



**Einladung
zur 64. Sitzung
des Rates**

**am Dienstag, dem 08.09.2020,
um 18:15 Uhr in der Aula der Gesamtschule Emmerich am Rhein, Paaltjessteege 1,
46446 Emmerich am Rhein**

**Vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie haben Personen mit
Krankheitssymptomen der Sitzung fernzubleiben.**

Für alle Teilnehmer besteht die Verpflichtung, einen Mund-Nasen-Schutz zu tragen.

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

I. Öffentlich

- | | |
|---|---|
| 1 | Einwohnerfragestunde |
| 2 | Feststellung der Sitzungsniederschriften vom 23.06. und 07.07.2020 |
| | Eingaben an den Rat |
| 3 | 05 - 16 2309/2020 Planungsabschnitt 3.3 und 3.5;
hier: Eingabe Nr. 10/20920 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein |
| 4 | 06 - 16 2344/2020 Einholung des Abschlussberichtes des Sachverständigengutachten
zum Rettungsdienst des Kreises Kleve;
hier: Eingabe Nr. 11/2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein |
| 5 | 18 - 16 2345/2020 Schaffung einer Sozialarbeiter/Streetworker-Stelle;
hier: Eingabe Nr. 12/2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein |
| | Vorlagen |
| 6 | 04 - 16 2341/2020 Finanzielle Förderung in der Kindertagespflege;
hier: Änderung der Förderrichtlinien auf Grundlage des Gesetzes zur
Qualitativen Weiterentwicklung der frühen Bildung vom 29.11.2019
(KiBiz) |
| 7 | 05 - 16 2317/2020 Verfahren zur 1. vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes H 14/3
- Kleysche Straße -;
hier: 1) Bericht über die erneute beschränkte Beteiligung der
Öffentlichkeit und der Behörden nach § 4a (2) BauGB i. V. m.
§§ 3 (2) und 4 (2) BauGB
2) Satzungsbeschluss |
| 8 | 05 - 16 2346/2020 Klimaschutzteilkonzept - Nahmobilität Stadt Emmerich am Rhein |

9 06 - 16 2327/2020 Ordnungsbehördliche Verordnung über die Offenhaltung von Verkaufsstellen im Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein an Sonntagen im Jahr 2020

10 01 - 16 2328/2020 Beschlusskontrolle; ***
hier: Überwachung von Beschlüssen

Anträge an den Rat

11 02 - 16 2314/2020 Antrag auf einmalige Weitergabe des kommunalen Anteils aus dem NRW-Sonderprogramm zur Stärkung der Sportinfrastruktur an den Stadtsportbund Emmerich (SSB);
hier: Antrag Nr. XXVII/2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein

12 05 - 16 2340/2020 Resolution des Rates der Stadt Emmerich am Rhein für einen ICE-Halt in Emmerich am Rhein
hier: Antrag Nr. XXVIII/2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein;

13 Mitteilungen und Anfragen

14 Einwohnerfragestunde

II. Nichtöffentlich

- | | | |
|----------------------|---|-----|
| 15 | Feststellung der Sitzungsniederschriften vom 23.06.und 07.07.2020 | |
| 16 02 - 16 2310/2020 | Bericht aus Gesellschaften;
hier: Aufsichtsrat EGD am 24.06.2020
Beiratssitzung EGE am 06.08.2020 | |
| 17 01 - 16 2329/2020 | Beschlusskontrolle;
hier: Überwachung von Beschlüssen | *** |
| 18 | Mitteilungen und Anfragen | |

46446 Emmerich am Rhein, den 28. August 2020

Peter Hinze
Vorsitzender

***** Diese Vorlagen werden nachgereicht.**



		TOP Vorlagen-Nr.	Datum
Eingabe	öffentlich	05 - 16 2309/2020	07.07.2020

Betreff

Planungsabschnitt 3.3 und 3.5;
hier: Eingabe Nr. 10/20920 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein

Beratungsfolge

Rat	08.09.2020
-----	------------

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.

Peter Hinze
Bürgermeister

Anlage/n:

05 - 16 2309 2020 A 1 Eingabe Nr. 10 2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein nö

05 - 16 2309 2020 A 1 Eingabe Nr. 10 2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein ö



		TOP Vorlagen-Nr.	Datum
Eingabe	öffentlich	05 - 16 2309/2020	07.07.2020

Betreff

Planungsabschnitt 3.3 und 3.5;
hier: Eingabe Nr. 10/20920 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein

Beratungsfolge

Rat	08.09.2020
-----	------------

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.

Peter Hinze
Bürgermeister

Anlage/n:

05 - 16 2309 2020 A 1 Eingabe Nr. 10 2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein nö

05 - 16 2309 2020 A 1 Eingabe Nr. 10 2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein ö

Vorlagen-Nr.: **05 - 16 2309/2020**

Betreff: **Planungsabschnitt 3.3 und 3.5;
hier: Eingabe Nr. 10/20920 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein**

Handzeichen

Rechnungsprüfungsamt	
Finanzwesen	
Sachbearbeiter des Fachbereiches	
Fachbereichsleiter	
Dezernent	

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister

Eing.: 30. Juni 2020

Bgm.:

Dez.:

FB:

AP:

PWZ:

Emmerich, den 27.6.2020

Eingangs/Anzahl	10	20
Ertrag	20.6	20
zur Kenntnis an		
I		
Ho III		
FB (6.8)		
Vorlag zur Sitzung Vw-		
Vorstand am		
Anlage (n)		

An den Bürgermeister und den Rat der Stadt Emmerich

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Hinze,

sehr geehrte Damen und Herren des Rates,

wir als Unterzeichner bitten, den Forderungskatalog der Stadt Emmerich zu den Planungsabschnitten 3.3 und 3.5 in der nächsten Ratssitzung auf Basis des beigefügten Vorschlages zu ergänzen.

Die im Vorschlag den PFA 3.3 betreffenden Punkte a) und b) sollten u.E. in der jetzt anstehenden städtischen Stellungnahme im laufenden Deckblattverfahren berücksichtigt werden.

Die Elten betreffenden Punkte c) und d) sollten im Sinne der aktuellen Beschlusslage zur geforderten Planungsvariante zum jetzigen Zeitpunkt dringend vom Rat teils erstmalig ausdrücklich beschlossen bzw. ergänzt werden.

Angesichts der überragenden Bedeutung einer guten Planung der Betuwelinie für alle jetzt lebenden und für viele zukünftige Generationen Emmericher Bürgerinnen und Bürger bitten wir um eine entsprechende Beschlussfassung. Wir erlauben uns darauf zu verweisen, dass ein Großteil der Emmericher dieses erwartet.

Für die BI „Rettet den Eltenberg“

Klaus-Förge Henrichs

Für den Naturschutzbund Deutschland, Kreisverband Kleve e.V.

Milka ...

2. stellv. Vorsitzender

Für die IG BISS e.V.

1. Vorsitzender

Alte ...

Vorschlag für einen Ratsbeschluss bezüglich Nachforderungen der Stadt Emmerich zum Forderungskatalog der Anrainerkommunen ABS 46/2 sowie zu Nachforderungen zu den PFA 3.3 und 3.5 der Planung der Betuwelinie

Die Verwaltung wird beauftragt, bezüglich der Planung der Betuwe-Linie in Emmerich

- a) die Verlängerung der Lärmschutzwand bahnrechts von Km 53.750 bis 53.820 im PFA 3.3 im Ortsteil Praest-Berg
- b) die Errichtung einer durchgehenden Lärmschutzaußenwand bahnrechts von Km 56.300 bis 57.500 im PFA 3.3 im Ortsteil Vrsasselt
- c) die Errichtung einer Lärmschutzwand bahnrechts von Km 70.550 bis 71.200 im PFA 3.5 Emmerich-Elten
- d) die Verwirklichung der optimierten Gleisbettvariante im Planungsfeststellungsabschnitt 3.5 der Planung der Betuwe-Linie in Emmerich – Elten

zum Forderungskatalog der Anrainerkommunen nach zu melden und diese Forderungen, soweit noch nicht geschehen, auch in den Planfeststellungsverfahren 3.3 und 3.5, insbesondere auch in dem derzeit laufenden Deckblattverfahren zum PFA 3.3 nach zu melden.

Begründung:

zu a):

Es handelt sich um einen Lückenschluss bahnrechts bis an die dortige östliche Böschung der SÜ Baumannstraße. Dadurch verbessert sich der Lärmschutz im Ortsteil Berg nördlich der Bahnlinie.

Dies ergänzt im Ortsteil Berg die von der Stadt Emmerich geforderte Lärmschutzwand bahnlinks von Km 53.300 – 54.000 zur Verbesserung des Lärmschutzes südlich der Bahnlinie.

Zu b):

Die bisherige Planung der DB sieht nur die Errichtung einer Lärmschutzwand bahnrechts zwischen den Gleisen und dem Bahnweg bis Km 56.300, d.h. bis zur Grünen Straße, vor. Von Km 56.300 bis 57.350 ist dagegen nur eine Lärmschutzmittelwand zwischen dem bisherigen rechten Bahngleis und dem neuen dritten Gleis vorgesehen. Um die Bewohner der Häuser bahnrechts bis Km 57.300 ausreichend vor Lärm zu schützen ist aber eine durchgehende Lärmschutzwand von 3 bis 4 Meter Höhe zwischen dem neuen dritten Gleis und dem Bahnweg erforderlich, und zwar bis Km 57.500, d.h. bis 100 Meter vor dem Schwarzen Weg. Die bisher geplante Lärmschutzmittelwand muss allerdings erhalten bleiben, weil sonst der Lärmschutz für die Bewohner der Häuser bahnlinks verschlechtert würde. Wollte man dies durch eine Erhöhung der Lärmschutzwand bahnlinks ausgleichen, so würde diese Erhöhung aus statischen Gründen zu einem unverhältnismäßig

hohen Mehraufwand führen. Deshalb ist es sinnvoller, die Planung der Lärmschutzwand aufrechtzuerhalten. Durch die hier vorgeschlagene Lösung ist es allerdings nicht möglich, für die betroffenen Wohnhäuser bahnrrechts eine Lärminderung zu erreichen, die einen ergänzenden passiven Lärmschutz nach den anzuwendenden Vorschriften überflüssig machen würde. Gegenüber der bisherigen Planung ergäbe sich aber eine deutlich spürbare Lärminderung im Umfeld der betroffenen Wohnhäuser. Hierzu ist es aber auch erforderlich, das Brückenbauwerk der Eisenbahnüberführung Broichstr. entsprechend einzurichten.

Soweit bisher nur eine Lärmschutzwand bahnrrechts bis Km 56.400 - 57.000 unter Verzicht auf die Mittelwand gefordert wurde, sollte dies aus den vorgenannten Gründen nicht aufrechterhalten, sondern durch die oben genannte weitergehende Forderung ersetzt werden.

zu c):

Der Lärmschutz an dieser Stelle sollte als 3m hohe Lärmschutzwand in Verlängerung der geplanten Lärmschutzwand bahnrrechts bis zur Haagschen Straße ausgeführt werden. Er dient dem Schutz der Wohnbebauung an der Von-Lochner-Straße und der Zevenaarer Straße nördlich der Haagschen Straße. Ca. 170 m nordwestlich des jetzigen BÜ Haagsche Straße überquert die Bahntrasse und damit auch die gewünschte Lärmschutzwand im Winkel von etwa 45° die dortige Erdgasleitungstrasse. Ein von einigen Anwohnern gewünschter Lärmschutzwall sollte nicht gefordert werden. Er dürfte aus Sicherheitsgründen nicht über der Erdgasleitungstrasse errichtet werden. Deshalb käme er erst nordwestlich der Querung der Erdgasleitungstrasse in Betracht. Er würde aber aus technischen Gründen und wegen seiner Aufstandsweite verhindern, dass dort noch zwischen der Bahntrasse und der parallel verlaufenden Erdgasleitungstrasse Bäume stehen dürften.

zu d):

Die Forderung ist bereits im sogenannten Niederrheinischen Appell der Anrainerkommunen enthalten gewesen. Die beiden Ratsbeschlüsse vom 19.12.2017 über die Weiterleitung des Forderungskataloges der Stadt an den Projektbeirat für die Ausbaustrecke zur Eingabe Nr. 13/2017, Vorlage: 05 – 16 1305/2017 und zur Eingabe Nr. 15/2017, Vorlage 05 – 16 1325/2017 enthalten beide ausdrücklich die Begründung:

„Basis vorgenannten Beschlusses bilden, wie dargestellt die städtischen, in das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren eingebrachten Stellungnahmen zu den Abschnitten 3.3 und 3.4. Darüberhinausgehende Forderungen (vgl. verbliebene Mehrforderungen aus den Eingaben 13/2017; 15/2017) behält sich der Rat der Stadt Emmerich am Rhein im Sinne des Nachfolgenden vor.

Ziel ist es, einen Beschluss des Deutschen Bundestages im Hinblick auf einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern

und Umwelt für die ABS 46/2 zu erwirken (analog BT Drs. 18/7365 Projekt „Rheintalbahn“). Die Initiative soll Anfang 2018 bei den zuständigen Bundestagsabgeordneten abgefragt werden: bei positivem Ergebnis ist der städtische Forderungskatalog dann zu ergänzen.“

Da die zuständigen Bundestagsabgeordneten sich inzwischen um einen entsprechenden Beschluss des Bundestages bemühen, liegt diese Voraussetzung für eine Ergänzung vor.

Nachdem die Stadt Emmerich inzwischen im Planungsverfahren von Straßen NRW zur Beseitigung des Bahnübergangs Emmericher Straße in Elten eine schriftliche Stellungnahme abgegeben hat, in der die Verwirklichung der optimierten Gleisbettvariante entsprechend der Ausgestaltung durch den Sachverständigen Walter Hensel in seinem Gutachten vom 18.03.2016 gefordert worden ist und die Stadt Emmerich dies auch im Planfeststellungsverfahren der DB, PFA 3.5, im Anhörungstermin vom 20.11.2018 gefordert hat, gehört dies ebenso wie von anderen Kommunen geforderte Umplanungen in diesen Katalog.

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass nach der einzigen bisher vorliegenden detaillierten Berechnung, die Verwirklichung der optimierten Gleisbettvariante nicht teurer wäre als die Verwirklichung der entsprechenden Pläne von DB und Straßen NRW. Im Gegenteil sind nunmehr geringere Kosten zu erwarten, denn im Anhörungstermin vom 20.11.2018 hat die DB mitgeteilt, dass nunmehr die beiden Eisenbahnbrücken des sogenannten „Viaduktes“ aus dem Jahr 1855 doch ersetzt werden müssen, wobei dies nicht mit Mitteln der Ausbaustrecke ABS, sondern mit Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (für den Bestand der Strecke) geschehen wird.

Durch die Verwirklichung der optimierten Gleisbettvariante würden insgesamt weniger Kosten entstehen. Sofern aber die gesamte Planung von der DB übernommen würde, würden die Kosten hier steigen, während sie für Straßen NRW entfielen. So betrachtet ergäbe sich also eine Erhöhung der Kosten für die DB.

Im Übrigen könnte die DB, wenn sie die optimierte Gleisbettvariante übernehmen würde, auch noch Abänderungen und/oder Ergänzungen an der vorgeschlagenen Planung vornehmen. Hinzu kommt auch noch die Möglichkeit, dass sich Kosten durch den inzwischen eingetretenen Zeitablauf seit Planungsbeginn erhöhen.

Ohne Nachmeldung wäre zu befürchten, dass eventuell die Realisierung der optimierten Gleisbettvariante daran scheitern könnte, dass sie in einem Beschluss des Bundestages über die Finanzierung weiterer Maßnahmen nicht enthalten wäre.

24.06.2020

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister

Eing.: 30. Juni 2020

Bgm.: _____

Dez.: _____

FP: _____

AP: _____ PWZ: _____

Emmerich, den 27.6.2020

10
20.6.20
FIN

An den Bürgermeister und den Rat der Stadt Emmerich

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Hinze,

sehr geehrte Damen und Herren des Rates,

wir als Unterzeichner bitten, den Forderungskatalog der Stadt Emmerich zu den Planungsabschnitten 3.3 und 3.5 in der nächsten Ratssitzung auf Basis des beigefügten Vorschlages zu ergänzen.

Die im Vorschlag den PFA 3.3 betreffenden Punkte a) und b) sollten u.E. in der jetzt anstehenden städtischen Stellungnahme im laufenden Deckblattverfahren berücksichtigt werden.

Die Elten betreffenden Punkte c) und d) sollten im Sinne der aktuellen Beschlusslage zur geforderten Planungsvariante zum jetzigen Zeitpunkt dringend vom Rat teils erstmalig ausdrücklich beschlossen bzw. ergänzt werden.

Angesichts der überragenden Bedeutung einer guten Planung der Betuwelinie für alle jetzt lebenden und für viele zukünftige Generationen Emmericher Bürgerinnen und Bürger bitten wir um eine entsprechende Beschlussfassung. Wir erlauben uns darauf zu verweisen, dass ein Großteil der Emmericher dieses erwartet.

Für die BI „Rettet den Eltenberg“

Für den Naturschutzbund Deutschland, Kreisverband Kleve e.V.

2. stellv. Vorsitzender

Für die IG BISS e.V.

1. Vorsitzender

Vorschlag für einen Ratsbeschluss bezüglich Nachforderungen der Stadt Emmerich zum Forderungskatalog der Anrainerkommunen ABS 46/2 sowie zu Nachforderungen zu den PFA 3.3 und 3.5 der Planung der Betuwelinie

Die Verwaltung wird beauftragt, bezüglich der Planung der Betuwe-Linie in Emmerich

- a) die Verlängerung der Lärmschutzwand bahnrechts von Km 53.750 bis 53.820 im PFA 3.3 im Ortsteil Praest-Berg
- b) die Errichtung einer durchgehenden Lärmschutzaußenwand bahnrechts von Km 56.300 bis 57.500 im PFA 3.3 im Ortsteil Vrsasselt
- c) die Errichtung einer Lärmschutzwand bahnrechts von Km 70.550 bis 71.200 im PFA 3.5 Emmerich-Elten
- d) die Verwirklichung der optimierten Gleisbettvariante im Planungsfeststellungsabschnitt 3.5 der Planung der Betuwe-Linie in Emmerich – Elten

zum Forderungskatalog der Anrainerkommunen nach zu melden und diese Forderungen, soweit noch nicht geschehen, auch in den Planfeststellungsverfahren 3.3 und 3.5, insbesondere auch in dem derzeit laufenden Deckblattverfahren zum PFA 3.3 nach zu melden.

Begründung:

zu a):

Es handelt sich um einen Lückenschluss bahnrechts bis an die dortige östliche Böschung der SÜ Baumannstraße. Dadurch verbessert sich der Lärmschutz im Ortsteil Berg nördlich der Bahnlinie.

Dies ergänzt im Ortsteil Berg die von der Stadt Emmerich geforderte Lärmschutzwand bahnlinks von Km 53.300 – 54.000 zur Verbesserung des Lärmschutzes südlich der Bahnlinie.

Zu b):

Die bisherige Planung der DB sieht nur die Errichtung einer Lärmschutzwand bahnrechts zwischen den Gleisen und dem Bahnweg bis Km 56.300, d.h. bis zur Grünen Straße, vor. Von Km 56.300 bis 57.350 ist dagegen nur eine Lärmschutzmittelwand zwischen dem bisherigen rechten Bahngleis und dem neuen dritten Gleis vorgesehen. Um die Bewohner der Häuser bahnrechts bis Km 57.300 ausreichend vor Lärm zu schützen ist aber eine durchgehende Lärmschutzwand von 3 bis 4 Meter Höhe zwischen dem neuen dritten Gleis und dem Bahnweg erforderlich, und zwar bis Km 57.500, d.h. bis 100 Meter vor dem Schwarzen Weg. Die bisher geplante Lärmschutzmittelwand muss allerdings erhalten bleiben, weil sonst der Lärmschutz für die Bewohner der Häuser bahnlinks verschlechtert würde. Wollte man dies durch eine Erhöhung der Lärmschutzwand bahnlinks ausgleichen, so würde diese Erhöhung aus statischen Gründen zu einem unverhältnismäßig

hohen Mehraufwand führen. Deshalb ist es sinnvoller, die Planung der Lärmschutzwand aufrechtzuerhalten. Durch die hier vorgeschlagene Lösung ist es allerdings nicht möglich, für die betroffenen Wohnhäuser bahnrechts eine Lärminderung zu erreichen, die einen ergänzenden passiven Lärmschutz nach den anzuwendenden Vorschriften überflüssig machen würde. Gegenüber der bisherigen Planung ergäbe sich aber eine deutlich spürbare Lärminderung im Umfeld der betroffenen Wohnhäuser. Hierzu ist es aber auch erforderlich, das Brückenbauwerk der Eisenbahnüberführung Broichstr. entsprechend einzurichten.

Soweit bisher nur eine Lärmschutzwand bahnrechts bis Km 56.400 - 57.000 unter Verzicht auf die Mittelwand gefordert wurde, sollte dies aus den vorgenannten Gründen nicht aufrechterhalten, sondern durch die oben genannte weitergehende Forderung ersetzt werden.

zu c):

Der Lärmschutz an dieser Stelle sollte als 3m hohe Lärmschutzwand in Verlängerung der geplanten Lärmschutzwand bahnrechts bis zur Haagschen Straße ausgeführt werden. Er dient dem Schutz der Wohnbebauung an der Von-Lochner-Straße und der Zevenaarer Straße nördlich der Haagschen Straße. Ca. 170 m nordwestlich des jetzigen BÜ Haagsche Straße überquert die Bahntrasse und damit auch die gewünschte Lärmschutzwand im Winkel von etwa 45° die dortige Erdgasleitungstrasse. Ein von einigen Anwohnern gewünschter Lärmschutzwall sollte nicht gefordert werden. Er dürfte aus Sicherheitsgründen nicht über der Erdgasleitungstrasse errichtet werden. Deshalb käme er erst nordwestlich der Querung der Erdgasleitungstrasse in Betracht. Er würde aber aus technischen Gründen und wegen seiner Aufstandsbreite verhindern, dass dort noch zwischen der Bahntrasse und der parallel verlaufenden Erdgasleitungstrasse Bäume stehen dürften.

zu d):

Die Forderung ist bereits im sogenannten Niederrheinischen Appell der Anrainerkommunen enthalten gewesen. Die beiden Ratsbeschlüsse vom 19.12.2017 über die Weiterleitung des Forderungskataloges der Stadt an den Projektbeirat für die Ausbaustrecke zur Eingabe Nr. 13/2017, Vorlage: 05 – 16 1305/2017 und zur Eingabe Nr. 15/2017, Vorlage 05 – 16 1325/2017 enthalten beide ausdrücklich die Begründung:

„Basis vorgenannten Beschlusses bilden, wie dargestellt die städtischen, in das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren eingebrachten Stellungnahmen zu den Abschnitten 3.3 und 3.4. Darüberhinausgehende Forderungen (vgl. verbliebene Mehrforderungen aus den Eingaben 13/2017; 15/2017) behält sich der Rat der Stadt Emmerich am Rhein im Sinne des Nachfolgenden vor.

Ziel ist es, einen Beschluss des Deutschen Bundestages im Hinblick auf einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern

und Umwelt für die ABS 46/2 zu erwirken (analog BT Drs. 18/7365 Projekt „Rheintalbahn“). Die Initiative soll Anfang 2018 bei den zuständigen Bundestagsabgeordneten abgefragt werden: bei positivem Ergebnis ist der städtische Forderungskatalog dann zu ergänzen.“

Da die zuständigen Bundestagsabgeordneten sich inzwischen um einen entsprechenden Beschluss des Bundestages bemühen, liegt diese Voraussetzung für eine Ergänzung vor.

Nachdem die Stadt Emmerich inzwischen im Planungsverfahren von Straßen NRW zur Beseitigung des Bahnübergangs Emmericher Straße in Elten eine schriftliche Stellungnahme abgegeben hat, in der die Verwirklichung der optimierten Gleisbettvariante entsprechend der Ausgestaltung durch den Sachverständigen Walter Hensel in seinem Gutachten vom 18.03.2016 gefordert worden ist und die Stadt Emmerich dies auch im Planfeststellungsverfahren der DB, PFA 3.5, im Anhörungstermin vom 20.11.2018 gefordert hat, gehört dies ebenso wie von anderen Kommunen geforderte Umplanungen in diesen Katalog.

