B-Plan Änderung des Teilbereiches des B-Plans E 33/1, das ehemalige geplante Wohnen mit Pferd an. In diesem Zusammenhang und der damit verbunden verdichteten Wohnbebauung in diesem Gebiet wird derzeit noch ein aktualisiertes Verkehrsgutachten vom Erschließungsträger erstellt.
Die verkehrlichen Auswirkung dieser erhöhten Bebauung auf die Ostermayerstraße wird in diesem Prozess noch bewertet und ein erneuerter Erschließungsvertrag mit der Erschließungsgesellschaft abgeschlossen.

In diesen Erschließungsvertrag soll eine vertragliche Klausel aufgenommen werden, die den Erschließungsträger verpflichtet eine Querungshilfe an der Ostermayerstraße zu errichten, sollte es sich aus den tatsächlich vorhanden Verkehrsströmen als notwendig erweisen.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme ist im Haushaltsjahr 2019 vorgesehen. Produkt: 7.780501.780.

Leitbild :

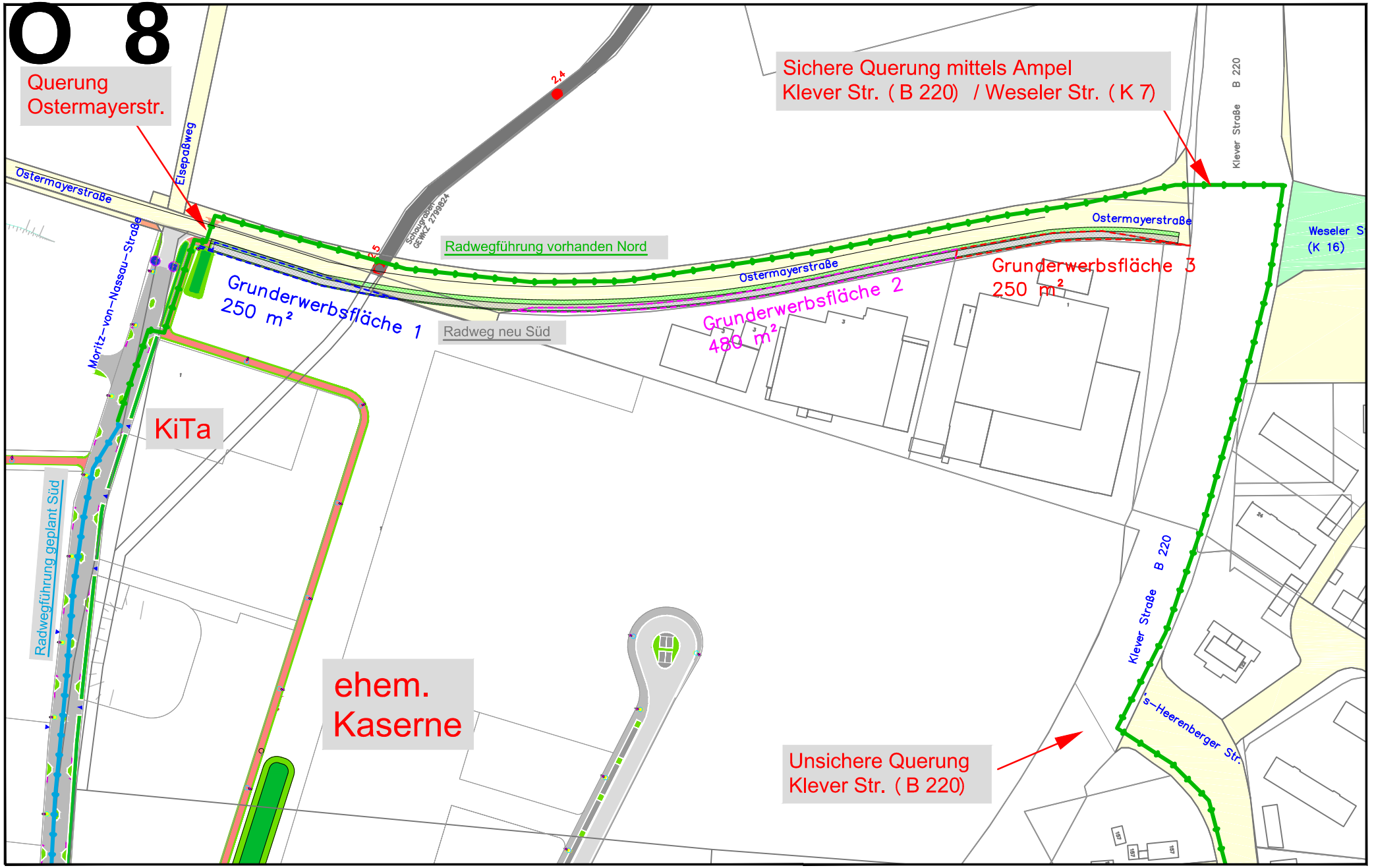
Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 1.3 und 3.2.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlagen:
Anlage 1 zu Vorlage 05-16 1850
Anlage 2 zu Vorlage 05-16 1850