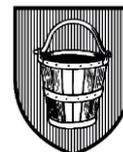
Dabei ist darauf hinzuweisen, dass nach der einzigen bisher vorliegenden detaillierten Berechnung, die Verwirklichung der optimierten Gleisbettvariante nicht teurer wäre als die Verwirklichung der entsprechenden Pläne von DB und Straßen NRW. Im Gegenteil sind nunmehr geringere Kosten zu erwarten, denn im Anhörungstermin vom 20.11.2018 hat die DB mitgeteilt, dass nunmehr die beiden Eisenbahnbrücken des sogenannten „Viaduktes“ aus dem Jahr 1855 doch ersetzt werden müssen, wobei dies nicht mit Mitteln der Ausbaustrecke ABS, sondern mit Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (für den Bestand der Strecke) geschehen wird.

Durch die Verwirklichung der optimierten Gleisbettvariante würden insgesamt weniger Kosten entstehen. Sofern aber die gesamte Planung von der DB übernommen würde, würden die Kosten hier steigen, während sie für Straßen NRW entfielen. So betrachtet ergäbe sich also eine Erhöhung der Kosten für die DB.

Im Übrigen könnte die DB, wenn sie die optimierte Gleisbettvariante übernehmen würde, auch noch Abänderungen und/oder Ergänzungen an der vorgeschlagenen Planung vornehmen. Hinzu kommt auch noch die Möglichkeit, dass sich Kosten durch den inzwischen eingetretenen Zeitablauf seit Planungsbeginn erhöhen.

Ohne Nachmeldung wäre zu befürchten, dass eventuell die Realisierung der optimierten Gleisbettvariante daran scheitern könnte, dass sie in einem Beschluss des Bundestages über die Finanzierung weiterer Maßnahmen nicht enthalten wäre.

24.06.2020



		TOP Vorlagen-Nr.	Datum
Eingabe	öffentlich	06 - 16 2344/2020	13.08.2020

Betreff

Einholung des Abschlussberichtes des Sachverständigengutachten zum Rettungsdienst des Kreises Kleve;
hier: Eingabe Nr. 11/2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein

Beratungsfolge

Rat	08.09.2020
-----	------------

Beschlussvorschlag

Verweisung an en 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

Peter Hinze
Bürgermeister

Anlage/n:

06 - 16 2344 2020 A 1 Eingabe Nr. 11 2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein

Stadt Emmerich am Rhein
Bürgermeister
Peter Hinze
Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister

Eing.: 12. Aug. 2020

Bgm.:

Dez.:

FB:

Anl.: PWZ: €

Eingabe/Antrag an den
Nr. 11 / 20 20
Eingang am: 12.8.20
zur Kenntnis an
!
II o. III
FB (o. n.)
Vorlage zur Sitzung Vw-
Vorstand am
Anlage (n):



Sprecher
Christoph Kukulies
info@afd-emmerich.de
Mobil: 0177 9580811

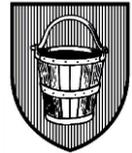
Eingabe nach § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein- Westfalen (GO NRW)

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beauftragt die Verwaltung Informationen im Kreis Kleve über den Abschlussbericht des Sachverständigen Gutachten zum Rettungsdienst des Kreis Kleve einzuholen und in einer Ratssitzung Bürger und die Mitglieder des Rates über relevante Sachverhalte, die unsere Heimatstadt betreffen zu informieren.

Begründung:

Am 15.05.2020 hat die Firma Forplan Dr. Schmiedel GmbH den Abschlussbericht für das Sachverständigengutachten zum Rettungsdienst des Kreis Kleve fertiggestellt. Der Abschlussbericht wurde im Betriebsausschuss Rettungsdienst am 01.07.2020 vorgestellt, einige der Inhalte betreffen auch Emmerich am Rhein. In einer der nächsten Ratssitzungen sollen nun Bürger und Ratsmitglieder über relevante Inhalte, die unsere Heimatstadt betreffen könnte informiert werden. Wünschenswert ist es, das beim Kreis Kleve die Genehmigung eingeholt wird, dass ein Mitarbeiter der Firma Forplan Dr. Schmiedel GmbH im Rat vorträgt sowie Fragen zum Thema beantwortet.

Sprecher AfD Stadtverband Emmerich am Rhein



	TOP	
	Vorlagen-Nr.	Datum
Eingabe	18 - 16 2345/2020	13.08.2020

Betreff

Schaffung einer Sozialarbeiter/Streetworker-Stelle;
hier: Eingabe Nr. 12/2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein

Beratungsfolge

Rat	08.09.2020
-----	------------

Beschlussvorschlag

Verweisung an den Sozialausschuss.

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.

Peter Hinze
Bürgermeister

Anlage/n:

18 - 16 2345 2020 A 1 Eingabe Nr. 12 2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein

Vorlagen-Nr.: **18 - 16 2345/2020**

Betreff: **Schaffung einer Sozialarbeiter/Streetworker-Stelle;
hier: Eingabe Nr. 12/2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein**

Handzeichen

Rechnungsprüfungsamt	
Finanzwesen	
Sachbearbeiter des Fachbereiches	
Fachbereichsleiter	
Dezernent	

Stadt Emmerich am Rhein
Bürgermeister
Peter Hinze
Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister

Eing.: 2. Aug. 2020
Bgm.:
Dez.:
FB:
Anl.:

Eingew. Antrag an den Rat
Nr. 15
Eingang am: 12.8.20
zur Kenntnis an
I
II o. III
FB (o. a.)
Verlage zur Sitzung Vw.-
Vorstand an
Anlage (n):



Sprecher
Christoph Kukulies
info@afd-emmerich.de
Mobil: 0177 9580811

Eingabe nach § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein- Westfalen (GO NRW)

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beauftragt die Verwaltung mit der Schaffung einer Sozialarbeiter / Streetworker- Stelle, um die Lebenssituation der vielen Hundert in Emmerich wohnenden Leiharbeiter zu verbessern und sie gleichzeitig besser und nachhaltiger zu integrieren. Dies auch im Sinne eines gedeihlichen Zusammenlebens mit ihrem Wohnumfeld.

BEGRÜNDUNG

In der Ratssitzung am 26.02.2019 unter dem Tagesordnungspunkt 9 stellte der Ratsherr Christoph Kukulies bereits gleichlautenden Antrag. Der Rat formulierte im Beschlussvorschlag, dass der Rat der Stadt Emmerich am Rhein sich in einer der folgenden Ratssitzungen dieses Antrags annehmen werde. Zwischenzeitlich hat ein DGB Funktionär und unser Bürgermeister Peter Hinze über die Presse verlauten lassen, dass es sehr wohl Sinn machen könnte solch eine Stelle einzurichten. Daher möchte der AfD Stadtverband Emmerich am Rhein mit dieser Eingabe einen neuen Versuch wagen diese Stelle in unserer Heimatstadt einzurichten.

In Emmerich wohnen in erster Linie aufgrund der Grenzlage zu den Niederlanden und der dortigen Gesetzeslage, (in den Niederlanden darf der Arbeitgeber/Leiharbeitsvermittler nicht gleichzeitig Vermieter seiner Mitarbeiter sein, in Deutschland allerdings schon) viele hundert Leiharbeiter großer Niederländischer Arbeitsvermittler in von diesen angemieteten oder angekauften "Massenunterkünften". Der soziale, zwischenmenschliche und kulturelle Umgang mit den überwiegend deutschen Nachbarn gestaltet sich erwiesenermaßen schwierig. Unterdessen gibt es in der Bevölkerung starke Widerstände gegen die teils sehr unkonventionelle Lebensweise dieser "Mitbürger auf Zeit". Aufgrund der Gesetzeslage hat die Verwaltung Emmerichs nur sehr beschränkte Eingriffsmöglichkeiten.

Hier soll durch den Einsatz eines "Streetworkers / Sozialarbeiters" aktiv Integration betrieben werden, um im besten Falle eine Verbesserung der Lebensumstände der Leiharbeiter zu erreichen und so auch Verständnis bei diesen zu entwickeln wie ein "Gut Nachbarschaftliches Zusammenleben" und der nötige Respekt für unsere Sitten und Gebräuche auch funktionieren könnte.

Emmerich hat in den letzten Jahren erfolgreich ehemalige polnische Leiharbeiter zu gut integrierten Mitbürgern gemacht und genau diese "Neubürger" tragen nicht unwesentlich dazu bei, dass Emmerich als Stadt im Gegensatz zu anderen Kommunen um Umfeld noch wächst. In diesem Zusammenhang sollte auch nicht vergessen werden, dass jeder in unserer Stadt angemeldete Bürger auch einen finanziellen Beitrag zur Gesamtfinanzierung unserer Stadt beiträgt.

Sprecher AfD Stadtverband Emmerich am Rhein



		TOP Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	öffentlich	04 - 16 2341/2020	12.08.2020

Betreff

Finanzielle Förderung in der Kindertagespflege;
hier: Änderung der Förderrichtlinien auf Grundlage des Gesetzes zur Qualitativen
Weiterentwicklung der frühen Bildung vom 29.11.2019 (KiBiz)

Beratungsfolge

Jugendhilfeausschuss	27.08.2020
Haupt- und Finanzausschuss	08.09.2020
Rat	08.09.2020

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt das Außerkrafttreten der bestehenden Förderrichtlinien vom 01.08.2015 und das Inkrafttreten der neuen Förderrichtlinien rückwirkend zum 01.08.2020.

Sachdarstellung :

Nach dem Kinderbildungsgesetz (KiBiz) ist die Betreuung in der Kindertagespflege und Kindertageseinrichtungen ein gleichrangiges Angebot. Die Bildungs- und Erziehungsarbeit in den beiden Betreuungsformen ergänzt die Förderung des Kindes in der Familie und steht damit in der Kontinuität des kindlichen Bildungsprozesses. Eine leistungsorientierte Höhe der laufenden Geldleistungen an die Tagespflegepersonen ist gemäß § 23 SGB VIII durch die Richtlinie über die finanzielle Ausgestaltung für die Kindertagespflege der Stadt Emmerich (Stand 01.08.2015, zuletzt geändert zum 01.01.2020) geregelt.

Es war geplant, diese Richtlinie in Abstimmung mit den Kindertagespflegepersonen zu überarbeiten, um in einem partizipativen Prozess Ideen zu bündeln und die Qualität und Akzeptanz der Richtlinien sicherzustellen. Die Verwaltung hatte geplant, die überarbeiteten Richtlinien dem Jugendhilfeausschuss im Herbst/Winter 2019 zum Beschluss vorzulegen. Leider haben die Mitarbeiterinnen der Kindertagespflege (3 Halbtagsstellen) die Stadt Emmerich im Sommer 2019 verlassen. Aufgrund dieses personellen Engpasses konnte das Tagesgeschäft nur mit großer Anstrengung und Verschiebungen in anderen Bereichen des Jugendamtes aufrechterhalten werden. Die Fortsetzung der Erarbeitung der Richtlinien war dementsprechend nicht möglich. Es hat ein Stellenbesetzungsverfahren für zwei Vollzeitstellen stattgefunden. Es sind zwei geeignete Bewerberinnen gefunden und ausgewählt worden. Frau Hübers hat ihren Dienst zum 01.11.2019 und Frau Becker zum 01.01.2020 aufgenommen. Um Zusagen gegenüber den Kindertagespflegepersonen einzuhalten, wurde ab dem 01.01.2020 eine vorläufige Erhöhung des Stundensatzes vorgenommen.

Geplant war anschließend, die gesamte Förderrichtlinie zu überarbeiten und dem Jugendhilfeausschuss zur Beratung im Sommer 2020 vorzulegen. Durch die Corona-Pandemie war die vorgesehene Beteiligung der Kindertagespflegepersonen nicht in adäquater Weise möglich, weil viele der Kindertagespflegepersonen nicht über geeignete Endgeräte verfügen, die einen digitalen Austausch ermöglicht hätten. Mit Einführung der Notbetreuung während der Pandemie und den verschiedenen umzusetzenden Fachempfehlungen des MKFFI verzeichnete das Team Tagesbetreuung ein erhöhtes Arbeitsaufkommen durch Beratung von Eltern, Tagespflegepersonen und Kindergärten, so dass eine Weiterentwicklung der Richtlinien in dieser Zeit nicht möglich war.

Da zum 01.08.2020 das neue KiBiz in Kraft getreten ist, welches auch verschiedene Änderungen in der Kindertagespflege beinhaltet, musste eine zeitnahe Umsetzung gewährleistet werden.

Aus diesem Grund legt die Verwaltung hier eine Änderung der Richtlinien vor, die sich ausschließlich auf die Umsetzung der neuen gesetzlichen Vorschriften beschränkt. Die Planung, die Förderrichtlinie in Gänze neu zu gestalten, bleibt bestehen. Ein entsprechendes Produkt soll dem Jugendhilfeausschuss im ersten Halbjahr 2021 zum Beschluss vorgelegt werden.

Die hier vorgeschlagenen Änderungen in den Richtlinien ergeben sich allesamt aus dem Gesetz zur Qualitativen Weiterentwicklung der frühen Bildung (KiBiz), welches am 29.11.2019 beschlossen wurde und am 01.08.2020 in Kraft getreten ist.

Maßgeblich ist hier der § 24, der den Landeszuschuss für Kinder in der Kindertagespflege regelt.

§24 KiBiz

Landeszuschuss für Kinder in Kindertagespflege und Verwendungsnachweis

(3) Der Landeszuschuss nach Absatz 2 Satz 1 setzt bei Kindern, die außerhalb des Haushalts der Eltern betreut werden, eine Bestätigung des Jugendamtes voraus, dass

1. die Kindertagespflegeperson über eine Erlaubnis zur Kindertagespflege nach § 43 des Achten Buches Sozialgesetzbuch verfügt,
2. die Kindertagespflegeperson ein Kind oder mehrere Kinder regelmäßig mindestens 15 Stunden wöchentlich und länger als drei Monate betreuen will,
3. die Kindertagespflegeperson mindestens eine Qualifikation im Sinne des § 21 Absatz 1 oder 2 nachweisen kann,
4. die Kindertagespflegeperson jährlich Fortbildungsangebote mit mindestens fünf Stunden wahrnimmt,
5. für Ausfallzeiten der Kindertagespflegeperson eine gleichermaßen geeignete Betreuung durch transparente Regelung des Jugendamtes sichergestellt wird,
6. die laufende Geldleistung nach § 23 Absatz 2 und 2a des Achten Buches Sozialgesetzbuch erfolgt und jeder Kindertagespflegeperson im Rahmen von § 23 Absatz 2 Nummer 2 des Achten Buches Sozialgesetzbuch für jedes ihr zugeordnete Kind ein Betrag für mindestens eine Stunde pro Betreuungswoche für mittelbare Bildungs- und Betreuungsarbeit geleistet wird,
7. die laufende Geldleistung bereits während der Eingewöhnungsphase des Kindes gewährt wird,
8. die laufende Geldleistung auf Grundlage des Betreuungsvertrages mit den Eltern und beispielsweise auch bei vorübergehender Krankheit beziehungsweise Abwesenheit des Kindes weitergewährt wird und
9. die Höhe der laufenden Geldleistung jährlich angepasst wird.

Um weiterhin den Landeszuschuss für jeden Platz in der Kindertagespflege zu erhalten sind die folgenden Veränderungen der Richtlinien notwendig.

Ziffer 2.7 Mittelbare Bildungs- und Betreuungsarbeit

Für die mittelbare Bildungs- und Betreuungsarbeit wird pro Kind pro Woche eine Stunde mit dem Regelstundensatz i.H.v. 5,00 € vergütet.

Ziffer 2.8 Jährliche Anpassung der laufenden Geldleistung

Die jeweiligen Stundensätze nach Ziffer 2.2. bis 2.7 erhöhen sich ab dem Kalenderjahr 2021 jährlich jeweils zum 1. August eines Jahres um 0,10 €.

Die Veränderungen ergeben sich aus § 24 KiBiz Punkt 6 und Punkt 9.

Unter der mittelbaren Bildungs- und Betreuungsarbeit ist die Vor- und Nachbereitungszeit zu verstehen, in der die Kindertagespflegepersonen u.a. die Bildungsdokumentation anfertigen, Elterngespräche führen und Angebote vorbereiten. Der Gesetzgeber definiert die Geldleistung entsprechend. Die Höhe der Geldleistung muss jährlich angepasst werden, hier orientiert sich die Verwaltung an der jährlichen Erhöhung der Elternbeiträge um 1,5 %. Aus Gründen der Vereinfachung der Abrechnungen wird eine jährliche Erhöhung um 0,10€ präferiert, um Auf- und Abrundungsvorgänge bei der Abrechnung zu vermeiden.

Ziffer 3.2 Kostenbeteiligung an der Qualifizierung und an Fortbildungen

Nach der abgeschlossenen Qualifizierung ist jede Tagespflegeperson dazu verpflichtet, jährlich Fortbildungsangebote im Umfang von mindestens fünf Stunden zu besuchen, die thematisch mit der Kindertagespflege in Zusammenhang stehen. Die Auffrischung der Erste-Hilfe-Kenntnisse fällt nicht darunter und muss zusätzlich absolviert werden.

Für Fortbildungen, die außerhalb der Angebote des Jugendamtes Emmerich wahrgenommen werden, kann auf Antrag jeweils die Hälfte der Kosten erstattet werden, jedoch maximal 100 € im Kalenderjahr, sowie ein zusätzlicher, bezahlter Schließungstag gewährt werden. Die Fortbildung muss im Vorfeld von der Fachberatung anerkannt werden. Ein entsprechender Zahlungsbeleg und eine Teilnahmebescheinigung sind als Nachweise einzureichen.

Ziffer 4.2 Ausfallzeiten (Schließungstage) Kindertagespflegeperson

Bei Unterbrechung der Betreuungszeiten durch Urlaub (25 Tage pro Kalenderjahr, ausgehend von einer 5 Tage Woche) und Krankheit (10 Tage pro Kalenderjahr) der Tagespflegeperson wird die monatliche Geldleistung/Pauschale weitergezahlt, zusätzlich für einen Schließungstag zwecks der Teilnahme an Fortbildungen wie in 3.2. beschrieben.

Die Veränderungen ergeben sich aus § 24 KiBiz Punkt 4.

Der Gesetzgeber misst der Qualifizierung und Fortbildung der Kindertagespflegepersonen eine zunehmende Bedeutung bei. Die Fachberatung des Jugendamtes organisiert regelmäßig mindestens eine Fortbildung im Jahr zur alltagsintegrierten Sprachförderung, die entsprechend vom Land gefördert wird und für die Kindertagespflegepersonen kostenlos ist. Darüber hinaus besteht für die Kindertagespflegepersonen die Möglichkeit an Fachvorträgen und Veranstaltung im Rahmen von pro Kids und lokalen Netzwerken teilzunehmen. Ca. 30% der Kindertagespflegepersonen nehmen dieses Angebot wahr.

Zur Qualitätssteigerung soll hier ein Anreiz geschaffen werden, über den Tellerrand zu schauen, das eigene Profil zu schärfen und proaktiv geeignete Fortbildungen zu suchen und zu besuchen. In Anlehnung an die Praxis anderer Jugendämter soll diese Möglichkeit auch den Emmericher Kindertagespflegepersonen eröffnet werden.

Ziffer 4.3 Vertretungsregelung

Im Interesse des Kindeswohls sollten Tagespflegeperson und Eltern Urlaub und anderweitig abzusehende Ausfallzeiten in der Betreuung rechtzeitig miteinander abstimmen, um Anlässe zur Ersatzbetreuung gering zu halten.

Eine Betreuung, die während der geplanten Schließungszeiten der Kindertagespflegestelle nicht durch Eltern und/oder Familie aufgefangen werden kann, ist vorrangig durch die Tagespflegeperson anhand einer Vertretung bei einer anderen anerkannten Tagespflegeperson zu organisieren und sicher zu stellen. In diesen Fällen erfolgen keine Kürzungen der pauschalierten Förderleistung und keine Zusatzleistungen an die Vertretung. Das Vertretungssystem sollte so organisiert sein, dass ein Ausgleich der Vertretungszeiten untereinander gegeben ist. In begründeten Einzelfällen kann eine abweichende Regelung und Organisation durch das Jugendamt Emmerich am Rhein vorgenommen werden.

Im Krankheitsfall der Tagespflegeperson übernimmt die Fachberatung des Jugendamtes die Organisation der Vertretung. Der mögliche Vertretungsbedarf ist von den Eltern bei der Anmeldung anzugeben. Die vertretende Tagespflegeperson erhält in diesen Fällen zusätzlich die entsprechende Förderleistung für das Tageskind. An die erkrankte Tagespflegeperson werden die Leistungen 10 Tage weitergezahlt. Siehe 4.2.

Die Veränderungen ergeben sich aus § 24 KiBiz Punkt 5.

Jede Vertretungssituation in der Kindertagespflege bedeutet für unter dreijährige Kinder einen Wechsel der Bezugsperson. Bei kurzzeitigem Vertretungsbedarf ist daher abzuwägen, ob dem Kind dieser Wechsel zugemutet werden soll. Diesen Standpunkt vertritt auch eine Vielzahl der Erziehungsberechtigten und organisiert den Ausfall einer Kindertagespflegeperson bis zu 5 Tagen meist selbstständig. Im angestrebten Vertretungsmodell wollen wir uns auf die Familien konzentrieren, die keine tragfähigen Netzwerke besitzen und bei Ausfall der Tagespflegeperson sofortige Vertretung benötigen. Dieser Bedarf wird bereits bei der Anmeldung zur Kindertagespflege abgefragt werden.

Einige der Tagespflegepersonen belegen nicht durchgängig die fünf möglichen Plätze sind aber oft bereit, für eine Vertretungssituation ein weiteres Kind aufzunehmen. Ebenfalls ergeben sich kurzfristig freie Kapazitäten durch Urlaub oder Krankheit eines anderen Kindes. Durch den guten Kontakt der Fachberatung zu den Tagespflegepersonen und Familien war es in der nahen Vergangenheit stets möglich, eine tragfähige Lösung zu finden. Für die umfangreiche Überarbeitung der Richtlinien bis Sommer 2021 wird ein Vertretungskonzept mit festen Vertretungsplätzen favorisiert. Dies soll mit den tätigen Kindertagespflegepersonen erarbeitet werden.

Ziffer 6 Inkrafttreten

Die Richtlinien vom 01.08.2015 treten zum 31.07.2020 außer Kraft.

Diese Richtlinien treten am 01.08.2020 in Kraft.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme ist im Haushalt 2020 vorgesehen. Produkt 1.100.06.01.01

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 4.3.

Peter Hinze
Bürgermeister

Anlage/n:

- 04 - 16 2341 2020 A 1 Geänderte Richtlinien über die finanzielle Ausgestaltung für die Kindertagespflege der Stadt Emmerich am Rhein (Stand 01.08.2020)
- 04 - 16 2341 2020 A 2 Synopse der Richtlinien von 2015 und 2020

Vorlagen-Nr.: **04 - 16 2341/2020**

Betreff: **Finanzielle Förderung in der Kindertagespflege;
hier: Änderung der Förderrichtlinien auf Grundlage des Gesetzes zur
Qualitativen Weiterentwicklung der frühen Bildung vom 29.11.2019
(KiBiz)**

Handzeichen

Rechnungsprüfungsamt	
Finanzwesen	
Sachbearbeiter des Fachbereiches	
Fachbereichsleiter	
Dezernent	



Stadt Emmerich am Rhein

Richtlinien über die finanzielle Ausgestaltung für die Kindertagespflege der Stadt Emmerich am Rhein (Stand 01.08.2020)

Nach dem Kinderbildungsgesetz (KiBiz) ist die Betreuung in Kindertagespflege und Kindertageseinrichtungen ein gleichrangiges Angebot. Die Bildungs- und Erziehungsarbeit in den beiden Betreuungsformen ergänzt die Förderung des Kindes in der Familie und steht damit in der Kontinuität des kindlichen Bildungsprozesses. Eine leistungsorientierte Höhe der laufenden Geldleistungen an die Tagespflegeperson (vgl. § 23 Sozialgesetzbuch VIII (nachfolgend SGB VIII)) sollte entsprechend geregelt sein.

1. Förderung in der Kindertagespflege

Die laufende Geldleistung an die Kindertagespflegeperson umfasst gemäß § 23 Abs. 2 SGB VIII

1. die Erstattung angemessener Kosten, die der Tagespflegeperson für den Sachaufwand entstehen,
2. einen Betrag zur Anerkennung ihrer Förderleistung.

Der Sachaufwand soll alle Betriebsausgaben, die im Haushalt der Tagespflegeperson entstehen, abdecken. Zur Anrechnung angemessener Sachkosten wird vom Jugendamt Emmerich ein Betrag von 1,90 € pro Kind und Betreuungsstunde anerkannt. In den aufgeführten Stundensätzen (siehe Punkt 2 dieser Richtlinien) sind die Sachkosten bereits enthalten.

Grundsätzlich besteht alternativ die Möglichkeit, gegenüber der Finanzbehörde im Einzelfall höhere Betriebsausgaben nachzuweisen.

Die Förderleistung bezieht sich auf die Erziehung, Bildung, Betreuung und Förderung der Kinder. Der Betrag der Anerkennung der Förderleistung der Tagespflegeperson ist leistungsgerecht auszugestalten.

2. Grundsätzliche Höhe der Förderleistung

2.1 Eingewöhnung

In der Eingewöhnungsphase wird der reguläre Stundensatz gezahlt. Der Stundenumfang wird individuell anhand der Bedürfnisse des Kindes durch die Fachberatung Kindertagespflege in Zusammenarbeit mit den Eltern und Tagespflegepersonen abgestimmt.

2.2 Regelstundensatz

Kindertagespflegepersonen mit entsprechender Qualifikation erhalten einen Regelstundensatz i.H. von 5,00 €/Std. je Kind

2.3 Kinder mit besonderem Förderbedarf

Für ein Kind mit besonderem Förderbedarf wird ein Stundensatz i.H.v. 6,00 €/Std. gewährt. Ein besonderer Betreuungsbedarf wird von der Fachberatung Kindertagespflege jeweils einzelfallabhängig geprüft.

2.4 Ergänzende Betreuung

Für eine ergänzende Betreuung in Kindertagespflege wird außerhalb der jeweiligen Öffnungszeiten der Kindertageseinrichtungen/Schulbetreuung ein erhöhter Stundensatz i.H.v. 6,00 €/Std. gezahlt. Abweichende Regelungen können in Einzelfällen durch die Fachberatung der Kindertagespflege genehmigt werden.

2.5 Wochenende

An Samstagen und Sonntagen wird der erhöhte Stundensatz von 6,00 €/Std. gezahlt.

2.6 Vergütung von Nachtstunden

In der Zeit von 21:00 Uhr bis 06:00 Uhr erfolgt eine Vergütung i.H.v. 2,50 €/Std.

2.7 Mittelbare Bildungs- und Betreuungsarbeit

Für die mittelbare Bildungs- und Betreuungsarbeit wird pro Kind pro Woche eine Stunde mit dem Regelstundensatz i.H.v. 5,00 € vergütet.

2.8 Jährliche Anpassung der laufenden Geldleistung

Die jeweiligen Stundensätze nach Ziffer 2.2. bis 2.7 erhöhen sich ab dem Kalenderjahr 2021 jährlich jeweils zum 1. August eines Jahres um 0,10 €.

3. Erstattung weiterer Aufwendungen

3.1 Kostenerstattung für Unfall-, Renten- Kranken- und Pflegeversicherung

Auf Grundlage des § 23 Abs. 2 Ziff. 3 und 4 SGB VIII werden folgende Leistungen zusätzlich zum Stundensatz erstattet:

- nachgewiesene Aufwendungen für Beiträge zu einer üblichen und angemessenen Unfallversicherung der Tagespflegeperson. Zur Orientierung dient dabei der Beitrag zur gesetzlichen Unfallversicherung.
- 50 % der nachgewiesenen Aufwendungen zu einer angemessenen Alterssicherung. Als angemessen gilt der monatliche Beitrag in der gesetzlichen Rentenversicherung.
- 50 % der nachgewiesenen Aufwendungen zu einer angemessenen Kranken- und Pflegeversicherung.

Die Erstattung der Aufwendungen für Alterssicherung, Unfall-, Kranken- und Pflegeversicherung erfolgt nur für die Zeit der Gewährung von Jugendhilfe im Rahmen der öffentlich finanzierten Kindertagespflege der Stadt Emmerich am Rhein.

Es finden nur Einnahmen aus öffentlich geförderten Kindertagespflegeverhältnissen der Stadt Emmerich am Rhein bei der Berechnung der zu erstattenden Beiträge Berücksichtigung.

3.2 Kostenbeteiligung an der Qualifizierung und an Fortbildungen

Die grundsätzlichen Voraussetzungen für eine Kostenbeteiligung seitens des Jugendamtes für die Qualifizierungsmaßnahme sind:

- eine positive Bewertung im Eignungseinschätzungsverfahren durch die Fachkraft Kindertagespflege
- die erfolgreiche Teilnahme an einer Schulung nach dem DJI – Curriculum und entsprechender Zertifizierung durch den Bundesverband für Kindertagespflege. Alternativ wird eine abgeschlossene pädagogische Ausbildung anerkannt (Mindestvoraussetzung ist der Status als Kinderpflegerin mit Zusatzanerkennung im Bereich Kindertagespflege).
- tatsächliche Aufnahme der Tätigkeit als Tagespflegeperson für das Jugendamt Emmerich am Rhein

Danach werden die Kosten für die Qualifizierung hälftig von der Stadt Emmerich am Rhein übernommen. Als Nachweis dient eine formelle Bestätigung des Maßnahmeträgers.

Nach der abgeschlossenen Qualifizierung ist jede Tagespflegeperson dazu verpflichtet, jährlich Fortbildungsangebote im Umfang von mindestens fünf Stunden zu besuchen, die thematisch mit der Kindertagespflege in Zusammenhang stehen. Die Auffrischung der Erste-Hilfe-Kenntnisse fällt nicht darunter und muss zusätzlich absolviert werden.

Für Fortbildungen die außerhalb der Angebote des Jugendamtes Emmerich wahrgenommen werden, kann auf Antrag jeweils die Hälfte der Kosten erstattet werden, jedoch maximal 100€ im Kalenderjahr sowie ein zusätzlicher bezahlter Schließungstag gewährt werden. Die Fortbildung muss im Vorfeld von der Fachberatung anerkannt werden. Ein entsprechender Zahlungsbeleg und eine Teilnahmebescheinigung sind als Nachweise einzureichen.

4. Vergütung als Pauschalleistung

Die durchschnittlichen Betreuungsstunden werden grundsätzlich unter Berücksichtigung der jeweiligen Stundensätze, unter Punkt 2 dieser Richtlinien, als monatliche Pauschale festgesetzt und ausgezahlt.

Die Pauschale deckt zusätzliche Betreuungszeiten, betreuungsfreie Zeiten und sonstige Fehl- und Ausfallzeiten mit ab.

Das Jugendamt behält sich vor, Nachweise über die geleistete Betreuungszeit zu fordern.

Die Auszahlung der Geldleistung erfolgt grundsätzlich monatlich im Nachhinein. Überzahlte Geldleistungen sind zu erstatten oder werden gegebenenfalls verrechnet.

Beginnt oder endet ein Tagespflegeverhältnis innerhalb eines Monats, werden die erbrachten Leistungen anteilig berechnet. Änderungen im Umfang des Betreuungsverhältnisses innerhalb eines Kalendermonats werden ebenfalls anteilig berücksichtigt.

Mit den laufenden Geldleistungen und den Erstattungen zur Unfall-, Renten- sowie der

Kranken- und Pflegeversicherung sind für die Stadt Emmerich am Rhein alle Aufwendungen der Kindertagespflegeperson abgegolten. Soweit die Förderung in Kindertagespflege gem. § 23 Kinderbildungsgesetz (KiBiz) erfolgt, ist eine angemessene Zuzahlung für Mahlzeiten durch die Eltern an die Tagespflegeperson zulässig.

4.1 Fehlzeiten Tageskind

Bei Fehlzeiten der betreuten Kinder, welche eine Dauer von 21 aufeinander folgenden Kalendertagen nicht überschreitet, wird die Pauschale ungekürzt weitergezahlt (siehe Punkt 5. Mitwirkungs- und Mitteilungspflichten).

4.2 Ausfallzeiten (Schließungstage) Kindertagespflegeperson

Bei Unterbrechung der Betreuungszeiten durch Urlaub (25 Tage pro Kalenderjahr, ausgehend von einer 5 Tage Woche) und Krankheit (10 Tage pro Kalenderjahr) der Kindertagespflegeperson wird die monatliche Geldleistung/Pauschale weitergezahlt, zusätzlich ein Schließungstag für die Teilnahme an Fortbildungen wie in 3.2. beschrieben.

Bei darüberhinausgehender Schließungszeiten wird die laufende Geldleistung entsprechend um die ausfallenden Betreuungstage gekürzt.

4.3 Vertretungsregelung

Im Interesse des Kindeswohls sollten Tagespflegeperson und Eltern Urlaub und anderweitig abzusehende Ausfallzeiten in der Betreuung rechtzeitig miteinander abstimmen, um Anlässe zur Ersatzbetreuung gering zu halten.

Eine Betreuung die während der geplanten Schließungszeiten der Kindertagespflegestelle nicht durch Eltern und/oder Familie aufgefangen werden kann, ist vorrangig durch die Kindertagespflegeperson anhand einer Vertretung bei einer anderen anerkannten Tagespflegeperson zu organisieren und sicher zu stellen. In diesen Fällen erfolgen keine Kürzungen der pauschalierten Förderleistung und keine Zusatzleistungen an die Vertretung. Das Vertretungssystem sollte so organisiert sein, dass ein Ausgleich der Vertretungszeiten untereinander gegeben ist. In begründeten Einzelfällen kann eine abweichende Regelung und Organisation durch das Jugendamt Emmerich am Rhein vorgenommen werden.

Im Krankheitsfall der Tagespflegeperson übernimmt die Fachberatung des Jugendamtes die Organisation der Vertretung. Der mögliche Vertretungsbedarf ist von den Eltern bei der Anmeldung anzugeben.

Die vertretende Tagespflegeperson erhält in diesen Fällen zusätzlich die entsprechende Förderleistung für das Tageskind. An die erkrankte Tagespflegeperson werden die Leistungen 10 Tage weitergezahlt. Siehe 4.2.

5. Mitwirkungs- und Mitteilungspflichten

Fehl- und Ausfallzeiten der eigenen Person sowie des Tagespflegekindes sind durch die Tagespflegeperson dem Jugendamt mitzuteilen, sofern sie über die Ausfallzeiten der Punkte 4.1 und 4.2 hinausgehen.

Die bewilligte Geldleistung endet mit Wegfall des Bedarfs.

Die Personensorgeberechtigten haben Veränderungen in ihren persönlichen und/oder wirtschaftlichen Verhältnissen gemäß § 60 SGB I unverzüglich mitzuteilen. Bei fehlender Mitwirkung und Wegfall der Anspruchsvoraussetzungen kann es zu Rückforderungsansprüchen kommen.

Änderungen des Bedarfs sowie das Betreuungsende sind über die entsprechende Änderungsmitteilung rechtzeitig schriftlich beim Jugendamt anzuzeigen.

6. Inkrafttreten

Die Richtlinien vom 01.08.2015 treten zum 31.07.2020 außer Kraft.
Diese Richtlinien treten am 01.08.2020 in Kraft.

**Synopse zu den Richtlinien über die finanzielle Ausgestaltung
für die Kindertagespflege der Stadt Emmerich am Rhein**

Richtlinien vom 01.08.2015 In der Fassung vom 01.01.2020	Richtlinien vom 01.08.2020
Richtlinien über die finanzielle Ausgestaltung für die Kindertagespflege der Stadt Emmerich am Rhein	Richtlinien über die finanzielle Ausgestaltung für die Kindertagespflege der Stadt Emmerich am Rhein (Stand 01.08.2020)
<p>Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat in seiner Sitzung am 23.06.2015, zuletzt geändert in der Sitzung am 17.12.2019, folgende Richtlinien für die finanzielle Ausgestaltung für die Kindertagespflege der Stadt Emmerich am Rhein beschlossen:</p> <p>Nach dem Kinderbildungsgesetz (KiBiz) ist die Betreuung in Kindertagespflege und Kindertageseinrichtungen ein gleichrangiges Angebot. Die Bildungs- und Erziehungsarbeit in den beiden Betreuungsformen ergänzt die Förderung des Kindes in der Familie und steht damit in der Kontinuität des kindlichen Bildungsprozesses. Eine leistungsorientierte Höhe der laufenden Geldleistungen an die Tagespflegeperson (vgl. § 23 Sozialgesetzbuch VIII (nachfolgend SGB)) sollte entsprechend geregelt sein.</p> <p><u>1. Förderung in der Kindertagespflege</u></p> <p>Die laufende Geldleistung an die Kindertagespflegeperson umfasst gemäß § 23 Abs. 2 SGB VIII</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Erstattung angemessener Kosten, die der Tagespflegeperson für den Sachaufwand entstehen, 2. einen Betrag zur Anerkennung ihrer Förderleistung. 	<p>Nach dem Kinderbildungsgesetz (KiBiz) ist die Betreuung in Kindertagespflege und Kindertageseinrichtungen ein gleichrangiges Angebot. Die Bildungs- und Erziehungsarbeit in den beiden Betreuungsformen ergänzt die Förderung des Kindes in der Familie und steht damit in der Kontinuität des kindlichen Bildungsprozesses. Eine leistungsorientierte Höhe der laufenden Geldleistungen an die Tagespflegeperson (vgl. § 23 Sozialgesetzbuch VIII (nachfolgend SGB VIII)) sollte entsprechend geregelt sein.</p> <p><u>1. Förderung in der Kindertagespflege</u></p> <p>Die laufende Geldleistung an die Kindertagespflegeperson umfasst gemäß § 23 Abs. 2 SGB VIII</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Erstattung angemessener Kosten, die der Tagespflegeperson für den Sachaufwand entstehen, 2. einen Betrag zur Anerkennung ihrer Förderleistung.

Der Sachaufwand soll alle Betriebsausgaben, die im Haushalt der Tagespflegeperson entstehen, abdecken. Zur Anrechnung angemessener Sachkosten wird vom Jugendamt Emmerich ein Betrag von 1,90 € pro Kind und Betreuungsstunde anerkannt. In den aufgeführten Stundensätzen (siehe Punkt 2 dieser Richtlinien) sind die Sachkosten bereits enthalten.

Grundsätzlich besteht alternativ die Möglichkeit, gegenüber der Finanzbehörde im Einzelfall höhere Betriebsausgaben nachzuweisen.

Die Förderleistung bezieht sich auf die Erziehung, Bildung, Betreuung und Förderung der Kinder. Der Betrag der Anerkennung der Förderleistung der Tagespflegeperson ist leistungsgerecht auszugestalten.

2. Grundsätzliche Höhe der Förderleistung

2.1 Eingewöhnung

In der Eingewöhnungsphase wird der reguläre Stundensatz gezahlt. Der Stundenumfang wird individuell anhand der Bedürfnisse des Kindes durch die Fachberatung Kindertagespflege in Zusammenarbeit mit den Eltern und Tagespflegepersonen abgestimmt.

2.2 Regelstundensatz

Kindertagespflegepersonen mit entsprechender Qualifikation erhalten einen Regelstundensatz i. H. v. 4,50 €/Std. je Kind. Der Regelsatz erhöht sich ab dem 01.01.2020 auf 5,00 €/Std. je Kind.

2.3 Kinder mit besonderem Förderbedarf

Für ein Kind mit besonderem Förderbedarf wird ein Stundensatz i.H.v. 5,50 €/Std. gewährt. Dieser Stundensatz erhöht sich ab dem 01.01.2020 auf 6,00 €/Std.

Der Sachaufwand soll alle Betriebsausgaben, die im Haushalt der Tagespflegeperson entstehen, abdecken. Zur Anrechnung angemessener Sachkosten wird vom Jugendamt Emmerich ein Betrag von 1,90 € pro Kind und Betreuungsstunde anerkannt. In den aufgeführten Stundensätzen (siehe Punkt 2 dieser Richtlinien) sind die Sachkosten bereits enthalten.

Grundsätzlich besteht alternativ die Möglichkeit, gegenüber der Finanzbehörde im Einzelfall höhere Betriebsausgaben nachzuweisen.

Die Förderleistung bezieht sich auf die Erziehung, Bildung, Betreuung und Förderung der Kinder. Der Betrag der Anerkennung der Förderleistung der Tagespflegeperson ist leistungsgerecht auszugestalten.

2. Grundsätzliche Höhe der Förderleistung

2.1 Eingewöhnung

In der Eingewöhnungsphase wird der reguläre Stundensatz gezahlt. Der Stundenumfang wird individuell anhand der Bedürfnisse des Kindes durch die Fachberatung Kindertagespflege in Zusammenarbeit mit den Eltern und Tagespflegepersonen abgestimmt.

2.2 Regelstundensatz

Kindertagespflegepersonen mit entsprechender Qualifikation erhalten einen Regelstundensatz i. von 5,00 €/Std. je Kind

2.3 Kinder mit besonderem Förderbedarf

Für ein Kind mit besonderem Förderbedarf wird ein Stundensatz i.H.v. 6,00 €/Std. gewährt.

Ein besonderer Betreuungsbedarf wird von der Fachberatung Kindertagespflege jeweils einzelfallabhängig geprüft.

2.4 Ergänzende Betreuung

Für eine ergänzende Betreuung in Kindertagespflege wird außerhalb der jeweiligen Öffnungszeiten der Kindertageseinrichtungen/Schulbetreuung ein erhöhter Stundensatz i.H.v. 5,50 €/Std. und ab dem 01.01.2020 in Höhe von 6,00 €/Std. gezahlt.

Abweichende Regelungen können in Einzelfällen durch die Fachberatung der Kindertagespflege genehmigt werden.

2.5 Wochenende

An Samstagen und Sonntagen wird der erhöhte Stundensatz von 5,50 €/Std. und ab dem 01.01.2020 in Höhe von 6,00 €/Std. gezahlt.

2.6 Vergütung von Nachtstunden

In der Zeit von 21:00 Uhr bis 06:00 Uhr erfolgt eine Vergütung i.H.v. 2,00 €/Std. Ab dem 01.01.2020 erhöht sich der Stundensatz auf 2,50 €/Std.

3. Erstattung weiterer Aufwendungen

3.1 Kostenerstattung für Unfall-, Renten-Kranken- und Pflegeversicherung

Auf Grundlage des § 23 Abs. 2 Ziff. 3 und 4 SGB VIII werden folgende Leistungen zusätzlich zum Stundensatz erstattet:

Ein besonderer Betreuungsbedarf wird von der Fachberatung Kindertagespflege jeweils einzelfallabhängig geprüft.

2.4 Ergänzende Betreuung

Für eine ergänzende Betreuung in Kindertagespflege wird außerhalb der jeweiligen Öffnungszeiten der Kindertageseinrichtungen/Schulbetreuung ein erhöhter Stundensatz i.H.v. 6,00 €/Std. gezahlt.

Abweichende Regelungen können in Einzelfällen durch die Fachberatung der Kindertagespflege genehmigt werden.

2.5 Wochenende

An Samstagen und Sonntagen wird der erhöhte Stundensatz von 6,00 €/Std. gezahlt.

2.6 Vergütung von Nachtstunden

In der Zeit von 21:00 Uhr bis 06:00 Uhr erfolgt eine Vergütung i.H.v. 2,50 €/Std.

2.7 Mittelbare Bildungs- und Betreuungsarbeit

Für die mittelbare Bildungs- und Betreuungsarbeit wird pro Kind pro Woche eine Stunde mit dem Regelstundensatz i.H.v. 5,00 € vergütet.

2.8 Jährliche Anpassung der laufenden Geldleistung

Die jeweiligen Stundensätze nach Ziffer 2.2. bis 2.7 erhöhen sich ab dem Kalenderjahr 2021 jährlich jeweils zum 1. August eines Jahres um 0,10 €.

3. Erstattung weiterer Aufwendungen

3.1 Kostenerstattung für Unfall-, Renten-Kranken- und Pflegeversicherung

Auf Grundlage des § 23 Abs. 2 Ziff. 3 und 4 SGB VIII werden folgende Leistungen zusätzlich zum Stundensatz erstattet:

- nachgewiesene Aufwendungen für Beiträge zu einer üblichen und angemessenen Unfallversicherung der Tagespflegeperson. Zur Orientierung dient dabei der Beitrag zur gesetzlichen Unfallversicherung.
- 50 % der nachgewiesenen Aufwendungen zu einer angemessenen Alterssicherung. Als angemessen gilt der monatliche Beitrag in der gesetzlichen Rentenversicherung.
- 50 % der nachgewiesenen Aufwendungen zu einer angemessenen Kranken- und Pflegeversicherung.

Die Erstattung der Aufwendungen für Alterssicherung, Unfall-, Kranken- und Pflegeversicherung erfolgt nur für die Zeit der Gewährung von Jugendhilfe im Rahmen der öffentlich finanzierten Kindertagespflege der Stadt Emmerich am Rhein.

Es finden nur Einnahmen aus öffentlich geförderten Kindertagespflegeverhältnissen der Stadt Emmerich am Rhein bei der Berechnung der zu erstattenden Beiträge Berücksichtigung.

Der Nachweis soll jeweils zum 30.06. und 31.12. eines Jahres durch die Tagespflegeperson eingereicht werden. Die Erstattung erfolgt jeweils für den zurückliegenden Zeitraum.

3.2 Kostenbeteiligung an der Qualifizierung

Die grundsätzlichen Voraussetzungen für eine Kostenbeteiligung seitens des Jugendamtes sind:

- nachgewiesene Aufwendungen für Beiträge zu einer üblichen und angemessenen Unfallversicherung der Tagespflegeperson. Zur Orientierung dient dabei der Beitrag zur gesetzlichen Unfallversicherung.
- 50 % der nachgewiesenen Aufwendungen zu einer angemessenen Alterssicherung. Als angemessen gilt der monatliche Beitrag in der gesetzlichen Rentenversicherung.
- 50 % der nachgewiesenen Aufwendungen zu einer angemessenen Kranken- und Pflegeversicherung.

Die Erstattung der Aufwendungen für Alterssicherung, Unfall-, Kranken- und Pflegeversicherung erfolgt nur für die Zeit der Gewährung von Jugendhilfe im Rahmen der öffentlich finanzierten Kindertagespflege der Stadt Emmerich am Rhein.

Es finden nur Einnahmen aus öffentlich geförderten Kindertagespflegeverhältnissen der Stadt Emmerich am Rhein bei der Berechnung der zu erstattenden Beiträge Berücksichtigung.

3.2 Kostenbeteiligung an der Qualifizierung und an Fortbildungen

Die grundsätzlichen Voraussetzungen für eine Kostenbeteiligung seitens des Jugendamtes für die Qualifizierungsmaßnahme sind:

- eine positive Bewertung im Eignungseinschätzungsverfahren durch die Fachkraft Kindertagespflege
- die erfolgreiche Teilnahme an einer Schulung nach dem DJI – Curriculum und entsprechender Zertifizierung durch den Bundesverband für Kindertagespflege. Alternativ wird eine abgeschlossene pädagogische Ausbildung anerkannt (Mindestvoraussetzung ist der Status als Kinderpflegerin mit Zusatzanerkennung im Bereich Kindertagespflege).
- tatsächliche Aufnahme der Tätigkeit als Tagespflegeperson für das Jugendamt Emmerich am Rhein

Danach werden die Kosten für die Qualifizierung hälftig von der Stadt Emmerich am Rhein übernommen.

Als Nachweis dient eine formelle Bestätigung des Maßnahme Trägers.

- eine positive Bewertung im Eignungseinschätzungsverfahren durch die Fachkraft Kindertagespflege
- die erfolgreiche Teilnahme an einer Schulung nach dem DJI – Curriculum und entsprechender Zertifizierung durch den Bundesverband für Kindertagespflege. Alternativ wird eine abgeschlossene pädagogische Ausbildung anerkannt (Mindestvoraussetzung ist der Status als Kinderpflegerin mit Zusatzanerkennung im Bereich Kindertagespflege).
- tatsächliche Aufnahme der Tätigkeit als Tagespflegeperson für das Jugendamt Emmerich am Rhein

Danach werden die Kosten für die Qualifizierung hälftig von der Stadt Emmerich am Rhein übernommen.