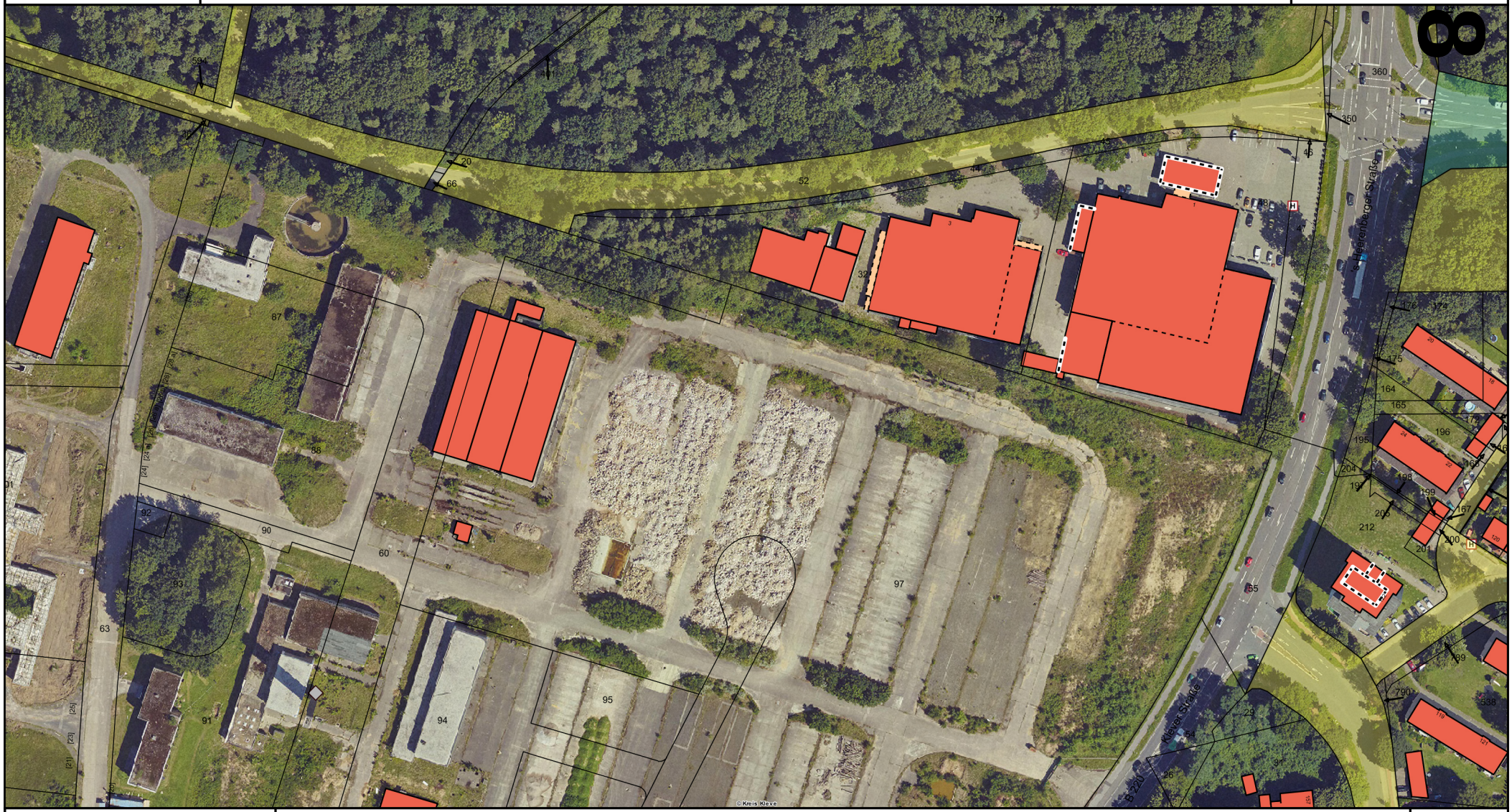
Ö 8



Anlage 1 zur Vorlage 05 - 16 1850/2019/1	Übersichtspl. Grunderwerb südl. Radweg	Maßstab: 1:2000	03.06.2019

Anlage 2 zur Vorlage 05 – 16 1850/2019/1

Datum: 03.06.2019



Maßstab 1 : 2.000

0 20 40 60 m

1cm = 20 m

Ö 9

STADT EMMERICH AM RHEIN

DER BÜRGERMEISTER

		TOP	
		Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	**öffentlich**	**05 - 16 1878/2019**	**10.05.2019**

Betreff

Errichtung eines Sicht-/Lärmschutzes im Bereich des provisorischen Haltepunktes Elten;
hier: Eingabe Nr. 2/2019 vom SPD-Ortsverein Elten

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	18.06.2019

Kenntnisnahme(kein Beschluss)

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Stellungnahme der DB Netz AG zur Kenntnis.

Sachdarstellung :

Der SPD OV-Elten hat mit Schreiben vom 19.03.2019 den Antrag gestellt, der Rat der Stadt Emmerich am Rhein möge die Verwaltung beauftragen bei der Bahn AG einen Sicht-/ Lärmschutz im Bereich des provisorischen Haltepunkt Elten zu beantragen.

Der Antrag wurde in der Sitzung des Rates am 09.04.2019 beraten und an den Fachausschuss, den Ausschuss für Stadtentwicklung verwiesen.

Der SPD OV-Elten begründet seinen Antrag mit der Annahme, dass die Nutzung des Haltepunktes in den frühen Morgenstunden sowie Durchsagen über Lautsprecher eine Verletzung der Privatsphäre darstellen, ebenso wie die Einsicht vom Bahnsteig aus in die Gärten und Häuser der Anwohnenden.

Die Verwaltung hat dem Antrag entsprechend die DB Netz AG um Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahme ist als Anlage 2 dieser Vorlage beigefügt.

Zusammenfassend stellt die DB Netze klar, dass die Lautsprecherdurchsagen nur bei eventuellen betrieblichen Abweichungen durchgeführt werden; weiter führt sie aus, dass die Uneinsehbarkeit des eigenen Grundstückes nach ihrer Auffassung genauso wenig aus der Rechtsordnung abgeleitet werden kann wie der Anspruch auf uneingeschränkten und dauerhaften Ausblick vom Grundstück.

Die DB Netz AG kann daher keinen Handlungsbedarf aus der Inbetriebnahme der provisorischen Bahnsteige ableiten.