Als Nachweis dient eine formelle Bestätigung des Maßnahme Trägers.

Nach der abgeschlossenen Qualifizierung ist jede Tagespflegeperson dazu verpflichtet, jährlich Fortbildungsangebote im Umfang von mindestens fünf Stunden zu besuchen, die thematisch mit der Kindertagespflege in Zusammenhang stehen. Die Auffrischung der Erste-Hilfe-Kenntnisse fällt nicht darunter und muss zusätzlich absolviert werden.

Für Fortbildungen die außerhalb der Angebote des Jugendamtes Emmerich wahrgenommen werden, kann auf Antrag jeweils die Hälfte der Kosten erstattet werden, jedoch maximal 100€ im Kalenderjahr sowie ein zusätzlicher bezahlter Schließungstag gewährt werden. Die Fortbildung muss im Vorfeld von der Fachberatung anerkannt werden. Ein entsprechender Zahlungsbeleg und eine Teilnahmebescheinigung sind als Nachweise einzureichen.

4. Vergütung als Pauschalleistung

Die durchschnittlichen Betreuungsstunden werden grundsätzlich unter Berücksichtigung der jeweiligen Stundensätze, unter Punkt 2 dieser Richtlinien, als monatliche Pauschale festgesetzt und ausgezahlt.

Die Pauschale deckt zusätzliche Betreuungszeiten, betreuungsfreie Zeiten und sonstige Fehl- und Ausfallzeiten mit ab.

Das Jugendamt behält sich vor, Nachweise über die geleistete Betreuungszeit zu fordern.

Die Auszahlung der Geldleistung erfolgt grundsätzlich monatlich im Nachhinein. Überzahlte Geldleistungen sind zu erstatten oder werden gegebenenfalls verrechnet.

Beginnt oder endet ein Tagespflegeverhältnis innerhalb eines Monats, werden die erbrachten Leistungen anteilig berechnet. Änderungen im Umfang des Betreuungsverhältnisses innerhalb eines Kalendermonats werden ebenfalls anteilig berücksichtigt.

Mit den laufenden Geldleistungen und den Erstattungen zur Unfall-, Renten- sowie der Kranken- und Pflegeversicherung sind für die Stadt Emmerich am Rhein alle Aufwendungen der Kindertagespflegeperson abgegolten. Soweit die Förderung in Kindertagespflege gem. § 23 Kinderbildungsgesetz (KiBiz) erfolgt, ist eine angemessene Zuzahlung für Mahlzeiten durch die Eltern an die Tagespflegeperson zulässig.

4.1 Fehlzeiten Tageskind

Bei Fehlzeiten der betreuten Kinder, welche eine Länge von 21 aufeinander folgenden Kalendertagen nicht überschreitet, wird die Pauschale ungekürzt weitergezahlt (siehe Punkt 5. Mitwirkungs- und Mitteilungspflichten).

4. Vergütung als Pauschalleistung

Die durchschnittlichen Betreuungsstunden werden grundsätzlich unter Berücksichtigung der jeweiligen Stundensätze, unter Punkt 2 dieser Richtlinien, als monatliche Pauschale festgesetzt und ausgezahlt.

Die Pauschale deckt zusätzliche Betreuungszeiten, betreuungsfreie Zeiten und sonstige Fehl- und Ausfallzeiten mit ab.

Das Jugendamt behält sich vor, Nachweise über die geleistete Betreuungszeit zu fordern.

Die Auszahlung der Geldleistung erfolgt grundsätzlich monatlich im Nachhinein. Überzahlte Geldleistungen sind zu erstatten oder werden gegebenenfalls verrechnet.

Beginnt oder endet ein Tagespflegeverhältnis innerhalb eines Monats, werden die erbrachten Leistungen anteilig berechnet. Änderungen im Umfang des Betreuungsverhältnisses innerhalb eines Kalendermonats werden ebenfalls anteilig berücksichtigt.

Mit den laufenden Geldleistungen und den Erstattungen zur Unfall-, Renten- sowie der Kranken- und Pflegeversicherung sind für die Stadt Emmerich am Rhein alle Aufwendungen der Kindertagespflegeperson abgegolten. Soweit die Förderung in Kindertagespflege gem. § 23 Kinderbildungsgesetz (KiBiz) erfolgt, ist eine angemessene Zuzahlung für Mahlzeiten durch die Eltern an die Tagespflegeperson zulässig.

4.1 Fehlzeiten Tageskind

Bei Fehlzeiten der betreuten Kinder, welche eine Dauer von 21 aufeinander folgenden Kalendertagen nicht überschreitet, wird die Pauschale ungekürzt weitergezahlt (siehe Punkt 5. Mitwirkungs- und Mitteilungspflichten).

4.2 Ausfallzeiten Tagespflegeperson

Bei Unterbrechung der Betreuungszeiten durch Urlaub (25 Tage pro Kalenderjahr, ausgehend von einer 5 Tage Woche) und Krankheit (10 Tage pro Kalenderjahr) der Tagespflegeperson wird die monatliche Geldleistung/Pauschale weitergezahlt.

Der Urlaub ist frühzeitig mit den Sorgeberechtigten abzustimmen.

Bei längerer Abwesenheit wird die laufende Geldleistung entsprechend um die ausfallenden Betreuungstage gekürzt.

4.3 Vertretungsregelung

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass die Eltern und die Tagespflegepersonen die geplante betreuungsfreie Zeit abstimmen. Die Vertretung soll durch die Tagespflegeperson bei einer anderen anerkannten Tagespflegeperson organisiert und sichergestellt werden. In diesen Fällen erfolgt keine Kürzung der pauschalierten Förderleistung und keine Zusatzleistung an die Vertretung. Das Vertretungssystem sollte so organisiert sein, dass ein Ausgleich der Vertretungszeiten untereinander gegeben ist.

Sofern in Ausnahmefällen die Vertretung über das Jugendamt organisiert wird, steht die entsprechende Förderleistung für das jeweils zu betreuende Kind der vertretenden Tagespflegeperson zu. In diesen Fällen ist das Jugendamt spätestens 8 Wochen vorher zu informieren.

4.2 Ausfallzeiten (Schließungstage) Tagespflegeperson

Bei Unterbrechung der Betreuungszeiten durch Urlaub (25 Tage pro Kalenderjahr, ausgehend von einer 5 Tage Woche) und Krankheit (10 Tage pro Kalenderjahr) der Tagespflegeperson wird die monatliche Geldleistung/Pauschale weitergezahlt, **zusätzlich ein Schließungstag für die Teilnahme an Fortbildungen wie in 3.2. beschrieben.**

Bei darüberhinausgehender Schließungszeiten wird die laufende Geldleistung entsprechend um die ausfallenden Betreuungstage gekürzt.

4.3 Vertretungsregelung

Im Interesse des Kindeswohls sollten Tagespflegeperson und Eltern Urlaub und anderweitig abzusehende Ausfallzeiten in der Betreuung rechtzeitig miteinander abstimmen, um Anlässe zur Ersatzbetreuung gering zu halten.

Eine Betreuung die während der geplanten Schließungszeiten der Kindertagespflegestelle nicht durch Eltern und/oder Familie aufgefangen werden kann, ist vorrangig durch die Kindertagespflegeperson anhand einer Vertretung bei einer anderen anerkannten Tagespflegeperson zu organisieren und sicher zu stellen. In diesen Fällen erfolgen keine Kürzungen der pauschalierten Förderleistung und keine Zusatzleistungen an die Vertretung. Das Vertretungssystem sollte so organisiert sein, dass ein Ausgleich der Vertretungszeiten untereinander gegeben ist. In begründeten Einzelfällen kann eine abweichende Regelung und Organisation durch das Jugendamt Emmerich am Rhein vorgenommen werden.

Im Krankheitsfall der Tagespflegeperson übernimmt die Fachberatung des Jugendamtes die Organisation der Vertretung. Der mögliche Vertretungsbedarf ist von den Eltern bei der Anmeldung anzugeben.

5. Mitwirkungs- und Mitteilungspflichten

Fehl- und Ausfallzeiten der eigenen Person sowie des Tagespflegekindes sind durch die Tagespflegeperson dem Jugendamt mitzuteilen, sofern sie über die Ausfallzeiten der Punkte 4.1 und 4.2 hinausgehen.

Die bewilligte Geldleistung endet mit Wegfall des Bedarfs.

Die Personensorgeberechtigten haben Veränderungen in ihren persönlichen und/oder wirtschaftlichen Verhältnissen gemäß § 60 SGB I unverzüglich mitzuteilen. Bei fehlender Mitwirkung und Wegfall der Anspruchsvoraussetzungen kann es zu Rückforderungsansprüchen kommen.

Änderungen des Bedarfs sowie das Betreuungsende sind über die entsprechende Änderungsmitteilung rechtzeitig schriftlich beim Jugendamt anzuzeigen.

6. Inkrafttreten

Diese Richtlinien treten am 01.08.2015 in Kraft.

Die vertretende Tagespflegeperson erhält in diesen Fällen zusätzlich die entsprechende Förderleistung für das Tageskind. An die erkrankte Tagespflegeperson werden die Leistungen 10 Tage weitergezahlt. Siehe 4.2.

5. Mitwirkungs- und Mitteilungspflichten

Fehl- und Ausfallzeiten der eigenen Person sowie des Tagespflegekindes sind durch die Tagespflegeperson dem Jugendamt mitzuteilen, sofern sie über die Ausfallzeiten der Punkte 4.1 und 4.2 hinausgehen.

Die bewilligte Geldleistung endet mit Wegfall des Bedarfs.

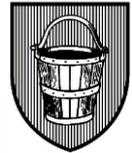
Die Personensorgeberechtigten haben Veränderungen in ihren persönlichen und/oder wirtschaftlichen Verhältnissen gemäß § 60 SGB I unverzüglich mitzuteilen. Bei fehlender Mitwirkung und Wegfall der Anspruchsvoraussetzungen kann es zu Rückforderungsansprüchen kommen.

Änderungen des Bedarfs sowie das Betreuungsende sind über die entsprechende Änderungsmitteilung rechtzeitig schriftlich beim Jugendamt anzuzeigen.

6. Inkrafttreten

Die Richtlinien vom 01.08.2015 treten zum 31.07.2020 außer Kraft.

Diese Richtlinien treten am 01.08.2020 in Kraft



Beschlusslauf

TOP _____
Datum

Verwaltungsvorlage

öffentlich

14.07.2020

Betreff

Verfahren zur 1. vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes H 14/3 - Kleysche Straße -;
hier: 1) Bericht über die erneute beschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden
nach § 4a (2) BauGB i. V. m. §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB
2) Satzungsbeschluss

Beschlussvorschlag

Zu 1)

1.1 Der Rat beschließt, dass die vorgeschlagene Änderung in die Entwurfsbegründung eingearbeitet wird.

Zu 2)

Der Rat beschließt den Entwurf der 1. vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes H 14/3 - Kleysche Straße - mit der Begründung gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung.

18.08.2020 05 - 16 2317/2020 Ausschuss für Stadtentwicklung

Stimmen dafür 20 Stimmen dagegen 0 Enthaltungen 0

25.08.2020 05 - 16 2317/2020 Haupt- und Finanzausschuss

Stimmen dafür 19 Stimmen dagegen 0 Enthaltungen 0

08.09.2020 05 - 16 2317/2020 Rat



		TOP Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	öffentlich	05 - 16 2317/2020	14.07.2020

Betreff

Verfahren zur 1. vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes H 14/3 - Kleysche Straße -;
hier: 1) Bericht über die erneute beschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden
nach § 4a (2) BauGB i. V. m. §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB
2) Satzungsbeschluss

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	18.08.2020
Haupt- und Finanzausschuss	25.08.2020
Rat	08.09.2020

Beschlussvorschlag

Zu 1)

1.1 Der Rat beschließt, dass die vorgeschlagene Änderung in die Entwurfsbegründung eingearbeitet wird.

Zu 2)

Der Rat beschließt den Entwurf der 1. vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes H 14/3 - Kleysche Straße - mit der Begründung gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung.

Sachdarstellung :

Zu 1) ÖFFENTLICHKEITS- UND BEHÖRDENBETEILIGUNGEN

In seiner Sitzung am 21.04.20 beschloss der Ausschuss für Stadtentwicklung aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach den §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB den Planentwurf und die Begründung anzupassen und die erneute Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i.V.m. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB durchzuführen. Gemäß § 4 Abs. 3 Satz 2 BauGB konnten Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden. Gemäß § 4a Abs. 3 Satz 3 BauGB wurde die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme auf 2 Wochen gekürzt.

Die erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes nach § 3 Abs. 2 BauGB sowie die parallel laufende erneute Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden in der Zeit vom **11. Mai 2020 bis 27. Mai 2020** einschließlich durchgeführt. Hierbei wurden Anregungen und Bedenken vorgetragen, über die der Rat eine abschließende Entscheidung unter Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen gegeneinander zu treffen hat.

a) Stellungnahmen aus der erneuten beschränkten Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 4a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 3 Abs. 2 BauGB)

Im Rahmen der erneuten beschränkten Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 4a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 3 Abs. 2 BauGB gingen keine Stellungnahmen ein.

b) Stellungnahmen aus der erneuten beschränkten Behördenbeteiligung (§ 4a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB)

Im Rahmen der erneuten beschränkten Behördenbeteiligung nach §4a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB gingen nachfolgende abwägungsrelevanten Stellungnahmen ein.

1.1 Stellungnahme der unteren Wasserbehörde beim Kreis Kleve, Schreiben vom 25.05.20 (siehe Anlage 5)

Die Untere Wasserbehörde des Kreises Kleve regt an das Kapitel 14 „Belange der Wasserwirtschaft“ der Entwurfsbegründung wie folgt zu überarbeiten:

Entlang der nordwestlichen Plangebietsgrenze verläuft der „Viergartengraben“. Hierbei handelt es sich um ein Gewässer gemäß den Wassergesetzen.

Gemäß § 31 (4) des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz - LWG -) ist der Gewässerrandstreifen im Innenbereich nach §§ 30, 34 des Baugesetzbuches 5 Meter breit. Er soll u.a. der Erhaltung und Verbesserung der ökologischen Funktion des Gewässers dienen.

Die Errichtung von Anlagen (z.B. Gebäude, Zäune, etc.) innerhalb dieses Randstreifens bedürfen der wasserrechtlichen Genehmigung gemäß § 22 LWG der zuständigen Unteren Wasserbehörde des Kreises Kleve.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die angeführte Änderung kann übernommen werden. Sie ist ausführlicher als die vorherige Fassung, welche aufgrund der Stellungnahme des Deichverbandes im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 (2) BauGB hinzugefügt wurde. Durch die Änderungen werden aber keine neuen Festsetzungen getroffen, sodass es nicht einer erneuten öffentlichen Auslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB bedarf.

Zu 2) SATZUNGSBESCHLUSS

Beiliegender Bebauungsplanentwurf der erneuten Offenlage mit der Begründung wird zum Satzungsbeschluss nach § 10 Abs. 1 BauGB vorgelegt.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 1.2.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlagen:

- Anlage 1 zu Vorlage 05-16 2317 Planzeichnungsentwurf
- Anlage 2 zu Vorlage 05-16 2317 Entwurfsbegründung
- Anlage 3 zu Vorlage 05-16 2317 ASP
- Anlage 4 zu Vorlage 05-16 2317 Gefahrengutachten
- Anlage 5 zu Vorlage 05-16 2317 Stellungnahme Kreis

Vorlagen-Nr.: **05 - 16 2317/2020**

Betreff: **Verfahren zur 1. vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes
H 14/3 - Kleysche Straße -;
hier: 1) Bericht über die erneute beschränkte Beteiligung der
Öffentlichkeit und der Behörden nach § 4a (2) BauGB i. V. m.
§§ 3 (2) und 4 (2) BauGB
2) Satzungsbeschluss**

Handzeichen

Rechnungsprüfungsamt	
Finanzwesen	
Sachbearbeiter des Fachbereiches	
Fachbereichsleiter	
Dezernent	



Planungsrechtliche Festsetzungen (nach BauGB und BauNVO)

Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, §§ 1 bis 11 BauNVO)

WA Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO)

Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)

0,4 Grundflächenzahl als Höchstmaß
I Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß

Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, §§ 22 und 23 BauNVO)

ED nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig

Baugrenze

Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB)

Wasserflächen

Sonstige Planzeichen

Umgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs (§ 9 Abs. 7 BauGB)

Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belasteten Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

GFL Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Anlieger und der Ver- und Entsorgungsträger

L Leitungsrecht zugunsten der Anlieger und der Ver- und Entsorgungsträger

Flächen für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 und Abs. 6 BauGB)

Lärmpegelbereich III (siehe textliche Festsetzung Nr. 5)

Darstellungen (nicht Bestandteil der Festsetzungen)

Gebäude lt. Kataster

Baum (Bestand)

Bestehende Flurstücksgrenze
Bestehende Flurstücksnummer

Höhenlage ü. NNH

Nachrichtliche Übernahmen gemäß § 9 (6) BauGB

Das Plangebiet liegt innerhalb eines Risikogebietes (ab HQ10) außerhalb von Überschwemmungsgebieten i.S.d. § 78 b Abs. 1 WHG. aus: EG-Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie Hochwassergefahrenkarte Rhein

Kennzeichnungen

Umgrenzung der Flächen, deren Boden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (§ 9 Abs. 5 Nr. 1 und Abs. 6 BauGB)

Textliche Festsetzungen

1. Art der baulichen Nutzung Gemäß § 1 Abs. 3 i.V.m. Abs. 6 BauNVO sind in den Allgemeinen Wohngebieten

- a) zulässig
 - Wohngebäude
 - die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften,
 - Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke und
 - nicht störende Handwerksbetriebe
- b) nicht zulässig
 - sonstige nicht störende Gewerbebetriebe
 - Betriebe des Beherbergungsgewerbes
 - Anlagen für Verwaltungen
 - Gartenbaubetriebe und
 - Tankstellen.

2. Gebäudehöhenfestsetzungen 2.1 Gemäß § 9 Abs. 3 BauGB wird in den Allgemeinen Wohngebieten für die Oberkante des Fertigfußbodens im Erdgeschoss eine Höhenlage von mindestens 14,60 m über NNH und höchstens 15,2 m über NNH festgesetzt.

2.2 Gemäß § 9 Abs. 3 BauGB wird in den Allgemeinen Wohngebieten eine maximale Gebäudehöhe von 8,50 m über der Erdgeschossfußbodenhöhe (OK Fertigfußboden) festgesetzt.

2.3 Gemäß § 9 Abs. 3 BauGB wird in den Allgemeinen Wohngebieten eine maximale Traufhöhe von 4,0 m über der Erdgeschossfußbodenhöhe (OK Fertigfußboden) festgesetzt. Die Traufhöhe (TH) ist bestimmt als Schnittpunkt der Verlängerung der Außenwand mit der Oberkante der Dachendeckung. Bei Pultdächern wird die Traufhöhe an der niedrigeren Dachseite gemessen. Wird oberhalb des zulässigen Vollgeschosses über einen Dachaufbau die Errichtung einer zweiten Geschossebene ermöglicht, ist für diese Dachaufbauten ausnahmsweise eine maximale Traufhöhe von 5,60 m über der Erdgeschossfußbodenhöhe zulässig.

2.4 Gemäß § 9 Abs. 3 i.V.m. § 31 Abs. 1 BauGB wird festgesetzt, dass die maximal zulässige Gebäudehöhe ausnahmsweise durch Schornsteine und Empfangsanlagen um bis zu 1,50 m überschritten werden kann.

3. Höchstsulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden (§ 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB) Die höchstsulässige Zahl der Wohnungen wird auf max. 2 Wohneinheiten je Einzelhaus und 1 Wohneinheit je Doppelhaushälfte festgesetzt.

4. Zulässigkeit von Terrassenüberdachungen Gemäß § 31 Abs. 1 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO wird festgesetzt, dass nicht allseitig umschlossene Terrassenüberdachungen ausnahmsweise außerhalb der überbaubaren Flächen zulässig sind, wenn sie in das Hauptgebäude angebaut sind und eine Grundfläche von 30 m² sowie eine Tiefe ab dem Gebäude von 4,5 m nicht überschreiten.

5. Besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Gebäuden sind entsprechend den Anforderungen der in der Planzeichnung festgesetzten Lärmpegelbereiche die Außenbauteile schützender Räume, die dem ständigen Aufenthalt von Menschen dienen, je nach Lärmpegelbereich gemäß DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ (2016) Tabellen 8 bis 10 mit den folgenden resultierenden bewerteten Bauschalldämm-Maßen auszustatten:

Lärmpegelbereich	Maßgeblicher Außenlärmpegel	Erforderliches resultierendes Schalldämmmaß	Wohnräume
III	61-65 dB(A)		35 dB(A)

Für besonders ruhebedürftige Schlafräume und Kinderzimmer, die ausschließlich Fenster auf lärmzugewandten Gebäudeseiten aufweisen, an denen nachts höhere Außengeräuschpegel als 45 dB(A) vorliegen, sind zusätzlich schalldämmte und möglichst motorisch betriebene Lüftungseinrichtungen notwendig, die auch bei geschlossenen Fenstern eine ausreichende Raumlüftung gewährleisten. Das Eigengeräusch der Lüfter darf in der Betriebsstufe mit ausreichender Luftzufuhr in einem möblierten Raum (A₀ = 10 m²) nicht mehr als 30 dB(A) betragen.

Von den vorgenannten Festsetzungen kann abgewichen werden, wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung geringere Anforderungen an den passiven Schallschutz resultieren. Die DIN 4109 liegt im Rathaus der Stadt Emmerich am Rhein, Bauamt, innerhalb der nachfolgend genannten Allgemeinen Öffnungszeiten der Stadtverwaltung zur Einsicht aus:
Montag bis Mittwoch 8.30 bis 12 Uhr
Donnerstag 14 bis 18 Uhr
Freitag 8.30 bis 12 Uhr

6. Niederschlagswasserbeseitigung (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB i.V.m. § 44 LWG (Landeswassergesetz))

Das auf den befestigten privaten Flächen anfallende, nicht schädlich verunreinigte Niederschlagswasser ist gemäß den anerkannten Regeln der Technik (Arbeitsblatt 138 der Abwassertechnischen Vereinigung) und den geltenden wasserrechtlichen Bestimmungen in das Grundwasser einzuleiten und damit schadlos zu beseitigen.

Auf den privaten Grundstücksflächen sind qualifizierte Versickerungsanlagen durch die Eigentümer zu planen, herzustellen und zu unterhalten.

Hinsichtlich technischer Einzelheiten bei der Entwässerung wird auf das Hydrogeologische Gutachten der ABAG GmbH, Eisdorf, vom 07.09.1999 verwiesen.

7. Altlastsanierung

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB wird unter Bezugnahme auf den städtebaulichen Vertrag gemäß § 11 BauGB vom 03.04.2001 festgesetzt, dass vor Inanspruchnahme eines Baurechts auf dem Grundstück Gemarkung Hüthum, Flur 14, Flurstück 871 (ehemals Flurstück 199) die Sanierung der Bodenverunreinigung im Bereich des ehemaligen Kesselhauses der Gärtnerei entsprechend den Vorgaben im Gutachten „Gefährdungsabschätzung Gärtnerei Zwering, Kleysche Straße in Emmerich-Hüthum“, Büro TAUW-Umwelt GmbH, Moers, 31.10.2000 durchgeführt sein muss.

Hinweise

1. Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt Emmerich am Rhein (Untere Bodendenkmalbehörde) oder dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege unverzüglich anzuzeigen (§§ 16 und 18 Denkmalschutzgesetz NRW).

2. Bei Durchführung von Erdarbeiten können ggf. Funde von Kampfmittelrückständen aus dem Zweiten Weltkrieg auftreten. Erfolgen Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Bodenbelastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen etc. ist grundsätzlich eine Sicherheitsdetektion gemäß „Merkblatt für das Einbringen von Sondierbohrungen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes“ durchzuführen.

3. Das gesamte Bebauungsplangebiet liegt innerhalb des potenziellen Überschwemmungsbereiches des Rheins ab einem häufigen Hochwasser (HQ 10). Die Lage ist nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen worden. Die Ermittlung der Hochwassergefahr für bauliche Nutzungen im Plangebiet ergibt sich aus der Begründung.

4. Das Gutachten „Artenrechtlicher Fachbeitrag zur 1. Änderung des Bebauungsplans H14/3 „Kleysche Straße“ Stadt Emmerich am Rhein“ der StadtUmBau Ingenieurgesellschaft mbH, Kevelaer vom 16.12.2019 ist Bestandteil der Begründung dieses Bebauungsplanes.

5. Die Altlastenuntersuchung der Firma TAUW Umwelt, Moers, ist Bestandteil der Begründung dieses Bebauungsplanes.

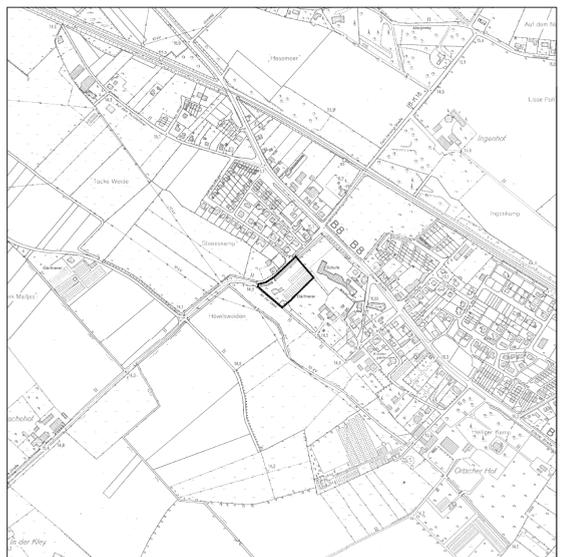
6. Nach dem Wasserrecht bedürfen alle Maßnahmen, die in irgendeiner Art und Weise ein Gewässer verändern oder beeinflussen können (wie z.B. Einleitungen, Bauwerke und Einfriedungen), einer wasserrechtlichen Genehmigung durch die zuständige Wasserbehörde (hier: Untere Wasserbehörde des Kreises Kleve).

7. Da die Sanierung der Bodenverunreinigung im Bereich des ehemaligen Kesselhauses durch die Untere Boden- und Abfallbehörde des Kreises Kleve geprüft werden muss, können Genehmigungsfreistellungen ggf. nicht erteilt werden.

Rechtsgrundlagen

Der Bebauungsplan wurde nach folgenden Rechtsgrundlagen aufgestellt:

- 1) Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), in der zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses gültigen Änderungsfassung
- 2) Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke - Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), in der zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses gültigen Änderungsfassung
- 3) Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes - Planzeichenverordnung 1990 (PlanZV 90) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.12.1990 (BGBl. I S. 58), in der zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses gültigen Änderungsfassung
- 4) Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen - Landesbauordnung NRW (BauO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.08.2018 (GV. NRW S. 421), in der zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses gültigen Änderungsfassung
- 5) Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1984 (GV. NRW S. 666), in der zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses gültigen Änderungsfassung
- 6) Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz -LWG-) in der Fassung des Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung wasser- und wasserverbandsrechtlicher Vorschriften vom 08.07.2016 (GV. NRW. S. 550) in der zum Zeitpunkt des Beschlusses gültigen Fassung.
- 7) Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585) in der zum Zeitpunkt des Beschlusses gültigen Fassung.



Verfahrensvermerke

Diese Planunterlage wurde auf der Grundlage der Daten der automatisierten Liegenschaftskarte erstellt. Die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden Flurstücke stimmen mit dem Katasternachweis überein. Der Gebäudenachweis entspricht der Örtlichkeit. (Stand:.....)

Der Bebauungsplanentwurf und die Entwurfsbegründung haben gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch nach ortsbüchlicher Bekanntmachung vom in der Zeit vom bis einschließlich öffentlich ausgelegen.

Emmerich am Rhein,

Emmerich am Rhein,

O. b. Verm. Ing.

Bürgermeister

Es wird bescheinigt, dass die Festlegung der städtebaulichen Planung geometrisch eindeutig ist.

Der für die Bauleitplanung zuständige Fachausschuss des Rates der Stadt Emmerich am Rhein stimmte am diesem Bebauungsplanentwurf mit Entwurfsbegründung zu und beschloss die erneute öffentliche Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 Baugesetzbuch.

Emmerich am Rhein,

Emmerich am Rhein,

Bürgermeister Ratsmitglied

Bürgermeister Ratsmitglied

Der für die Bauleitplanung zuständige Fachausschuss des Rates der Stadt Emmerich am Rhein beschloss am gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch die Aufstellung des Bebauungsplans H 14/3 - „Kleysche Straße“, 1. Änderung.

Der Bebauungsplanentwurf und die Entwurfsbegründung haben gemäß § 4a Abs. 3 Baugesetzbuch nach ortsbüchlicher Bekanntmachung in der Zeit vom bis einschließlich erneuert öffentlich ausgelegen.

Emmerich am Rhein,

Emmerich am Rhein,

Bürgermeister Ratsmitglied

Bürgermeister Ratsmitglied

Der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans H 14/3 - „Kleysche Straße“, 1. Änderung gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch vom wurde am ortsbüchlich bekannt gemacht.

Dieser Bebauungsplan ist gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch i. V. m. den §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NW) am vom Rat der Stadt Emmerich am Rhein als Satzung und die Entwurfsbegründung als Entscheidungsgründung beschlossen worden.

Emmerich am Rhein,

Emmerich am Rhein,

Bürgermeister

Bürgermeister Ratsmitglied

Der für die Bauleitplanung zuständige Fachausschuss des Rates der Stadt Emmerich am Rhein stimmte am diesem Bebauungsplanentwurf mit Entwurfsbegründung zu und beschloss die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch.

Gemäß § 10 Abs. 3 Baugesetzbuch ist am mit Hinweis auf die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans ortsbüchlich bekannt gemacht worden, dass der Rat der Stadt Emmerich am Rhein diesen Bebauungsplan als Satzung beschlossen hat.

Emmerich am Rhein,

In dieser Bekanntmachung wurde ebenfalls auf die Vorschriften der §§ 44 Abs. 3 Satz 1 und 2 und Abs. 4 sowie 215 Abs. 1 des Baugesetzbuches hingewiesen.

Bürgermeister Ratsmitglied

Mit dieser Bekanntmachung tritt der Bebauungsplan H 14/3 - „Kleysche Straße“, 1. Änderung in Kraft.
Emmerich am Rhein,
Bürgermeister

Stadt Emmerich am Rhein
Bebauungsplan H 14/3
 - Kleysche Straße -
 1. vereinfachte Änderung
 Gemarkung Hüthum, Flur 14

Bearbeitet: Hardt/Bertram Stand: 03/2020

M 1:500

StadtUmBau
 Stadtplanung, -entwicklung und -management
 47699 Emmerich am Rhein
 Kleysche Straße 1
 Telefon: +49 (0)2422 97 20 20
 Telefax: +49 (0)2422 97 20 20
 E-Mail: stadtumbau@stadt-emmerich.de
 www.stadtumbau-gmbh.de

STADT EMMERICH AM RHEIN
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 - Stadtentwicklung

Bebauungsplan H 14/3

„Kleysche Straße“

1. vereinfachte Änderung

Entwurfsbegründung

(Satzungsbeschluss § 10 Abs. 1 BauGB)



Planverfasser:


StadtUmBau
Ingenieurgesellschaft mbH
Stadtentwicklung - Umweltplanung - Bauwesen
Architektur - Städtebau - Landschaftsplanung

StadtUmBau GmbH
Basilikastrasse 10
D- 47623 Kevelaer
tel +49 (0)2832 / 97 29 29
fax +49 (0)2832 / 97 29 00
info@stadtumbau-gmbh.de
www.stadtumbau-gmbh.de

März 2020

Inhalt

1	Anlass und Erforderlichkeit der Planung.....	1
2	Räumlicher Geltungsbereich	2
3	Gegenwärtiger Zustand	3
4	Planungsvorgaben.....	3
5	Ziele des Bebauungsplans.....	4
6	Planungsrechtliche Festsetzungen	4
6.1	Art der baulichen Nutzung	4
6.2	Maß der baulichen Nutzung	5
6.4	Bauweise	6
6.5	Überbaubare Grundstücksflächen	6
7	Erschließung	7
8	Ver- und Entsorgung	7
8.1	Gas, Wasser, Strom.....	7
8.2	Schmutzwasser / Regenwasser	7
9	Belange von Natur und Landschaft.....	8
10	Artenschutz	9
11	Immissionsschutz.....	10
11.1	Geruch.....	10
11.2	Lärm.....	10
11.3	Auswirkungen aus Störfällen	12
12	Denkmal- und Bodendenkmalpflege	12
13	Altlasten und Altablagerungen	13
14	Belange der Wasserwirtschaft.....	15
15	Hochwassergefährdung	15
16	Starkregenabfluss.....	18
14	Klimaschutz und Klimaanpassung.....	18

14.1	Klimaschutz	18
14.2	Klimaanpassung.....	19
17	Bodenordnende Maßnahmen.....	20
18	Kosten	20

1 Anlass und Erforderlichkeit der Planung

Die Stadt Emmerich am Rhein plant, ein Verfahren zur 1. vereinfachten Änderung des Bebauungsplans H 14/3 „Kleysche Straße“ durchzuführen.

Auslöser für die Bebauungsplanänderung ist eine konkrete Bebauungsabsicht der Vorhabenträger für den nordöstlichen Teil des Änderungsbereichs, die sich nach dem gültigen Bebauungsplan nicht realisieren lässt. Der rechtskräftige Bebauungsplan enthält zwar für die betreffende Fläche eine Wohngebietsfestsetzung mit überbaubaren Grundstücksflächen, aber nicht in dem beantragten Zuschnitt. Wesentliche Teilflächen der nach den bisherigen Planfestsetzungen vorgezeichneten Bauplatzbildung im zentralen Planbereich verbleiben zukünftig bei dem Wohnhausgrundstück *An der Laak 1*. Zur Erschließung der hiervon betroffenen Bauplätze ist daher ein zusätzlicher privater Erschließungsweg von der Kleyschen Straße mit Überfahrt über den zwischen der Kleyschen Straße und der Wohnbaufläche verlaufenden Entwässerungsgraben erforderlich. In diesem Bereich sollen auch die Baugrenzen geändert werden, um hierfür weiterhin eine Bebauungsmöglichkeit zu sichern.

Auf dem geplanten großen Grundstück im östlichen Planbereich soll ein Wohnhaus entstehen, das nach der derzeitigen Bebauungsplanfestsetzung im Osten über die festgesetzte Baugrenze hinausragt. Diese Baugrenze soll im Zuge der vorliegenden Änderungsplanung geändert und bis auf rund 6 m an das Nachbargrundstück verschoben werden. Eine zusätzliche Verdichtung der Bebauung entsteht durch die Änderungsplanung nicht, da sich die Gesamtfläche der betroffenen überbaubaren Flächen nicht ändert und die bisherigen Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung sowie die gestalterischen Vorgaben in der Gestaltungssatzung für den Bebauungsplanbereich unverändert übernommen werden sollen.

Angesichts des geschilderten Sachverhalts ist eine Änderung des Bebauungsplans H 14/3 erforderlich.

Die Grundzüge der Planung werden durch die vorliegende Änderung nicht berührt. Aus diesem Grund wird das vereinfachte Verfahren gem. § 13 BauGB angewandt. Die in Absatz 1 genannten Voraussetzungen (kein UVP-pflichtiges Vorhaben, keine Beeinträchtigung von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung oder Vogelschutzgebieten) werden durch die vorgesehene Änderung erfüllt.

Das Plangebiet stellt einen Teilbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans H 14/3 dar. Mit der Rechtskraft der Änderungsplanung verlieren die bisherigen Festsetzungen dieser Teilfläche des bestehenden Bebauungsplans ihre Gültigkeit. Auf der Planurkunde des Bebauungsplans wird ein entsprechender Vermerk platziert, der für die betreffende Teilfläche auf den Änderungsbebauungsplan verweist.

Änderungen von Bebauungsplänen, die im vereinfachten Verfahren durchgeführt werden, sind gemäß § 13 Abs. 3 BauGB von der Pflicht zur Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB und zur Anfertigung eines Umweltberichts nach § 2a BauGB ausgenommen.

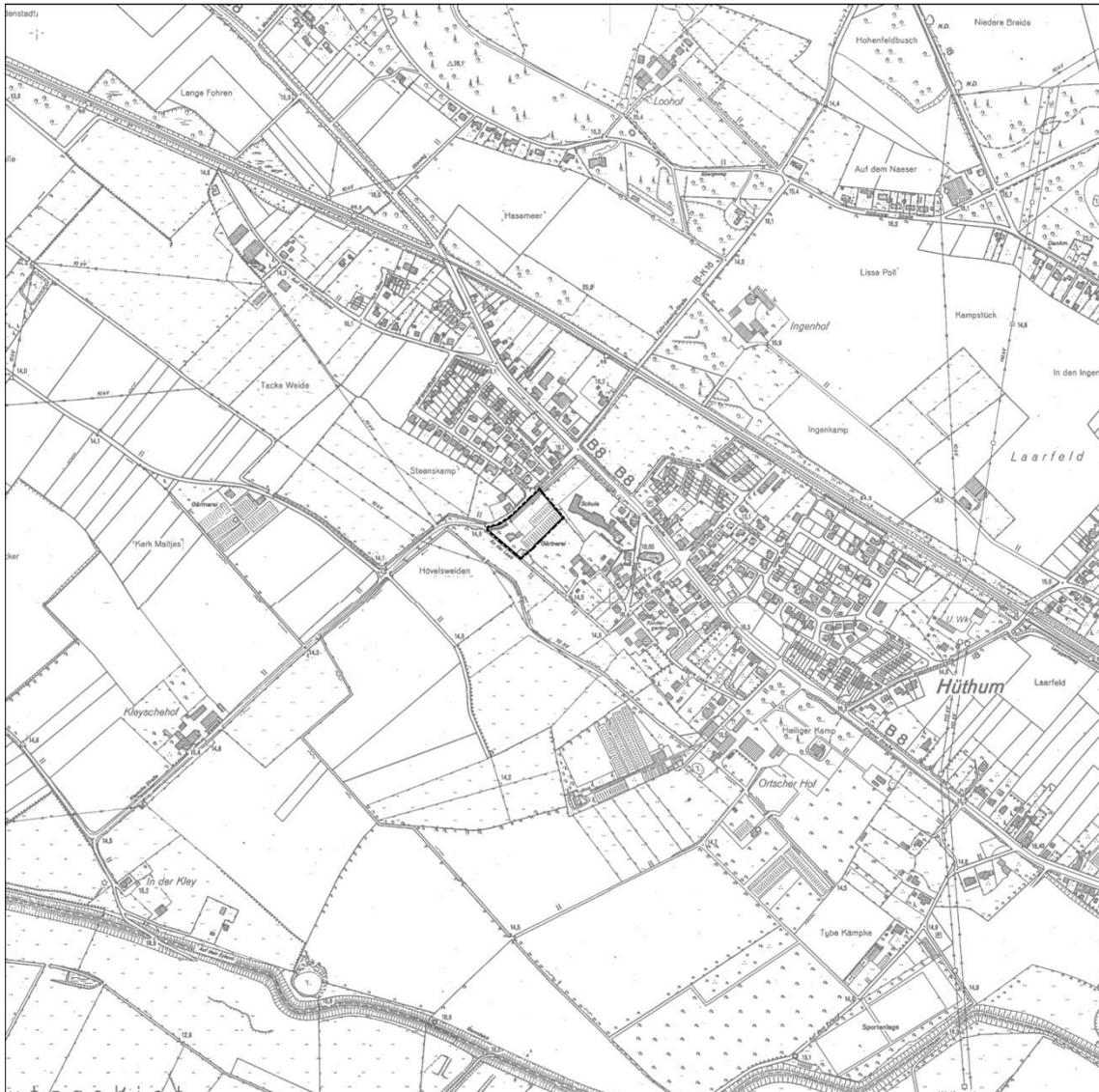
2 Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet ist rund 7.140 m² groß und befindet sich im Westen des Emmericher Stadtgebiets im Ortsteil Hüthum. Es umfasst die Flurstücke 314, 673, 680, 686 (tlw.), 871 und 872 in der Flur 14 der Gemarkung Hüthum. Das Verfahrensgebiet ist begrenzt:

- im Nordwesten durch die Kleysche Straße
- im Nordosten durch die südwestliche Grenze des Flurstücks 200 in der Gemarkung Hüthum, Flur 14
- im Südosten durch die nordwestliche Grenze der Flurstücke 739 bis 746 in der Gemarkung Hüthum, Flur 14
- im Südwesten durch die Straße „An der Laak“.

Die Verfahrensgebietsgrenze ist in der Planunterlage des Bebauungsplanes mit einer gestrichelten Linie gekennzeichnet.

Abbildung 1: Lage des Plangebiets



3 Gegenwärtiger Zustand

Bei dem Plangebiet handelt es sich zum Teil um ein bereits teilweise geräumtes Baufeld und für die restliche Fläche um eine mit Gräsern und Hochstauden sowie einigen verbliebenen Einzelbäumen, insbesondere Tannen bestandene Brache. Es existieren noch einzelne Fundamente der vormals vorhandenen Gewächshäuser sowie ein gemauerter Kamin.

Im Süden des Änderungsbereichs liegen die verbliebenen Gebäude und Betriebsflächen der aufgegebenen Gärtnerei. Der Bereich wird durch einen Streifen aus Nadelgehölzen, Trauerweiden und Gebüsch räumlich abgeschirmt. Zur Kleyschen Straße wird der Änderungsbereich durch einen beidseitig von Baumreihen gesäumten Entwässerungsgraben getrennt. Im Norden grenzt der Änderungsbereich an ein Schulgelände, während im Osten und Westen Wohnbebauung vorherrscht.

Abbildung 2: Luftbild vom Plangebiet (rot markiert)



4 Planungsvorgaben

Regionalplan / Flächennutzungsplan

Im rechtskräftigen Regionalplan des Regierungsbezirks Düsseldorf (RPD) ist das Plangebiet dem Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) zugeordnet. Die Planung befindet sich in Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Emmerich am Rhein ist der Geltungsbereich als Wohnbaufläche dargestellt.

Damit entspricht das vorliegende Bauleitplanverfahren dem Entwicklungsgebot des Baugesetzbuchs.

Bebauungsplan

Das Plangebiet (Geltungsbereich der 1. vereinfachten Änderung) befindet sich im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes H 14/3 „Kleysche Straße“. Der Bereich ist im rechtskräftigen Bebauungsplan bereits überwiegend als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

Gestaltungssatzung

Für den Bereich des Bebauungsplanes H 14/3 „Kleysche Straße“ wurde eine Gestaltungssatzung beschlossen, welche maximale Höhen für die Erdgeschossfußbodenhöhe, die Firsthöhe und die Traufhöhe festsetzt. Die 1. vereinfachte Änderung des Bebauungsplanes übernimmt die Festsetzungen der Gestaltungssatzung in die textlichen Festsetzungen, sodass die Gestaltungssatzung für den Planbereich der 1. vereinfachten Änderung faktisch unwirksam wird.

Landschaftsplan

Das Plangebiet befindet sich im Innenbereich und damit nicht im Geltungsbereich eines Landschaftsplans.

Schutzgebiete oder geschützte Objekte im Sinne des nationalen Naturschutzrechts existieren im Plangebiet nicht.

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder Europäische Vogelschutzgebiete liegen im Plangebiet oder seinem Umfeld ebenso wenig vor wie ein Lebensraumtyp nach der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie (FFH-Richtlinie).

5 Ziele des Bebauungsplans

Ziel der Änderungsplanung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung mehrerer auf dem Grundstück beantragten Einzelbauvorhaben durch Änderung der überbaubaren Grundstücksflächen und GFL-Flächen.

Da das Angebot kurzfristig bebaubarer Bauplätze für eine Einfamilienhausbebauung im Emmericher Stadtgebiet insgesamt und im Ortsteil Hüthum im Besonderen auf dem freien Markt aktuell sehr gering ist, dient das Planverfahren auch der Versorgung der Wohnbevölkerung mit bedarfsgerechtem Wohnraum, nicht zuletzt vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, der einen Anstieg des Bedarfs an barrierefreiem oder barrierefrei zugänglichem Wohnraum bewirkt, welcher sich in Altimmobilien größtenteils nicht abbilden lässt.

Die Antragsfläche trägt dem städtebaulichen Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ Rechnung, demzufolge einer Nachverdichtung bereits erschlossener Siedlungsbereiche gegenüber deren Ausdehnung in den Außenbereich der Vorzug zu geben ist. Mit der Änderung des Bebauungsplanes soll die bauliche Nachfolgenutzung des betroffenen Bereiches ermöglicht werden und dabei die zukünftige bauliche Entwicklung im Sinne einer städtebaulich und gestalterisch harmonischen Fortentwicklung der bestehenden Bebauungsstruktur gesteuert werden.

6 Planungsrechtliche Festsetzungen

6.1 Art der baulichen Nutzung

Das Plangebiet wird entsprechend der vorgesehenen Nutzung als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Diese bereits bestehende Festsetzung bleibt durch die vorliegende Änderungsplanung unbe-

rührt. Auch der Ausschluss bestimmter Nutzungen laut Nutzungskatalog des § 4 BauNVO zur Vermeidung von Störungen oder wegen fehlenden Flächenangebotes innerhalb des Plangebietes gilt bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan und wird im Zuge der vorliegenden Änderungsplanung beibehalten.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird im vorliegenden Bebauungsplan durch die Grundflächenzahl (GRZ) sowie die Zahl der Vollgeschosse bestimmt. Darüber hinaus erfolgt eine Beschränkung der Anzahl der Wohneinheiten pro Wohngebäude.

Grundflächenzahl (GRZ)

Das Höchstmaß der baulichen Nutzung wird mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 festgesetzt. Diese Festsetzung der GRZ orientiert sich an den Obergrenzen gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO und bleibt durch die vorliegende Änderungsplanung unverändert.

Die Festsetzung wird der baulichen Dichte der Nachbarschaft gerecht und erlaubt eine wirtschaftlich tragfähige Ausnutzung der Grundstücke zu Wohnzwecken bei maßstäblicher Einpassung in den Siedlungszusammenhang.

Zahl der Vollgeschosse

Die Zahl der Vollgeschosse wird entsprechend der städtebaulichen Konzeption sowie der Bestandsbebauung auf ein Vollgeschoss festgesetzt. Ziel der Festsetzung ist insbesondere eine der Lage entsprechende Gestaltung der Gebäude hinsichtlich Kubatur und Höhenentwicklung.

Gebäudehöhen (GH/TH)

Ziel der Festsetzungen zu den maximal zulässigen Trauf- und Firsthöhen ist – wie bereits bei der Zahl der Vollgeschosse – insbesondere eine der Lage entsprechende Gestaltung der Gebäude hinsichtlich Kubatur und Höhenentwicklung. Dadurch wird eine Feinsteuerung der Bebauung ermöglicht, die sowohl zu einem harmonischen Erscheinungsbild der neuen Siedlung führt (interner Aspekt) als auch eine gestalterische Einbindung in das städtebauliche Umfeld garantiert (externer Aspekt).

Die ausnahmsweise Zulässigkeit einer Überschreitung der vorgegebenen maximalen Traufhöhe von 4,0 m auf bis zu 5,60 m erfolgt, um bei der vorgegebenen Eingeschossigkeit (Zahl der Vollgeschosse) über einen Dachaufbau die Errichtung einer zweiten Geschossebene zu ermöglichen, was ohne eine höhere Traufe nicht möglich wäre.

Die Höhenfestsetzungen erfolgen bezogen auf die festgelegte Erdgeschossfußbodenhöhe, die wiederum mit Bezug auf Normalhöhennull (NHN) festgesetzt ist.

Beschränkung der Zahl der Wohneinheiten

Mit der Begrenzung der Zahl von Wohnungen in Wohngebäuden wird der Druck auf die erforderliche Infrastruktur sowie der Umfang der dafür auszuweisenden Flächen (vor allem Flächen und Einrichtungen für den ruhenden Verkehr wie Stellplätze und Garagen) reduziert. Ferner dient diese Begrenzung der Anpassung an die an den Planbereich angrenzende Nutzungsstruktur ausschließlicher Einfamilienhausbebauung.

Die genannten Festsetzungen sind aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan übernommen worden.