Die Maßnahme ist planfestgestellt. Darin wurden alle rechtlichen Belange geprüft und abgewogen.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 2.5.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage/n:
Anlage 1 zu Vorlage 05-16 1878
Anlage 2 zu Vorlage 05-16 1878
Anlage 3 zu Vorlage 05-16 1878

Ortsverein ELTEN
Wir kümmern uns

Korrespondenzadresse:
Bergstr. 30
46446 Emmerich am Rhein - Elten

Bankverbindung:
IBAN: DE58 3585 00000000 1523 97
BIC : WELADED1EMR
Sparkasse Rhein-Maas

http://spd-elten.de
info@spd-elten.de

SPD Elten, Bergstr. 30, 46446 Emmerich am Rhein - Elten,

An den
Bürgermeister der Stadt Emmerich am Rhein
Herrn Peter Hinze
und den Rat der Stadt Emmerich am Rhein
Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister
Eing.: 26. März 2019
Bgm.:
Dez.:
FB:
Anl.:
PWZ:

Emmerich am Rhein - Elten, 19. März 2019

Errichtung eines Sicht/Lärmschutzes im Bereich des provisorischen Haltepunktes Elten

Antrag: Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beauftragt die Verwaltung bei der Bahn AG einen Sicht/Lärmschutz im Bereich des provisorischen Haltepunktes Elten zu beantragen

Begründung: Der provisorische Haltepunkt in Elten wird bald eröffnet. Dieses wird von uns ausdrücklich begrüßt. Bei der Inbetriebnahme des Haltepunktes ist damit zu rechnen, dass der Lärmpegel in diesem Bereich Eltens ansteigen wird. Schon mehrere Anwohner haben sich diesbezüglich bei uns gemeldet und uns ihre Befürchtungen geschildert.

Wir gehen von einer sehr hohen Akzeptanz dieses Haltepunktes aus. Insbesondere ist davon auszugehen, dass in den frühen Morgenstunden dieser Haltepunkt von Schülern und Menschen, die zu ihrer Arbeitsstelle in die Niederlande fahren, aufgesucht werden wird. Man hört ja heute schon immer in den Verkehrsmeldungen, dass auf der A 3/A 12 in Richtung Arnheim sehr viel Verkehr in den Morgenstunden ist. Daher werden sicherlich viele Arbeitnehmer in den Niederlanden vom Haltepunkt in Elten in Richtung Arnheim Gebrauch machen, allein um dem morgendlichen Stau zu entgehen.

Dies wird nicht nur zu einem erhöhten Lärmpegel zu dieser frühen Zeit des Tages führen, sondern unseres Erachtens nach auch zu einer Verletzung der Privatsphäre der Anwohner. Des Weiteren kann durch einen Sicht/Lärmschutz auch die Lautstärke der Durchsagen, die den ganzen Tag an dem provisorischen Haltepunkt erfolgen werden, gemildert werden. Hier setzen wir voraus, dass entsprechende Lautsprecher installiert werden, da dieser Haltepunkt ja wohl behindertengerecht ausgestattet wird.

Die Privatsphäre der am provisorischen Haltepunkt wohnenden Mitbürgerinnen und Mitbürger wird aller Voraussicht nach auch dadurch verletzt, dass die Menschen auf den Bahnsteigen diesen Leuten z. B. beim Arbeiten im Garten oder dem abendlichen fernsehen teilweise ungehindert zusehen können. Noch schlimmer ist es, wenn das Schlafzimmer zum provisorischen Haltepunkt hin ausgerichtet sein sollte. Ein nicht vorhandener Sichtschutz dient hier praktisch als Einladung in die Gärten und Häuser der Anwohner. Es haben uns dort wohnende Betroffene schon angeboten, dass man sich ihre Lage auch vor Ort einmal ansehen könnte.