6.4 Bauweise

In Anpassung an die aufgelockerte Bebauungsstruktur in der unmittelbaren Umgebung wird die Beschränkung auf Einzel- und Doppelhäuser in der offenen Bauweise aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan im Zuge der Änderungsplanung übernommen.

6.5 Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen festgesetzt. Dies gewährleistet auf der einen Seite die Einhaltung eines städtischen Ordnungsrahmens und belässt dabei dem Bauherrn einen individuellen Spielraum zur Verwirklichung seines Bauvorhabens.

Die Anordnung der Baugrenzen innerhalb des Änderungsbereichs wird im Zuge der Änderungsplanung entsprechend dem Bebauungskonzept des Eigentümers angepasst.

Abbildung 3: Darstellung der bisherigen Baugrenzen (rot gekreuzt) und zukünftigen Baugrenzen



Der Bebauungsplan enthält darüber hinaus eine Festsetzung mit einer Ausnahmeregelung für die Überschreitung der Bauflächen durch offene Terrassenüberdachungen. Diese müssen an das Hauptgebäude angebaut sein und dürfen eine Grundfläche von 30 m² sowie eine Tiefe ab dem Gebäude von 4,5 m nicht überschreiten. Die Festsetzung dient dazu, einen Wildwuchs derartiger Anbauten zu verhindern und eine einheitliche Genehmigungsgrundlage zu schaffen.

7 Erschließung

Die Erschließung der Grundstücke im Plangebiet erfolgt für den südlichen Teil mit dem bestehenden Wohnhaus über die Straße „An der Laak“ und für den nördlichen Teil über die westlich verlaufende Kleysche Straße. Zwischen Kleysche Straße und den Wohnbaugrundstücken liegt ein Entwässerungsgraben, über den die jeweiligen Grundstückszufahrten zu führen sind. Die Fläche des Grabens ist im Bebauungsplan als Fläche für die Wasserwirtschaft festgesetzt. Zur Sicherstellung der Erschließung der östlich angrenzenden WA-Flächen wird der jeweils für die Zufahrt benötigte Bereich überlagernd mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht belegt.

Das gesamte Umfeld des Planbereiches ist ausreichend verkehrlich erschlossen. Der durch die Planung beeinflusste Quell- und Zielverkehr kann wie bisher problemlos von dem bestehenden Verkehrsnetz aufgenommen werden. Mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssituation innerhalb der näheren Umgebung ist nicht zu rechnen.

8 Ver- und Entsorgung

8.1 Gas, Wasser, Strom

Das Plangebiet kann durch Erweiterung und Ergänzung der vorhandenen Ver- und Entsorgungsnetze, die sich in der angrenzenden Kleysche Straße bzw. „An der Laak“ befinden, erschlossen werden. Die erforderlichen Abstimmungen mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange werden in der Erschließungsplanung im Zuge der nachfolgenden Genehmigungsplanung weiter konkretisiert.

Zwischen den beiden festgesetzten privaten Erschließungswegen im Norden des Geltungsbereichs ist ein weiteres Leitungsrecht zugunsten der Anlieger, sowie die Ver- und Entsorger festgesetzt, um ggf. mit nur einer Querung einer Leitung über den vorhandenen Graben das gesamte Flurstück 871 erschließen zu können.

8.2 Schmutzwasser / Regenwasser

In § 44 Abs. 1 LWG NRW (neu) ist bestimmt, dass Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01.01.1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, nach Maßgabe des § 55 Abs. 2 WHG (ortsnah z. B. durch Versickerung auf dem Grundstück oder durch einen öffentlichen Regenwasserkanal) zu beseitigen ist. Im Rahmen der Aufstellung des ursprünglichen Bebauungsplans, der im Jahr 2001 rechtskräftig wurde, wurde bzgl. der hydrologischen und geologischen Gegebenheiten des Untergrundes im Plangebiet ein Gutachten¹ verfasst. Dabei wurden insgesamt fünf Sondierbohrungen (BS1- BS5) und vier Versickerungsversuche vorgenommen.

Der Ober-/Mutterboden wird von stark schluffigen Sanden (SU*-Schichten der Klasse 4) bzw. stark sandigen Schluffen (UL- Schichten der Klasse 4, z.T. der Klasse 2) mit unterschiedlichen Konsistenzen unterlagert. Unter diesen bindigen bzw. schwach bindigen Böden sind schwach schluffige Feinmittelsande (SU-, SE- und SI- Schichten der Klasse 3) anzutreffen, die Feinkies enthalten. Diese

¹ ABAG GmbH: Sondierbohrungen (BS) und Versickerungsversuche (V) Bauvorhaben „An der Laak, Flur 14“ in Emmerich- Hüthum, Elsdorf, 07.09.1999

Sandschichten reichen bei BS1, BS3 und BS5 bis zur Endteufe von 3m unter die Geländeoberflächenkante (GOK).

Der geologische Schnitt, der von Südwesten nach Nordosten in etwa durch das untersuchte Gebiet verläuft, zeigt als obere Schichten Tallehme, die aus dem Holozän stammen. Darunter liegen mächtige, rezente Terrassenablagerungen (überwiegend Sande) des Rheins.

Bei den Bohrungen BS1 und BS2 wurde Grundwasser bei ca 1,4-2,0 m unter GOK angebohrt und ausgepegelt. Bei BS3 wurde das Grundwasser bei 2,5m unter GOK angebohrt und bei 2,2 m unter GOK ausgepegelt. Verglichen mit der Karte der Grundwassergleichen, ergibt sich im untersuchten Bereich ein Grundwasserspiegel bei ca. 12 m über NN.

Der Vergleich der ermittelten Durchlässigkeitsbeiwerte (k- Werte) mit den allgemeingültigen Durchlässigkeitsbereichen zeigt, dass die k- Werte für die untersuchten oberen Schluffschichten im Bereich „schwach durchlässig“ liegen, während die unteren Sandschichten k- Werte im Bereich „durchlässig“ aufweisen. Aufgrund dieser Ergebnisse ist laut Gutachten eine Versickerung des Oberfläche/- Regenwassers über Mulden insbesondere bei BS1 und BS3 nicht zu empfehlen. Für die Versickerung besser geeignet sind die tiefer liegenden Sande der BS4 und BS5. Die Versickerung könnte über Rigolen erfolgen, deren Sohle in den unteren Sandschichten liegen sollte.

Entsprechend den Ergebnissen des genannten Gutachtens wird die damals vorgeschlagene Niederschlagsentwässerung im Zuge der vorliegenden Änderungsplanung beibehalten und eine dezentrale Versickerung des auf den Privatgrundstücken anfallenden Niederschlagswassers festgesetzt.

Technische Einzelheiten zur Entwässerung sind im Rahmen der Erschließungsplanung sowie der jeweiligen Baugenehmigungsplanung zu klären.

9 Belange von Natur und Landschaft

Bei der Aufstellung bzw. Änderung von Bebauungsplänen sind die Belange des Umweltschutzes sowie die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB). Die Abwägung dieses allgemeinen Planungsleitsatzes wird durch die Regelung des § 1 a BauGB konkretisiert.

Wie bereits beschrieben, entfällt im vereinfachten Verfahren die Pflicht zur Durchführung einer Umweltprüfung und zur Verfassung eines Umweltberichts.

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ist im vorliegenden Fall entbehrlich, weil die bewirkten Eingriffe im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig gelten. Dies ist hier der Fall, da das Grundstück schon als WA mit überbaubaren Grundstücksflächen festgesetzt war und die festgesetzte, für die Eingriffsregelung maßgebliche GRZ weiterhin Gültigkeit besitzt. Deshalb bleibt der maximal zulässige Versiegelungsgrad im Änderungsbereich auch nach einer Veränderung der überbaubaren Grundstücksflächen gleich.

Darüber hinaus sind durch die Änderungsplanung keine negativen Auswirkungen auf die Pflanzen- und Tierwelt zu erwarten. Die Innenentwicklung leistet einen wertvollen Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung und reduziert die Neuinanspruchnahme von bisher unversiegelten Landschaftsbereichen, so dass von einer positiven Entwicklung für Natur und Landschaft ausgegangen werden kann.

Anhaltspunkte für nachteilige Umweltauswirkungen sind im Übrigen nicht erkennbar.

10 Artenschutz

Im Rahmen des § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG ist eine artenschutzrechtliche Prüfung für Planungs- und Zulassungsverfahren vorgeschrieben. Dabei stehen der Erhalt der Populationen einer Art sowie die Sicherung der ökologischen Funktion der Lebensstätten im Vordergrund. Insgesamt konzentriert sich das Artenschutzregime bei Planungs- und Zulassungsverfahren auf die europäisch geschützten FFH-Anhang-IV-Arten und die europäischen Vogelarten.

Das Planungsbüro StadtUmBau GmbH wurde beauftragt, in einer Vorprüfung² festzustellen, ob durch die Realisierung der Planung planungsrelevante Arten betroffen sein könnten.

Am 03.12.2019 wurde eine Ortsbesichtigung des Plangebiets durchgeführt. Zudem wurde das relevante Artenspektrum über das nordrhein-westfälische Artenschutzfachinformationssystem ausgewertet. Die planungsrelevanten Arten für den 1. und 3. Quadranten des Messtischblatts 4103 Emmerich finden im Eingriffsgebiet keinen adäquaten Lebensraum bzw. essentielle Biotopstrukturen.

Während der Ortsbesichtigung wurden auf der Eingriffsfläche 6 Vogelarten angetroffen. Planungsrelevante Arten waren nicht darunter. Bei den angetroffenen Vogelarten handelt es sich um in NRW weit verbreitete Vogelarten, so dass sie für die Artenschutzrechtliche Vorprüfung keine Relevanz haben.

Das Eingriffsgebiet ist durch die vormalige Nutzung, die Lage im Siedlungsbereich und die damit verbundenen Lärmemissionen der Pkw, die in Teilen der Eingriffsfläche vorhandene bzw. bereits erfolgte Bautätigkeit sowie häufige menschliche Anwesenheit vorbelastet. Die Anwesenheit von störungssensiblen Arten ist auch aufgrund der die kleinflächige Eingriffsfläche umgebenden Vertikalstrukturen auszuschließen. Für Waldarten und Wasservögel geeignete Biotopstrukturen fehlen innerhalb des Untersuchungsgebietes vollständig. Der Gehölzbestand im Umfeld des Vorhabens sowie die umliegenden Gärten bleiben vollständig erhalten, eine Entwertung potentieller Fortpflanzungs- und Ruhestätten bzw. eine Beeinträchtigung lokaler Populationen kann daher mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Laichhabitate oder wertvolle Landhabitate von Amphibien und Reptilien sind nicht betroffen, so dass negative Auswirkungen auszuschließen sind.

Während der Ortsbegehung wurde das Gelände auch auf Quartiermöglichkeiten für Fledermäuse abgesucht. Die Existenz von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie Winterquartieren kann für Waldarten im Plangebiet ausgeschlossen werden. Lineare Leitstrukturen sowie Zugstraßen werden durch den Eingriff ebenfalls nicht entwertet oder zerschnitten. Das Plangebiet ist möglicherweise als Teilbereich eines Jagdgebietes für häufige Arten der Siedlungsbereiche und Gärten geeignet, es stellt aufgrund seiner geringen Größe jedoch kein essentielles Nahrungshabitat dar. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes lokaler Fledermauspopulationen durch die geplante Baumaßnahme kann ausgeschlossen werden, Verbotstatbeständen werden nicht ausgelöst.

Um das Brutgeschäft innerhalb des Plangebietes und seiner direkten Umgebung zu sichern, sind als Vermeidungsmaßnahme die Erschließungsarbeiten außerhalb der Fortpflanzungszeit durchzuführen. Selbst wenn Brutvorkommen nicht wahrscheinlich sein sollten, unterliegen dem Verbot der Tötung auch alle anderen europäischen Vogelarten (§ 44 Abs. 1 BNatSchG). Auszuschließen sind solche

² StadtUmBau GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zur 1. Änderung des Bebauungsplans H 14/3 „Kleysche Straße“ der Stadt Emmerich am Rhein, Kevelaer, 16.12.2019

Verbotstatbestände nur außerhalb der Brutzeit. Außerdem sollte insektenfreundliche Beleuchtung verwendet und diese auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Der Gutachter kommt abschließend zu der Einschätzung, dass es keine Hinweise darauf gibt, dass lokale Populationen von den geplanten Maßnahmen negativ betroffen werden könnten. Insbesondere bleibt die nach § 44 Abs. 5 BNatSchG zu schützende „ökologische Funktion“ der Fortpflanzungs- und Ruhestätten (s. o.) durch die Planungen für alle planungsrelevanten Arten erhalten.

11 Immissionsschutz

11.1 Geruch

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans H 14/3 in den Jahren 1998 bis 2001 wurde aufgrund der Nähe zu einem landwirtschaftlichen Betrieb und einem Ponyhof ein Geruchsgutachten³ erstellt, das die Einwirkungen der Emittenten auf das Plangebiet untersuchte.

Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass im Plangebiet Geruchsimmissionswerte von 0,00 bis 0,04 auftreten. Die 0,04 wurde für eine direkt an einen der Emittenten angrenzende Teilfläche ermittelt. Für den jetzigen Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplans ergaben sich Werte von 0,01. Damit wurden die Richtwerte der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) für Allgemeine Wohngebiete von 0,1 überall deutlich unterschritten.

Angesichts der heutigen Immissionssituation ist nicht mit neu entstandenen Konflikten zu rechnen, so dass eine erneute Geruchsuntersuchung im Zuge der Änderungsplanung nicht erforderlich ist.

11.2 Lärm

In der Erschließungs- und Bauphase muss mit vorübergehenden Belästigungen durch Bau- und Verkehrslärm sowie Staubimmissionen gerechnet werden.

Das Plangebiet befindet sich am Rand eines zusammenhängend bebauten Ortsteils. Die geplante Bebauung fügt sich somit auch aus Immissionsschutzsicht in die Umgebung ein.

Von den geplanten Neubauvorhaben gehen keine anlagebezogenen Lärmbelästigungen aus, die eine schalltechnische Untersuchung erforderlich machen.

Eine Überschreitung der relevanten Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ bzw. eine Beeinträchtigung der Wohnruhe durch Verkehrslärm ist nicht zu erwarten.

Auf der anderen Seite ist auch eine erhebliche Lärmbelästigung der umgebenden Wohngebiete durch den entstehenden Verkehr aus dem Plangebiet auszuschließen. Die Benutzung von Stellplätzen und Garagen im öffentlichen Straßenraum wie auch auf den Grundstücken in Wohngebieten ist als Bestandteil des täglichen Lebens anzusehen. Dies sollte auch das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme nahelegen.

Relevante Gewerbelärmquellen befinden sich in der näheren Umgebung nicht. Auch unzumutbare Beeinträchtigungen aus Sport- oder Freizeitlärm sind in der direkten Umgebung nicht zu erwarten.

Die Notwendigkeit für Festsetzungen von aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen ist im vorliegenden Bebauungsplan nicht gegeben.

³ Richters & Hüls: Geruchsimmissionsprognose für das Bebauungsplanaufstellungsverfahren Nr. H 14/3 –Kleysche Straße – im Ortsteil Hüthum der Stadt Emmerich, Ahaus, September 2000

Ein zur Planaufstellung im Jahr 2000 erarbeitetes Schallgutachten, das die Auswirkungen des (inzwischen aufgegebenen) Gärtnereibetriebs auf die geplante Wohnbebauung untersuchte, kam zu dem Ergebnis, dass für die Wohnnutzung keine Beeinträchtigungen zu erwarten waren.

In Hinblick auf die vorgenannten Aspekte ist aufgrund der Lage und Größe des Plangebiets sowie der zulässigen Nutzungen davon auszugehen, dass der Realisierung des Bebauungsplans keine schallschutzfachlichen Belange entgegenstehen. Allerdings liegt das Plangebiet in einer Entfernung zur Bahnlinie von rd. 270 m. Bei nahezu freier Schallausbreitung des Lärms aus dem Bahnbetrieb ist das Gebiet laut aktueller Lärmkartierung zum Schienenlärm nachfolgenden Lärmpegeln ausgesetzt:

Abbildung 4: Schienenlärm 24 h

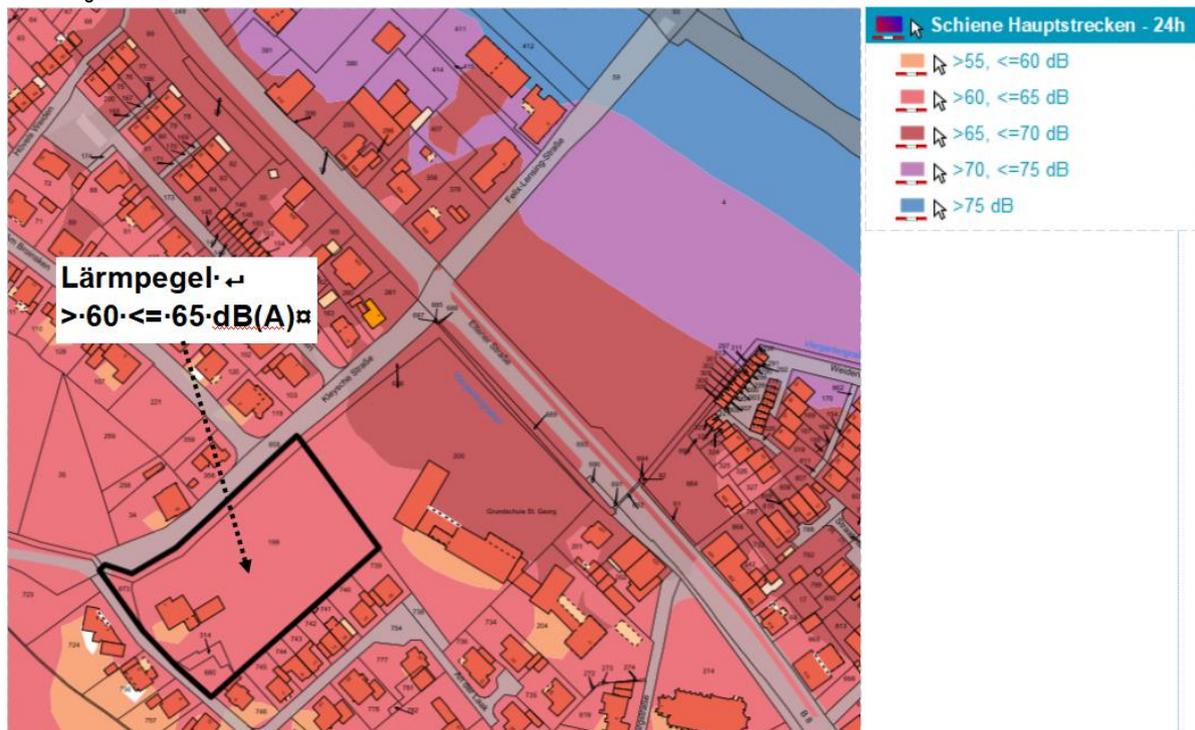
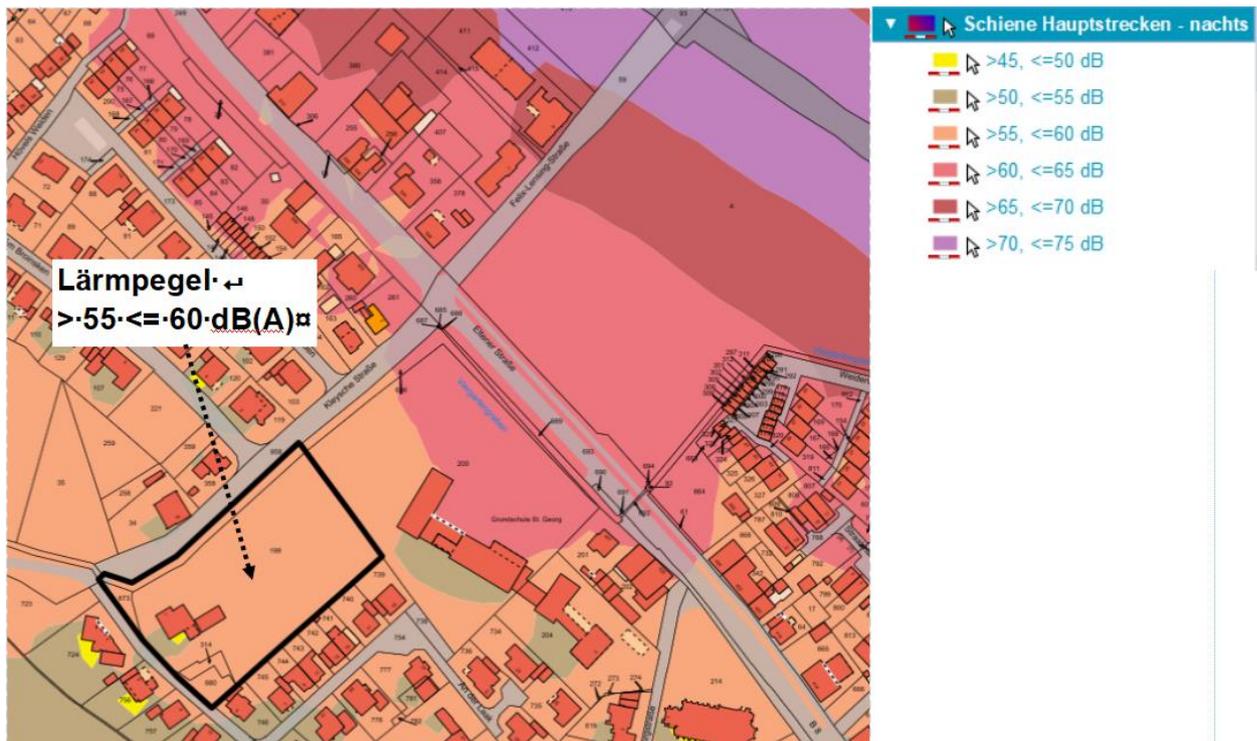


Abbildung 5: Schienenlärm nachts



Entsprechend der in den Lärmkarten angegebenen Immissionswerte sind im Bebauungsplan Lärmpegelbereiche (LPB) festzusetzen, innerhalb derer bestimmte Bau-Schalldämm-Maße einzuhalten sind. Aufgrund der Schienenverkehrslärmimmissionen im Plangebiet existieren Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile der Gebäude für den Lärmpegelbereich III (nach DIN 4109:2016). In dem festgesetzten Lärmpegelbereich gilt, dass zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen von Außenbauteilen, einschließlich der Fenster, Schalldämm-Maße $R'_{w,res}$ nach Tab. 8 der DIN 4109 einzuhalten sind. Korrekturen nach Tab. 9 der DIN 4109 sind zu beachten. Die DIN 4109 liegt im Rathaus der Stadt Emmerich am Rhein, Fachbereich 5 zur Einsicht aus.

11.3 Auswirkungen aus Störfällen

In der näheren Umgebung des Plangebiets befinden sich keine Betriebsbereiche nach § 3 Abs. 5 a des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). Die erforderlichen Achtungsabstände der nächstgelegenen Betriebsbereiche werden eingehalten.

Daher ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass für das Plangebiet im Rahmen der Änderung des Bebauungsplanes Maßnahmen zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen aus schweren Unfällen im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG in diesen Betrieben zu regeln wären.

12 Denkmal- und Bodendenkmalpflege

Belange des Denkmalschutzes sind nicht betroffen. Weder im Plangebiet noch in der Nachbarschaft sind denkmalgeschützte Gebäude oder Einrichtungen vorhanden.

Das nächstgelegene Baudenkmal ist die katholische Kirche St. Georg in rund 150 m Entfernung östlich des Änderungsbereichs.

Eine Beeinträchtigung denkmalrechtlicher Belange ist mit der Änderung des Bebauungsplans aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein nicht verbunden. Der Bebauungsplan trifft Festsetzungen zur ma-

ximalen Gebäudehöhe, die zunächst dafür Sorge tragen, dass die neuen Baukörper nicht zu massiv wirken und sich in der Höhenentwicklung dem Denkmal unterordnen. Darüber hinaus ist auch die Sichtachse zwischen dem Plangebiet und dem Denkmal bereits teilweise bebaut.

Im Zuge der Planaufstellung werden die Untere und die Obere Denkmalbehörde über die Planungsabsichten informiert.

Hinweise auf im Boden enthaltene archäologische Substanz liegen für das Plangebiet nicht vor und sind im Rahmen der Realisierung der angrenzenden Bebauung auch nicht bekannt geworden. Jedoch ist ein etwaiges Auftreten solcher Funde nicht grundsätzlich auszuschließen. Die denkmalrechtlichen Bestimmungen gelten prinzipiell für alle Bereiche, in denen Erdeingriffe durchgeführt werden.

13 Altlasten und Altablagerungen

Die innerhalb des Änderungsbereichs liegenden Flurstücke 871 und 872 (ehemals Flurstück 199) sind im Altlastenkataster des Kreises Kleve als Altstandort der ehemaligen Gärtnerei verzeichnet.

Teile der aufgeführten Fläche sind gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB im Plan gekennzeichnet. Diese Kennzeichnung dient der Information der Bauherren.

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans H 14/3 in den Jahren 2000/2001 wurde aufgrund der Vornutzung für das Gelände der Gärtnerei Zweering eine Bodenuntersuchung⁴ durchgeführt. Der Untersuchungsumfang wurde damals vorab mit der zuständigen Fachbehörde festgelegt. Für die Untersuchung wurden insgesamt 5 Kleinrammbohrungen (B1 bis B5) bis in eine Tiefe von 3 m unter GOK durchgeführt. Dabei wurden die Bereiche entsprechend der örtlichen Verhältnisse ausgewählt:

B1: am Heizöltank, Außenbereich

B2: neben Altauto, südl. Abschnitt Gewächshaus

B3: neben Altauto, südl. Abschnitt Gewächshaus

B4: ehemaliges Kesselhaus/ Kamin, Mittlerer Abschnitt Gewächshaus

B4a: neben Kamin, nördl. Abschnitt Gewächshaus (Wiederholung aufgrund eines Bodenhindernisses)

B5: nördl. Abschnitt Gewächshaus

Insgesamt drei der Bohrungen wurden als Bodenluftpegel ausgebaut. Zusätzlich wurden flächenhafte Einstiche bis in eine Tiefe von 0,6 m durchgeführt, um Probenmaterial aus oberflächennahen Bodenschichten auf Rückstände von Pflanzenschutzmitteln zu untersuchen.

Im Bereich des ehemaligen Kesselhauses sowie im Außenbereich am Lagertank wurden Auffüllmaterialien festgestellt. Diese haben beim Kesselhaus eine maximale Tiefe von 1,5 m unter GOK, bestehend aus sandigem Material mit Beimengungen von Bauschutt- und Betonresten, Glas, Pflanzenresten und Asche. Im Außenbereich beim Lagertank wurde Auffüllmaterial mit einer Mächtigkeit von 0,5 m unter GOK aus Betonresten, Schotter und Keramikbruchstücken vorgefunden.

An den weiteren Bohrpunkten wurden bis in eine mittlere Tiefe von etwa 0,3m schluffiger Oberboden mit Pflanzenresten erbohrt. Bis in eine Tiefe von ungefähr 2,00- 2,50m lagerten vorwiegend bindige Bodenschichten, die von Sanden unterlagert wurden. Ab Bohrtiefen von 2,8- 2,9 m wurden die grundwassergesättigte Bodenstufen angetroffen.

⁴ Tauw GmbH: Gefährdungsabschätzung für das Grundstück der Gärtnerei Fa. Zweering Kleysche Straße in Emmerich- Hüthum, Moers, 31.10.2000

Die organoleptische Überprüfung des Bohrgutes erbrachte neben den aufgeführten Fremdstoffen keine Auffälligkeiten.

Die Bodenluft wurde auf leichtflüchtige Halogenwasserstoffe (BTEXN und LHKW- Verbindungen) untersucht. Die ermittelten Schadstoffkonzentrationen waren als unauffällig einzustufen, da sie deutlich unterhalb der Prüfwerte der LAWA- Liste lagen.

Ausgewählte Festproben wurden auf die Parameter Mineralölkohlenwasserstoff (MKW) und polzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) untersucht. Außerdem erfolgte eine Mischprobenuntersuchung, die gemäß der Parameterliste der Technischen Regeln der LAGA geprüft wurde. Die aus den flächenhaft verteilten Einstichen zusammengestellten Bodenmischproben wurden auf Organochlorpestizide untersucht.

Die Untersuchungen auf MKW erbrachten durchweg keine positiven Befunde, weshalb keine Hinweise auf Ölverunreinigungen, beispielsweise nahe des Heizöltanks oder der Altagos vorlagen.

Die PAK Untersuchungen erbrachten für die Auffüllung im Kesselhaus (1,5m u. GOK) einen erhöhten Messwert, der die entsprechenden Vergleichswerte deutlich überschritt. Die Verteilung der Einzelparameter zeigte eine Dominanz im mittel- schwerflüchtigen Bereich. Demnach wurde die PAK- Belastung als relativ schwer löslich und wenig mobil eingestuft. Der Leitparameter Benzo(a)pyren lag ebenfalls in einer Konzentration oberhalb der Vergleichswerte vor.

Die Untersuchung einer Probe aus dem Oberboden nördlich des Kamins ergab demgegenüber keine relevanten erhöhten PAK- Messwerte.

Die Untersuchung der Bodenmischprobe aus dem jeweils obersten Bodenabschnitt im Bereich der Kleinrammbohrung ergab vergleichsweise niedrige Schadstoffbelastungen im Bereich Z 1.1 nach LAGA.

Nach tiefenbezogenen Untersuchungen waren Spuren von Belastungen durch Organochlorpestizide nachweisbar, jedoch unterhalb der entsprechenden Vergleichswerte der BbodSchV.

Sie wurden als typisch für Verunreinigungen auf Gärtnereigrundstücken eingeschätzt, weshalb angenommen wurde, dass sie nutzungsbedingt entstanden.

Eine Gefährdung von Schutzgütern wurde nach den Analysedaten nicht erwartet. Die PAK- Verunreinigungen im Auffüllmaterial am Kesselhaus waren vermutlich auf Auffüllungsbestandteile zurück zu führen (z.B. Aschereste). Unter Berücksichtigung der Standort- und Schadstofffaktoren (vermutlich durchgehende Betonunterlage, Überdachung, schlechte Wasserlöslichkeit) wurde eine akute Gefährdung der Schutzgüter ausgeschlossen.

Es wurde aber durch den Gutachter empfohlen, im Rahmen der geplanten Umnutzung das Material beim Rückbau separat aufzunehmen, gesichert zu lagern, zu beproben und nach Vorlage einer Deklarationsanalytik fachgerecht zu entsorgen. Die Menge des zu entsorgenden Auffüllmaterials wurde mit etwa 40- 60 m³ abgeschätzt.

Auch die Bausubstanz des Kamins sollte aufgrund zu erwartender Schadstoffbelastungen beim Rückbau separat einer fachgerechten Entsorgung zugeführt werden.

Anderes Aushubmaterial, das im Zuge von Baumaßnahmen anfällt, konnte nach den Ergebnissen der Mischprobenanalyse gemäß LAGA voraussichtlich einer Wiederverwendung zugeführt werden.

Die Sanierung der festgestellten Verunreinigung im Bereich des ehemaligen Kesselhauses der Gärtnerei vor der baulichen Nutzung der Fläche wurde in den städtebaulichen Vertrag zur Aufstellung des Bebauungsplans H 14/3 aufgenommen. Sie wird im Zusammenhang mit der anstehenden Bebauung des Geländes vorgenommen und ist im Rahmen der Genehmigungsplanungen nachzuweisen. Dies wird auch durch Übernahme der entsprechenden textlichen Festsetzung aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan sichergestellt. Demnach ist vor Inanspruchnahme eines Baurechts auf dem Grundstück die Sanierung der Bodenverunreinigung im Bereich des ehemaligen Kesselhauses der Gärtnerei entsprechend den Vorgaben im Gutachten „Gefährdungsabschätzung Gärtnerei Zweering, Kleysche Straße in Emmerich-Hüthum“, Büro TAUW-Umwelt GmbH, Moers, 31.10.2000 durchzuführen. Die Bodensanierung ist in enger Abstimmung mit dem Kreis Kleve als Untere Bodenschutzbehörde durchzuführen.

Kampfmittel

Der Stadtbereich von Emmerich am Rhein war Kampfgebiet des Zweiten Weltkrieges. Für die Flächen im Plangebiet können Kampfmittelrückstände im Boden nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Die Bauherren werden durch Hinweis im Bebauungsplan über diese Umstände sowie über Verhaltensmaßregeln bei Auffinden von Kampfmitteln oder bei der Durchführung von Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen informiert.

14 Belange der Wasserwirtschaft

Entlang der nordwestlichen Plangebietsgrenze verläuft der „Viergartengraben“. Hierbei handelt es sich um ein Gewässer gemäß den Wassergesetzen.

Gemäß § 31 (4) des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz - LWG -) ist der Gewässerrandstreifen im Innenbereich nach §§ 30, 34 des Baugesetzbuches 5 Meter breit. Er soll u.a. der Erhaltung und Verbesserung der ökologischen Funktion des Gewässers dienen.

Die Errichtung von Anlagen (z.B. Gebäude, Zäune, etc.) innerhalb dieses Randstreifens bedürfen der wasserrechtlichen Genehmigung gemäß § 22 LWG der zuständigen Unteren Wasserbehörde des Kreises Kleve.

15 Hochwassergefährdung

Im Rahmen der Umsetzung der Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie wurde der Rhein als Gewässer mit signifikantem Hochwasserrisiko (Risikogebiet) bewertet. Die vom Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen im Internet unter www.flussgebiete.nrw.de veröffentlichten Hochwassergefahrenkarten informieren darüber, dass bis auf die Hochlagen im Ortsteil Elten nahezu der gesamte Stadtbereich von Emmerich am Rhein potentiell hochwassergefährdet ist.

Der technische Hochwasserschutz in Form der bestehenden Deiche und sonstiger Hochwasserschutzanlagen längs des gesamten Rheinverlaufes verhindert bis zum festgesetzten Bemessungshochwasser die Überschwemmung der durch ihn gegen den Rhein abgegrenzten Bereiche. Ein absoluter Schutz gegen Hochwassereinwirkungen auf die Hinterlandbereiche kann hierdurch jedoch nicht gewährleistet werden.

Das Plangebiet befindet sich nicht in einem festgesetzten Überschwemmungsbereich im Sinne des § 76 WHG. Das grundsätzliche Planungsverbot bzgl. der Ausweisung neuer Baugebiete nach § 78 Abs. 1 WHG greift deshalb nicht.

Die Belange des Hochwasserschutzes sind im vorliegenden Bauleitplanverfahren im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Das Plangebiet liegt vollständig im potentiellen Überschwemmungsgebiet bei HQ_{extrem} (Extremhochwasserereignis) und wäre im Fall extremen Hochwassers Überschwemmungshöhen von 2 bis 4 m ausgesetzt. Es handelt sich um ein durch Hochwasserschutzanlagen geschütztes Gebiet, das auch bei den Szenarien HQ_{100} und $HQ_{\text{häufig}}$ bei Versagen der Hochwasserschutzanlagen überflutet werden könnte.

Die Darstellung des Hochwasserrisikos ist nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen worden. Die Darstellung wurde aus der Hochwassergefahrenkarte Rhein gem. EG-Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie übernommen.

Zur Vermeidung von Schäden soll in der Bauleitplanung nach Möglichkeit sichergestellt werden, dass die Nutzungen im Plangebiet an die nachteiligen Folgen von Hochwasser für Menschen, Umwelt und Sachwerte angepasst sind. Neben Informationen über die hochwasserbedingten Risiken könnten dabei grundsätzlich im Bebauungsplan planungsrechtliche Festsetzungen in Frage kommen.

Eine Flächenvorsorge mit dem Ziel, möglichst kein Bauland in hochwassergefährdeten Bereichen auszuweisen, ist für die städtebauliche Entwicklung im Emmericher Stadtbereich kontraproduktiv, da bis auf den Eltenberg keine weiteren nennenswerten Erhebungen aus der ansonsten ebenen Topografie herausragen und etwa 75 % der hinter den Hochwasserschutzanlagen liegenden Bereiche den Hochwasserrisikogebieten zuzurechnen sind. Ein Verzicht auf die beabsichtigte Bebauung des Plangebietes ist aufgrund des Planungsgrundsatzes der Nachverdichtung an dieser Stelle städtebaulich nicht zu begründen.

Eine Minderung hochwasserbedingter Schäden kann auch durch eine hochwasserangepasste Bauweise erzielt werden. Soweit eine solche Bauweise nach Art und Funktion des jeweiligen Vorhabens technisch möglich und wirtschaftlich darstellbar ist, soll in den Hochwasserrisikogebieten die hochwasserangepasste Bauweise umgesetzt werden. Gemäß den Ausführungen in der „Hochwasserschutzfibel“⁵ folgt eine solche Bauweise folgenden Strategien:

a) **Ausweichen**

durch räumliche Meidung von hochwassergefährdeten Flächen oder bauliches Höherlegen von hochwertigen Gebäudeteilen.

⁵ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit: „Hochwasserschutzfibel, Objektschutz und bauliche Vorsorge“, August 2016

Wie zuvor ausgeführt, würde die grundsätzliche Meidung hochwassergefährdeter Freiflächen in Emmerich auf einen faktischen Ausschluss der gebotenen städtebaulichen Nachverdichtung hinauslaufen.

Im Rahmen der vorliegenden Planung zur planungsrechtlichen Vorbereitung einer eingeschossigen Wohnbebauung könnten hochwertige Gebäudeteile allenfalls in den Dachraum ausweichen, während das Erdgeschosses untergeordneten Nutzungen (z.B. Garagen), die ein Freiräumen der Räumlichkeiten ermöglichen würden, vorbehalten bliebe. Eine solche Bauform wäre zwar nicht unvorstellbar, würde aber nicht mit den Ansprüchen an eine normale eingeschossige Einfamilienhausbebauung in ebenem Gelände in Einklang stehen und liefe auf eine Gebäudehöhenentwicklung hinaus, die der beabsichtigten städtebaulichen Anpassung an die umgebenden Bebauungsstrukturen widersprechen würde.

b) Widerstehen

durch technische Schutzanlagen, die Hochwasser von Gebäuden fernhalten, bzw. ein Eindringen von Wasser verhindern

Solche Einrichtungen sind vor Errichtung der neuen Hochwasserschutzanlage an der Rheinpromenade an den dortigen Gebäuden anzutreffen gewesen, da seinerzeit die Hochwasserschutzlinie durch die zum Rhein orientierten Hausfassaden gebildet wurde. Allerdings weisen sämtliche betroffenen Gebäude eine Hochparterrelage auf, wobei die Fensteröffnungen der jeweiligen Erdgeschosse nicht vom Hochwasser erfasst wurden.

Für das Plangebiet ist demgegenüber eine höhere Überflutungshöhe im Hochwasserfall HQextrem angegeben, die neben dem Erdgeschoss auch den darüber liegenden Dachraum teilweise miterfassen könnte, so dass im Prinzip eine Abschottung aller in diesem Wasserstand liegenden Wandöffnungen erforderlich wäre. Dies würde die Einsatzmöglichkeit technischer Abschottungsvorrichtungen an ihre Grenzen bringen.

c) Anpassen

durch Nachgeben gegenüber dem Eindringen von Wasser

Zur Minderung von Sachschäden kann sich diese Anpassungsstrategie nur auf die Flutung von Räumen minderer Nutzung wie z.B. leerräumten Kellerräumen o.ä. beschränken. Die mit der Planung vorbereitete Bebauungs- und Nutzungsstruktur wird sich im Hochwasserfall nicht für ein Ausräumen des gesamten Hausstandes eignen.

Hinsichtlich der Frage, mit welchen baulichen und technischen Vorkehrungen den potentiellen Hochwassergefahren im Plangebiet begegnet werden soll, belässt das Gesetz der Eigenvorsorge des Bauherrn einen erheblichen Spielraum, zumal der Begriff der hochwasserangepassten Bauweise weder gesetzlich noch in den Regelwerken definiert ist.

Der Eintritt eines Hochwasserfalls durch Versagen der Schutzanlagen ist angesichts der in der jüngeren Vergangenheit erfolgten und anstehenden Sanierungsarbeiten an den Banndeichen und sonstigen Hochwasserschutzanlagen im Emmericher Stadtgebiet in der Zukunft als wenig wahrscheinlich zu betrachten. Für den Fall extremen Hochwassers erscheint die angegebene Überflutungshöhe hypothetisch zu sein, da sie sich allein von der Höhe der Überflutungsschwelle ableitet. Dabei wird impliziert, das Stadtgebiet werde wie eine Badewanne volllaufen, was die Tatsache außer Acht lässt, dass

mangels topografischer Sperren in den angrenzenden Gebieten ein Ablauf in Richtung Norden ins niederländische Staatsgebiet hinein stattfinden würde. Darüber hinaus würde sich ein Extremhochwasser nicht erst kurz vor Emmerich aufbauen, da in diesem Bereich keine wesentlichen weiteren Zuflussmengen durch Nebenflüsse eingetragen werden. Von daher müsste bei Extremhochwasser auch bereits in den oberliegenden Rheinabschnitten eine Überflutung der dortigen auf HQ100 ausgelegten Hochwasserschutzanlagen verursachen mit der Folge eines Absinkens des Rheinpegels im Unterlauf.

Der Hochwasserfall HQextrem würde keine punktuelle Überflutung bestehender Hochwasserschutzanlagen bedeuten, sondern diese würde sich über einen Abschnitt größerer Länge erstrecken. Dabei entsteht kein Wasserstau, der sich mit erheblichen Fließgeschwindigkeiten auflösen würde, so dass ein Unterspülen von Gebäuden im Hochwasserrisikogebiet nicht zu befürchten sein dürfte. Infolge eines ausreichenden zeitlichen Vorlaufes der Wasserstandsmeldungen im Hochwasserfall kann eine Evakuierung frühzeitig vorbereitet werden und den Schutz von Leben und Gesundheit gewährleisten. Im Übrigen entbindet die Planung die betroffenen Eigentümer nicht von der Pflicht einer privaten Eigenvorsorge.

Der Bebauungsplan H 14/3, 1. Änderung, kann daher nur seiner Informationspflicht an die zukünftigen Bauherren nachkommen, indem er auf das bestehende Risiko einer potentiellen Überschwemmungsmöglichkeit hinweist. Hierzu wird in den Bebauungsplan ein entsprechender Hinweis aufgenommen. Jedem Bauherrn obliegt letztlich selbst die Entscheidung, ob er sich diesem Risiko aussetzen möchte.

16 Starkregenabfluss

Die Stadt Emmerich am Rhein hat im Jahr 2014 eine Fließweganalyse⁶ für den Fall von Starkregenereignissen erarbeiten lassen. Das Plangebiet gehört nicht zu den insgesamt fünf Bereichen im Stadtgebiet, für die Überstau- und Überflutungsrisiken ermittelt wurden und die deshalb einer detaillierten Betrachtung unterzogen wurden. Gemäß der Darstellung der Fließwege wird der Änderungsbereich von zwei Fließwegen des Niederschlagswassers erfasst. Sie beeinträchtigen die grundsätzliche Bebaubarkeit des Planbereiches zwar nicht, sollten im Zuge der Genehmigungsplanung für die einzelnen Neubauten jedoch berücksichtigt werden.

14 Klimaschutz und Klimaanpassung

14.1 Klimaschutz

Die Stadt Emmerich hat ein Klimaschutzkonzept⁷ beschlossen. Dieses zeigt auf, welche Projekte und Maßnahmen zur Reduzierung des Energieverbrauchs beitragen können. Für die Fläche des vorliegenden Bebauungsplans finden sich keine speziellen Ziele in dem Konzept.

Grundsätzlich gilt, dass eine Nachverdichtung innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile der Siedlungsausdehnung in den Außenbereich vorzuziehen ist. Diesem Leitbild folgt die vorliegende Bebauungsplanänderung.

⁶ Dr. Pecher AG: Stadtgebietsweite Fließweganalyse und Aufbau eines gekoppelten Kanalnetz-Oberflächenabflussmodells mit dem Programmsystem DYNA-GeoCPM für fünf ausgewählte oberflächliche Überflutungsbereiche in Emmerich am Rhein, Erkrath 2014

⁷ Stadt Emmerich am Rhein: Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Emmerich am Rhein, Juni 2013

Regionalklimatisch gesehen befindet sich das Plangebiet im Klimabezirk der niederrheinischen Tiefebene mit maritimem Einfluss. Das Wetter ist geprägt durch vorherrschende West- und Südwestwinde, relativ milde Winter (Durchschnittstemperatur Januar 1,5 - 2°C) und gemäßigte Sommer (Durchschnittstemperatur Juli 17 - 18 ° C). Die mittlere Jahrestemperatur beträgt zwischen 9 und 10 ° C, die mittlere Niederschlagsmenge 700 bis 750 mm/qm. Eine detaillierte klimatische Untersuchung für das Stadtgebiet existiert nicht.

Entscheidend für die Schadstofffilterung, die Frischluftbildung und den Luftaustausch des Gebietes sind lokal-klimatische Faktoren wie Lage, Relief und Vegetation. Infolge seiner geringen Flächengröße besitzt das Plangebiet kleinklimatisch gesehen nur eine geringe Bedeutung. Darüber hinaus bereitet die Planung keine großflächige zusätzliche Bebauung vor. Insofern sind durch die Planaufstellung keine signifikanten klimatischen Veränderungen in der unmittelbaren Umgebung zu erwarten.

Aufgrund des geringen Umfangs hinzukommender Bebauung wird sich das Verkehrsaufkommen in der Umgebung nicht spürbar erhöhen.

Da mit dem Bebauungsplan nur eine geringfügige Nachverdichtung des bestehenden Siedlungsbereiches beabsichtigt ist und insofern keine Neubebauung in einem solchen Umfang entstehen wird, dass sich die bestehenden Siedlungsverhältnisse in relevanter Weise verändern, wird der Energieverbrauch und damit einhergehend der CO₂-Ausstoß nicht wesentlich ansteigen. Für die Neubauten im Plangebiet wird zur Minderung des Energiebedarfes empfohlen, die im Folgenden aufgeführten planerischen Grundsätze zu berücksichtigen:

- kompakte Baukörperausführung, um die Wärmeverluste gering zu halten
- Ausrichtung der Gebäude- und Dachflächenhauptseite nach Süden, um die Nutzungsmöglichkeiten der Solarenergie zu optimieren
- geeigneter Sonnenschutz an der südlichen Gebäudeaußenseite vor Überhitzung im Sommer
- Erzeugung von Wärmeenergie über regenerative Energieträger.

14.2 Klimaanpassung

Die begonnenen Klimaveränderungen äußern sich insbesondere in der zunehmenden Erwärmung sowie in vermehrten Starkregen- und Sturmereignissen. Den Folgen der Klimaveränderung kann städtebaulich insbesondere entgegengewirkt werden durch

- Minimierung von versiegelten Bereichen
- Verzögerung des Spitzenabflusses
- Maßnahmen zur Verringerung der Wärmeabstrahlung (z.B. helle Baumaterialien und Oberflächengestaltung, Verschattung versiegelter Flächen, Bepflanzung von Dächern)

Die Stadt Emmerich hat ein Klimaanpassungskonzept⁸ beschlossen. Dieses enthält im Analyseteil neben einer Nutzungskarte, einer Hitzebelastungskarte und einer Infrarotkarte auch eine Klimatopkarte. Laut dieser Karte befindet sich das Plangebiet des Bebauungsplans im Parkklimatop. In der „Handlungskarte Klimaanpassung Emmerich“ wird die Fläche der Zone 2 „Gebiete, die im Zukunftsszenario

⁸ Geographisches Institut der Ruhr-Universität Bochum: Klimaanpassungskonzept der Stadt Emmerich am Rhein, Bochum, 2016

2051-2060 durch eine Ausweitung der Hitzebelastung betroffen sein werden“ und dort dem Typ A „keine Wohnbevölkerung bis zu einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte im Bereich der neuen Hitzeinsel“ zugeordnet.

Als mögliche Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel wird für diesen Gebietstyp ausgeführt, dass „die Anpassungsmaßnahmen der Zone 1 [...] auch im Bereich der Zone 2 zur Anwendung kommen“ sollten, „auch wenn die Hitzebelastung momentan noch geringer einzustufen ist“ (Klimaanpassungskonzept, S. 42). Genannt werden etwa Standortwechsel und die Vermeidung von besonnten Standorten.