Dies Alles in Summe hat uns veranlasst, stellvertretend für die betroffenen Bürger, die uns um Hilfe gebeten haben, die Stadt Emmerich am Rhein aufzufordern, sich bei der Bahn AG dafür einzusetzen, dass in diesem Bereich auch für die Zeit des provisorischen Haltepunktes ein Sicht/Lärmschutz zu errichten ist. Immer noch kann kein Mensch absehen, wie lange dieser provisorische Haltepunkt Bestand haben wird. Aber realistisch ist weiterhin davon auszugehen, dass dieses Provisorium mehrere Jahre bestehen wird. Erst beim Bau der Betuwe-Linie wird der

1.Vorsitzende Marietta Weyren | 2.Vorsitzender Frank Jöris | Kassierer Harald Peschel | Schriftführerin Ute Sawitzki | Bildungsobfrau Petra Smink | Jugenbeauftragter Hugo Peschel | Ratsherr Ludger Geritschen

endgültige Haltepunkt errichtet werden. Und wir gehen hier momentan von einer oder mehreren Klagen gegen einen zu erwartenden Planfeststellungsbeschluss aus.

Weiterhin muss mit einem weiteren Anstieg an Fahrgästen gerechnet werden, wenn in näherer Zukunft in Lobith der angestrebte „Freizeitpark Carvium Novum" entsteht. Es ist nicht hinnehmbar, dass die Anwohner in diesem Bereich für diesen Zeitraum über Gebühr all den aufgeführten Belastungen ausgesetzt werden.

Nur vorsichtshalber weisen wir hier noch einmal auf die Risiken, denen Menschen durch Lärm ausgesetzt sind, ein weiteres Mal hin:
Lärm ist störend und ein Gesundheitsrisiko. Der physikalische Schallpegel kann das Gehör schädigen und zu Schwerhörigkeit führen. Und insbesondere der lärmbedingte psychische Stress kann krank machen.
Epidemiologische Studien zeigen beispielsweise ein erhöhtes Herz-Kreislaufrisiko bei Personengruppen, die chronisch durch Verkehrslärm belastet werden. Lärmschutz ist daher ein wichtiger Teil von vernünftiger Verkehrspolitik und Verkehrsplanung.

Für den SPD-OV Elten

Harald Peschel
Kassierer/Geschäftsführer

DB NETZE

DB Netz AG
Großprojekt ABS 46/2
I.NG-W-A
Tel. 0203/3017-4683
Noreen.Ludwig@deutschebahn.com
Mülheimer Str. 50
47057 Duisburg
www.dbnetze.com/fahrweg

Noreen Ludwig

DB Netz AG • Mülheimer Str. 50 • 47057 Duisburg

Stadt Emmerich am Rhein
Fachbereich 5 – Stadtentwicklung
Frau Yvonne Surink
Geistmarkt 1
46446 Emmerich

Stadt Emmerich am Rhein
BGM:
Dez.:
Eing.: 29. April 2019
Fb.:
Anl.: €

ASE 18.06.19

25.04.2019

RRX Außenast 5, Hp Emmerich-Elten: provisorischer Bahnsteig 1 und 2
Stellungnahme zum Antrag des SPD Ortsvereins Elten vom 19.03.2019

Sehr geehrte Frau Surink,

in Bezug auf Ihre E-Mail vom 16. April 2019 mit dem erneuten Antrag des SPD Ortsvereins Elten nach Errichtung von Lärmschutz im Bereich des provisorischen Haltepunktes Emmerich-Elten verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 10. Januar 2019 zum Antrag vom 14. Dezember 2018. Unsere damalige Stellungnahme fügen wir Ihnen zur Kenntnisnahme bei.

Hinsichtlich der neuen Aspekte in dem Antrag vom 19. März 2019 ergänzen wir wie folgt:

Lärmschutz vor Lautsprecherdurchsagen

Jeder Bahnsteig erhält ein vollständiges Wegeleitsystem sowie einen dynamischen Schriftanzeiger mit integriertem Lautsprecher, um die Fahrgäste bei Störungen des Bahnbetriebs zu informieren. Ein separates Lautsprechersystem mit mehreren Lautsprechern, wie es an größeren Stationen errichtet wird, ist nicht vorgesehen. Die Ansagen erfolgen nur bei eventuellen betrieblichen Abweichungen, so dass diese auf ein Minimum begrenzt werden.

Sichtschutz für benachbarte Grundstücke

Ein Anspruch auf die Uneinsehbarkeit des eigenen Grundstücks kann nach Auffassung der DB genauso wenig aus der Rechtsordnung abgeleitet werden wie der Anspruch auf uneingeschränkten und dauerhaften Ausblick vom Grundstück.

Aus den vorgenannten Gründen können wir weiterhin keinen Handlungsbedarf ableiten. Wir gehen davon aus, dass trotz der vorgetragenen Bedenken weiterhin für die Mehrheit der Eltener Bürgerinnen und Bürger die Einrichtung eines neuen Haltepunktes gewünscht wird.

...

DB Netz AG
Sitz Frankfurt am Main
Registergericht
Frankfurt am Main
HRB 50 879
USt-IdNr.: DE199861757

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Ronald Pofalla

Vorstand:
Frank Sennhenn,
Vorsitzender

Jens Bergmann
Dr. Volker Hentschel
Ute Plambeck
Prof. Dr. Dirk Rompf
Dr. Thomas Schaffer

Unser Anspruch:
DB 2025 Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorreiter

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier: www.deutschebahn.com/datenschutz

DB NETZE

Für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
DB Netz AG

i. V.
Michael Teitzel

i. A.
Noreen Ludwig

DB NETZE

DB Netz AG
Großprojekt ABS 46/2
I.NG-W-A
Tel. 0203/3017-4683
Noreen.Ludwig@deutschebahn.com
Mülheimer Str. 50
47057 Duisburg
www.dbnetze.com/fahrweg

Noreen Ludwig

DB Netz AG - Mülheimer Str. 50 - 47057 Duisburg

Stadt Emmerich am Rhein
FB 5 - Stadtentwicklung
Jochen Kemkes
Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

10.01.2019

RRX Außenast 5, Hp. Emmerich-Elten: provisorische Bahnsteige 1 und 2
Hier: Stellungnahme zum Antrag der SPD-Ratsfraktion vom 14.12.2018

Sehr geehrter Herr Kemkes,

in Bezug auf Ihre E-Mail vom 20. Dezember 2018 nehmen wir wie folgt Stellung zum Antrag der SPD-Ratsfraktion zur „Errichtung eines Lärmschutzes im Bereich des provisorischen Haltepunktes Elten":

Der zukünftig in Elten haltende Nahverkehrszug verkehrt bereits heute schon auf der Strecke Emmerich-Arnheim. Die zu erwartenden Emissionsänderungen aus dem Eisenbahnbetrieb fallen äußerst gering aus, da gegenüber der heutigen Situation sich lediglich der Halt von maximal einem Nahverkehrszug pro Stunde und Richtung ergibt.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den neuen Haltepunkt in Elten bedient, setzt modernste Triebzüge vom Typ Siemens Desiro HC ein, welche sich nicht zuletzt durch Laufruhe und minimale Lärmemissionen beim Anfahren sowie Bremsen auszeichnen.

Die vorgenannten Gründe sind im Rahmen des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags, Kapitel 3.3 „betriebsbedingte Wirkungen" in das Plangenehmigungsverfahren eingeflossen. Die Planunterlagen wurden am 10.07.2018 vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigt (Az. 641pa/003-2016#142).

Die DB Netz als Infrastrukturbetreiberin der Eisenbahnen des Bundes hat ein sehr großes Interesse daran, Beeinträchtigungen aus dem Eisenbahnbetrieb zu vermeiden bzw. zu minimieren. Aus den o.g. Gründen können wir jedoch keinen Handlungsbedarf im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der provisorischen Bahnsteige in Elten ableiten.

Für weitere Informationen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i.V.
i.V. M. Teitzel
Michael Teitzel

i. A.
Noreen Ludwig

Ö 10

STADT EMMERICH AM RHEIN

DER BÜRGERMEISTER

		TOP	
		Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	**öffentlich**	**05 - 16 1886/2019**	**21.05.2019**

Betreff

Widmung von Straßen in Emmerich am Rhein; hier: Rudolf-W.-Stahr-Straße

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	18.06.2019

Beschlussvorschlag

1.
Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt die unbeschränkte Widmung der Rudolf-W.-Stahr-Straße – bestehend aus dem Grundstück Gemarkung Emmerich, Flur 7, Flurstück 1397 – gemäß § 6 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes NRW für den öffentlichen Verkehr.

Es handelt sich bei der Rudolf-W.-Stahr-Straße um eine Gemeindestraße, bei der die Belange der Erschließung der anliegenden Grundstücke überwiegen. Träger der Straßenbaulast ist die Stadt Emmerich am Rhein.

2.
Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt die Beschränkung des Widmungsinhalts auf die Benutzungsart Fuß- und Radweg für die Wegeflächen zwischen Merowingerstraße und Hubert-Fink-Straße – auf den Grundstücken Gemarkung Emmerich, Flur 7, Flurstücke 1394, 1398 + 1399 – gemäß
§ 6 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes NRW für den öffentlichen Verkehr.

Bei den Wegeflächen auf den vorgenannten Flurstücken handelt es sich um eine "sonstige Gemeindestraße" bei der die Belange der Erschließung der anliegenden Grundstücke überwiegen. Träger der Straßenbaulast ist die Stadt Emmerich am Rhein.

Sachdarstellung :

Öffentliche Straßen im Sinne des Straßen- und Wegegesetzes NRW sind diejenigen Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind.

zu 1.
Die Rudolf-W.-Stahr-Straße ist entsprechend dem zugrundeliegenden Bebauungsplan Nr. E 7/5 – Hubert-Fink-Straße – im Rahmen eines Erschließungsvertrages durch einen Erschließungsträger ausgebaut worden. Nach den Regelungen dieses Vertrages soll die Straßenfläche nach Ausbau und Abnahme in das Eigentum der Stadt übergehen, so dass die Stadt Emmerich am Rhein dann Träger der Straßenbaulast wird. Dieses ist inzwischen geschehen; die Stadt Emmerich am Rhein ist Trägerin der Straßenbaulast.

Bei der Rudolf-W.-Stahr-Straße handelt es sich um eine Gemeindestraße, bei der die Belange der Erschließung der anliegenden Grundstücke überwiegen. Die Rudolf-W.-Stahr-Straße ist unbeschränkt dem öffentlichen Verkehr zu widmen.

Die zu widmende Straßenfläche ist im anliegenden Lageplan in gelber Farbe dargestellt.

zu 2.
Die Wegeflächen zwischen Merowingerstraße und Hubert-Fink-Straße – auf den Grundstücken Gemarkung Emmerich, Flur 7, Flurstücke 1394, 1398 + 1399, sind entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. E 7/5 – Hubert-Fink-Straße – als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung zum Fuß- und Radweg ausgebaut worden. Eigentümer und Träger der Straßenbaulast ist die Stadt Emmerich am Rhein. Der Weg ist als "sonstige Gemeindestraße" gemäß § 3 Abs. 4 Ziff. 3 des Straßen- und Wegegesetzes NRW einzugruppieren.
Es ist daher eine öffentliche Widmung mit Beschränkung des Widmungsinhalts auf die Benutzungsart als Fuß- und Radweg zu erfolgen.

Die zu widmende Fuß- und Radwegfläche ist im anliegenden Lageplan in oranger Farbe dargestellt.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme wird von den Zielen des Leitbildes nicht berührt.

In Vertretung

Dr. Stefan Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage
Anlage zur Vorlage 05-16 1886

Ö 10

Widmung von Straßen
in Emmerich am Rhein

Anlage zur Vorlage 05-16 1886/2019

Bebauungsplangebiet Nr. E 7/5
- Hubert - Fink - Straße -