Das Ziel, die Aufenthaltsqualität durch Verringerung der Hitzeentwicklung am Tag zu steigern, könne durch folgende Maßnahmen gefördert werden:

- Beschattung durch Vegetation und Bauelemente (z. B. Pergola, Arkaden)
- Kühleffekte der Verdunstung nutzen (offene Wasserflächen, Begrünung)

17 Bodenordnende Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen sind im Rahmen der Änderung des Bebauungsplans nicht erforderlich. Die neu zu bebauenden Grundstücke befinden sich im Besitz des Bauherrn.

18 Kosten

Herstellungskosten für die Errichtung baulicher Anlagen oder öffentlicher Erschließungsflächen fallen für die Stadt Emmerich am Rhein nicht an.

Erarbeitet: März 2020



Emmerich am Rhein,
Stadt Emmerich am Rhein

Peter Hinze
Bürgermeister

Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

**zur 1. Änderung des Bebauungsplans
H14/3 „Kley'sche Straße“
Stadt Emmerich am Rhein**

Erstellt durch:

StadtUmBau GmbH
Basilikastraße 10
D. 47623 Kevelaer
T. +49 (0)2832 / 97 29 29
F. +49 (0)2832 / 97 29 00
info@stadtumbau-gmbh.de
www.stadtumbau-gmbh.de



16.12.2019

Inhalt

1	EINLEITUNG	1
2	RECHTLICHE GRUNDLAGEN	2
3	PLANUNGSVORGABEN	2
4	ARTENSCHUTZRECHTLICHE PRÜFUNG	3
4.1	Beschreibung des Untersuchungsgebiets und seiner Umgebung	3
4.2	Vorprüfung der Wirkfaktoren	4
4.3	Methode	5
4.4	Ortsbesichtigung	6
4.5	Ergebnisse Ortsbegehung	6
4.5.1	Planungsrelevante Vogelarten	6
4.5.2	Nicht planungsrelevante Vogelarten	6
4.6	Auswertung des Fachinformationssystems	7
5	PROGNOSE ARTENSCHUTZRECHTLICHER KONFLIKTE	16
5.1	Vögel	17
5.2	Säugetiere (Fledermäuse)	21
5.3	Amphibien und Reptilien	23
6	VERMEIDUNGSMABNAHMEN	23
7	GESAMTBEWERTUNG	25
8	LITERATUR/LINKS	26
9	BILDDOKUMENTATION	27

1 Einleitung

Die Stadt Emmerich am Rhein plant, ein Verfahren zur 1. Änderung des Bebauungsplans H 14/3 „Kley'sche Straße“ im Ortsteil Hüthum durchzuführen.

Auslöser für die Bebauungsplanänderung ist eine konkrete Bebauungsabsicht des Eigentümers für den nordöstlichen Teil des Änderungsbereichs, die sich nach dem gültigen Bebauungsplan nicht realisieren lässt. Der rechtskräftige Bebauungsplan enthält zwar für die betreffende Fläche eine Wohngebietsfestsetzung mit überbaubaren Grundstücksflächen, aber nicht in dem beantragten Zuschnitt. Eine Überfahrt über den im Westen verlaufenden Graben, die im Bebauungsplan mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht gesichert ist, soll auf die Nordseite des Grundstückes gelegt werden. In diesem Bereich sollen auch die Baugrenzen geändert werden, um die Bebauung mit zwei Bungalows zu ermöglichen.

Auf dem geplanten großen Grundstück im östlichen Planbereich soll ein Wohnhaus entstehen, das nach der derzeitigen Bebauungsplanfestsetzung im Osten über die festgesetzte Baugrenze hinausragt. Diese Baugrenze soll im Zuge der vorliegenden Änderungsplanung geändert und bis auf 6 m an das Nachbargrundstück verschoben werden. Eine zusätzliche Verdichtung der Bebauung entsteht durch die Änderungsplanung nicht.

Die StadtUmBau Ingenieurgesellschaft, Kevelaer wurde beauftragt, in einer Artenschutzrechtlichen Prüfung festzustellen, ob durch den geplanten Eingriff planungsrelevante Arten betroffen sein und Verbotstatbestände ausgelöst werden könnten.

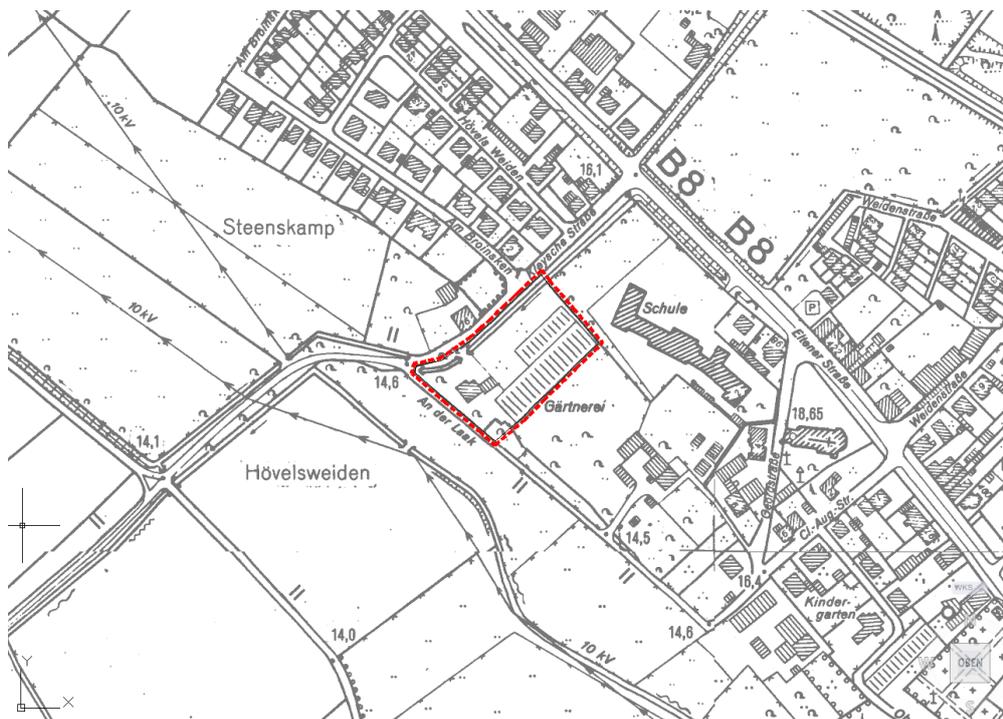


Abbildung 1: Lage des Änderungsbereichs (rot markiert)

2 Rechtliche Grundlagen

Im Rahmen dieses Planvorhabens sind die Belange des Artenschutzes im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) zu berücksichtigen.

Aus den unmittelbar geltenden Regelungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. §§ 44 Abs. 5 und 6 und § 45 Abs. 7 BNatSchG ergibt sich die Notwendigkeit der Durchführung einer Artenschutzprüfung (ASP) im Rahmen von Planungsverfahren oder bei der Zulassung von Vorhaben. Damit sind die entsprechenden Artenschutzbestimmungen der FFH-RL und der V-RL in nationales Recht umgesetzt worden. Bei Zuwiderhandlungen gegen die Artenschutzbestimmungen sind §§ 69ff BNatSchG zu beachten.

Der Prüfumfang einer Artenschutzprüfung beschränkt sich auf die europäisch geschützten FFH-Anhang IV-Arten und die europäischen Vogelarten. Die national besonders geschützten Arten sind nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten freigestellt und werden wie alle übrigen Arten grundsätzlich nur im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt.

Das Landesamt für Natur, Umwelt, und Verbraucherschutz NRW (LANUV) hat für Nordrhein-Westfalen eine naturschutzfachliche Auswahl derjenigen Arten getroffen, die bei der Artenschutzrechtlichen Prüfung im Sinne einer Art-für-Art-Betrachtung einzeln zu bearbeiten sind. Diese Arten werden in NRW planungsrelevante Arten genannt.

Sofern in einem Untersuchungsraum diese planungsrelevanten Arten vorkommen und durch ein genehmigungspflichtiges Vorhaben eine Verletzung der Schädigungs- bzw. Störungsverbote des Bundesnaturschutzgesetzes zu erwarten ist oder erfolgt, ist eine Einzelprüfung der betroffenen Arten durchzuführen. Es ist zu prüfen, ob Verbotstatbestände vom geplanten Vorhaben ausgehen können.

In Nordrhein-Westfalen unterliegen derzeit 184 Tier- und Pflanzenarten der Verpflichtung einer artbezogenen Einzelprüfung. Die größte Artengruppe wird hierbei mit 128 Arten von den Vögeln eingenommen, Säugetiere sind mit derzeit 25 Arten, die Gruppe der Amphibien und Reptilien ist mit 13 Arten vertreten. Von den über 30.000 wirbellosen Tierarten gelten lediglich 12 Arten als planungsrelevant; die Anzahl der Farn- und Blütenpflanzen ist im Verhältnis zu ihrem Gesamtartenbestand in Nordrhein-Westfalen mit nur 6 planungsrelevanten Arten relativ gering.

3 Planungsvorgaben

Landschaftsplan

Das Eingriffsgebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines Landschaftsplans.

Vorgaben des Naturschutzrechts

Naturschutzgebiete oder geschützte Objekte im Sinne des nationalen Naturschutzrechts existieren im Plangebiet nicht. Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder Europäische Vogelschutzgebiete¹ liegen im Plangebiet oder seinem Umfeld ebenso wenig vor wie ein Lebensraumtyp nach der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie² (FFH-Richtlinie).

4 Artenschutzrechtliche Prüfung

4.1 Beschreibung des Untersuchungsgebiets und seiner Umgebung

Das Plangebiet ist rund 7.140 m² groß und befindet sich im Westen des Emmericher Stadtgebiets im Ortsteil Hüthum. Es umfasst die Flurstücke 199, 314, 673, 680 und 686 (tlw.) in der Flur 14 der Gemarkung Hüthum. Das Untersuchungsgebiet wird begrenzt durch die Kley'sche Straße im Nordwesten, das umzäunte Gelände der Grundschule von Hüthum im Nordosten, im Südosten durch Wohnbebauung der Flurstücke 739 bis 746 (Fl. 14 sowie durch die Straße „An der Laak“ im Südwesten.

Derzeit handelt es sich bei der Eingriffsfläche um ein bereits teilweise geräumtes Baufeld, der südliche Teil stellt eine mit Gräsern und Hochstauden sowie einigen verbliebenen Einzelbäumen, insbesondere Tannen bestandene Brache dar. Im Eingriffsbereich finden sich noch einzelne Fundamente der vormals vorhandenen Gewächshäuser sowie ein gemauerter Kamin. Der offene Rohboden im nördlichen Teilbereich wurde stellenweise bereits aufgeschoben.

Südlich an die Eingriffsfläche grenzen die verbliebenen Gebäude und Betriebsflächen der aufgegebenen Gärtnerei. Der Bereich wird durch einen Streifen aus Nadelgehölzen, Weiden und Gebüsch räumlich abgeschirmt. Zur Kley'schen Straße wird der Eingriffsbereich durch einen beidseitig von Baumreihen gesäumten Entwässerungsgraben getrennt. Im Norden grenzt der Änderungsbereich an die Freiflächen eines Grundschulgeländes, während im Osten und Westen Wohnbebauung vorherrscht. Sowohl die Kley'sche Straße als auch der Stichweg zwischen Plangebiet und Schulgelände werden von Straßenbäumen gesäumt, ebenfalls finden sich in den umliegenden Gärten diverse Gehölze und Hecken.

Das Umfeld des Änderungsbereichs ist geprägt von Wohnbebauung des Siedlungsbereiches von Hüthum, darüber hinaus schließt sich der landwirtschaftlich

1 Vogelschutz-Richtlinie - Richtlinie des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (79/409/EWG). - Amtsblätter der Europäischen Gemeinschaft Nr. L103/1 vom 25.04.1979

2 FFH-Richtlinie - Richtlinie 92/43 EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. - Amtsblätter der Europäischen Gemeinschaft Nr. L206/7 vom 22.07.1992

genutzte Außenbereich an, darunter sowohl Intensiväcker, als auch Grünland. Im Nordosten, rund 100 m entfernt, verläuft die Bundesstraße B8, in rund 260 m eine Schienentrasse.

4.2 Vorprüfung der Wirkfaktoren

Nachfolgend werden die Wirkfaktoren aufgeführt, die bei der Realisierung eines Bauvorhabens zu einer Beeinträchtigung von Tier- und Pflanzenarten führen können.

Zu beachten sind bei der geplanten Eingriffsmaßnahme bau-, anlagen- und betriebsbedingte Wirkfaktoren. Es ist zu prüfen, ob diese Wirkfaktoren dazu führen können, dass Exemplare einer europäisch geschützten Art erheblich gestört, verletzt oder getötet werden. Darüber hinaus wird geprüft, ob die Wirkfaktoren so gravierend sind, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten nachhaltig beeinträchtigt werden. Zu berücksichtigen ist dabei aufgrund der Habitatausprägung und Nutzung lediglich der Änderungsbereich selbst sowie die unmittelbar angrenzenden Grundstücke.

Baubedingte Wirkfaktoren:

- Während der Baufeldräumung und durch den weiteren Einsatz von Maschinen und Baufahrzeugen kann es zur Tötung wild lebender Tiere kommen.
- Mit der Baumaßnahme treten in der Regel temporäre Lärmemissionen durch den Baustellenverkehr sowie durch Baugeräte auf. Je nach Intensität kann diese Lärmbelastung zur Vergrämung einzelner Arten führen. Außerdem können durch Lärm- und Lichtimmissionen wild lebende Tiere bei ihrer Fortpflanzung erheblich gestört werden.
- Durch den Einsatz von Maschinen und Baufahrzeugen sowie im Zuge der Baufeldvorbereitung kann es zur Zerstörung und zum Verlust von Lebensstätten bodenbrütender Vogelarten kommen.
- Die Durchführung der Baumaßnahme hat in der Regel eine verstärkte menschliche Anwesenheit im Baugebiet zur Folge, was von den meisten wild lebenden Tieren als Störung empfunden und zur dauerhaften Vertreibung aus dem Gebiet führen kann.

Anlagenbedingte Wirkfaktoren:

- Die Umsetzung baulicher Maßnahmen hat in der Regel eine Veränderung der ehemals vorhandenen Nutzungs- und Biotopstrukturen in einem Baugebiet zur Folge. Diese Veränderungen können neben der direkten Zerstörung von Biotopstrukturen zu einer dauerhaften Zerstörung geeigneter Lebensräume betroffener Tier- und Pflanzenarten führen, die dann nicht mehr oder nur eingeschränkt genutzt werden können.

- Visuelle Störungen durch das Vorhandensein neuer Vertikalstrukturen (Gebäude) als Sichthindernisse für im Offenland brütende Vogelarten können zu einer Entwertung der Bruthabitate führen.
- Künstliches Licht wirkt in der Regel durch einen relativ hohen UV-Anteil im Lichtspektrum auf viele nachtaktive Insekten besonders anziehend. Hierdurch besteht die Gefahr der direkten Verbrennung an den Leuchtenbauteilen oder dem Eindringen in das Leuchtgehäuse, was ebenfalls zum Tode der Tiere führen kann.
- Veränderungen der Geländemorphologie können zu Veränderungen des Grundwasserkörpers und des Abflussverhaltens von Niederschlagswasser (ins Grundwasser, in Oberflächengewässer) führen.

Betriebsbedingte Wirkfaktoren:

- Durch die Bebauung der Planfläche kommt es infolge von diversen Vorgängen wie z. B. Beleuchtung, Bewegung und Personengeräuschen zu Licht- und Lärmimmissionen, die zu Störungen führen können.
- Auftreten einer Störwirkung durch Nutzung von Freiflächen im Umfeld neu entstandener Wohngebiete durch Freizeit- und Erholungssuchende (z.B. Spaziergänger, freilaufende Hunde, Radfahrer).
- Neu entstandene oder stärker frequentierte Straßen können zu erhöhter Mortalität durch Tierkollisionen führen.
- Mit der Realisierung des Bauprojekts geht der bereits bestehende Kraftfahrzeugverkehr weiter, was für wild lebende Tiere auch weiterhin zu negativen visuellen und akustischen Effekten führen wird.

4.3 Methode

Das Plangebiet wurde im Rahmen einer Habitatabschätzung begangen und die örtlichen Gegebenheiten im Hinblick auf artspezifische Verhaltensweisen und Lebensraumansprüche (Potenzial-Analyse) erfasst. Tierarten im Untersuchungsgebiet, insbesondere die Artengruppe Vögel, als Indikatoren für das Lebensraumpotential, wurde mittels Sichtbeobachtung und durch Lautäußerungen erfasst.

Die nähere Umgebung wurde ebenfalls auf mögliche Neststandorte von Vögeln und Quartiere für Fledermäuse (Baumhöhlen/ -spalten, Gebäudespalten), Amphibien und Reptilien abgesucht. Während der Ortsbegehung wurde das gesamte Untersuchungsgebiet per Sichtkontrolle auf Strukturen abgesucht, die das potentielle Vorkommen von Fledermäusen und Reptilien im Untersuchungsgebiet wahrscheinlich erscheinen lassen. Vorhandene Gebäude, sofern zugänglich, wurden auf mögliche Hinweise auf Gebäudebrüter (Nischen/Altnester, Kotspuren/Federn) untersucht. Gleichzeitig wurde das Untersuchungsgebiet als möglicher Landlebensraum von Amphibienarten abgegangen.

Aufgrund der fortgeschrittenen Jahreszeit ist während der Ortsbegehung lediglich das Artenspektrum der Stand- und Strichvögel bzw. Wintergäste zu erwarten.

4.4 Ortsbesichtigung

Am 03.12.2019 wurde eine erste Ortsbegehung des geplanten Eingriffsgebietes zur Abschätzung der im Änderungsbereich möglicherweise vorkommenden planungsrelevanten Arten durchgeführt.

4.5 Ergebnisse Ortsbegehung

Im Untersuchungsgebiet konnten während des Beobachtungszeitraumes insgesamt 6 verschiedene Vogelarten nachgewiesen werden (s. Tabelle 1). Von den für den 1. und 3. Quadranten des Messtischblatts 4103 Emmerich (s. Tabelle 2) bislang nachgewiesenen Arten finden keine im Plangebiet größtenteils keinen adäquaten Lebensraum bzw. essentielle Biotopstrukturen vor oder suchen den Bereich lediglich als Nahrungsgäste auf.

Tabelle 1: Übersicht über die angetroffenen Vogelarten

Wissenschaftlicher Name	Deutscher Name	planungsrelevant
<i>Columba palumbus</i>	Ringeltaube	nein
<i>Corvus corone</i>	Rabenkrähe	nein
<i>Pica pica</i>	Elster	nein
<i>Erithacus rubecula</i>	Rotkehlchen	nein
<i>Parus caeruleus</i>	Blaumeise	nein
<i>Turdus merula</i>	Amsel	nein

4.5.1 Planungsrelevante Vogelarten

Während der Ortsbegehung wurden keine als planungsrelevant eingestuft Vogelarten gesichtet.

4.5.2 Nicht planungsrelevante Vogelarten

Bei den weiteren angetroffenen Vogelarten handelt es sich um weit verbreitete Arten (z.B. Amsel, Ringeltaube) wie sie typischerweise in Siedlungen und siedlungsnahen Bereichen anzutreffen sind und werden als nicht planungsrelevant betrachtet. In NRW weit verbreitete Vogelarten (aber auch solche der Vorwarnliste) werden als nicht planungsrelevant eingestuft. Für diese gelten zwar auch die artenschutzrechtlichen Verbote und diese sind in der Eingriffsregelung zu berücksichtigen, sie sollen aber nach Empfehlung des LANUV NRW im Rah-

men der Artenschutzrechtlichen Prüfung nicht artspezifisch gesondert betrachtet werden (Kiel 2015). Sie befinden sich derzeit in NRW in einem günstigen Erhaltungszustand und sind im Regelfall bei Planverfahren nicht von populationsrelevanten Beeinträchtigungen bedroht (Kiel 2015). Auch sind grundsätzlich keine Beeinträchtigungen der ökologischen Funktion ihrer Lebensumstände zu erwarten (Kiel 2015) sowie keine lokal bedeutsamen Populationen im Untersuchungsraum bekannt.

4.6 Auswertung des Fachinformationssystems

Um eine einheitliche Bearbeitung der Artenschutzthematik zu ermöglichen, hat das Land Nordrhein-Westfalen alle relevanten Informationen zu den geschützten Arten im Fachinformationssystem (FIS) „Geschützte Arten in NRW“ aufbereitet (Kiel 2015, Sudmann et al. 2016, Grüneberg et al. 2016).

Die Erfassung der vor Ort angetroffenen Arten kann nicht vollständig sein, sondern liefert lediglich eine Momentaufnahme. Neben der über die Ortsbesichtigungen erfassten Arten, erfolgte eine Abfrage des Fachinformationssystems Nordrhein-Westfalens am 05.12.2019 für den 1. und 3. Quadranten der TK25 4103 (Emmerich).

Aus der Abfrage resultiert das in Tabelle 2 dargestellte Artenspektrum, reduziert um die Arten, die aufgrund ihrer Lebensweise und der vorliegenden Habitatbedingungen im Plangebiet von vornherein auszuschließen sind (Europäischer Biber), insbesondere Offenlandarten (Feldlerche, Rebhuhn, Wachtelkönig, Wiesenpieper, Feldschwirl, Schwarz- und Blaukehlchen) und Wasservögel (Eisvogel, Löffelente, Krickente, Knäkente, Schnatterente, Tafelente, Graureiher, Kormoran, Wasserralle). Im Hinblick auf eine übersichtliche und systematisierte Prüfung möglicher Verbotstatbestände erfolgt eine Betrachtung der einzelnen Arten anhand von Tabelle 2. Diese enthält eine Auflistung aller artenschutzrechtlich relevanten Arten mit Bemerkungen hinsichtlich ihrer möglichen Betroffenheit durch das Vorhaben. Die Artenliste wurde selektiert um die Lebensraumtypen Kleingehölze, Alleen, Bäume, Gebüsche, Hecken, Säume, Hochstaudenfluren, Gärten, Parkanlagen und Siedlungsbrachen.

Die Abfrage des Fundortkatasters des LANUV im FIS „@LINFOS“ am 05.12.2019 erbrachte keine Nachweise planungsrelevanter Arten im Vorhabensbereich sowie den angrenzenden Flächen.

Tabelle 2: Planungsrelevante Arten im 1. und 3. Quadranten des Messtischblatt
TK25 4103 (Emmerich).

EHZ = Erhaltungszustand

ATL = Atlantische Region

G = günstig

U = unzureichend

S = schlecht

Wissenschaftlicher Name	Deutscher Name	Status	EHZ in NRW (ATL)	Bemerkung
Fledermäuse				
<i>Eptesicus serotinus</i>	Breitflügelfledermaus	Nachweis ab 2000 vorhanden	G↓	„Gebäudefledermaus“ in Siedlungs- und siedlungsnahen Bereichen. Keine Bestandsgebäude bzw. Gebäudequartiere betroffen. Jagdgebiete offene bis halboffene Landschaften über Grünlandflächen mit randlichen Gehölzstrukturen. Radius Jagdgebiet rund 3 km um Quartier. Einzelne Männchen gelegentlich auch Quartiersnutzung von Baumhöhlen u. Nistkästen. Durchführung von Vermeidungsmaßnahmen. UG allenfalls Teilbereich eines pot. Jagdgebietes. Leitstrukturen und Außenbereichsflächen im Umfeld bleiben vollständig erhalten. Keine Betroffenheit.
<i>Nyctalus leisleri</i>	Kleinabendsegler	Nachweis ab 2000 vorhanden	U	Waldfledermaus, keine waldreiche strukturierte Landschaft mit hohem Baumhöhlenangebot, Jagdgebiet Lichtungen oder Grünland an Waldrändern im UG. Keine pot. Sommerquartiere in Baumhöhlen u. Gebäudespalten betroffen.

				Fernstreckenwanderer, Winterquartiere außerhalb Deutschlands. Aktionsraum größer UG. Keine Betroffenheit.
<i>Nyctalus noctula</i>	Abendsegler	Nachweis ab 2000 vorhanden	G	„Waldfledermaus“ in baumhöhlen- und altholzreichen Waldgebieten. Keine pot. Quartiere unterholzreiche Laubwälder an Grünlandbereichen u. entlang Waldrändern, Gewässer u. Auen vorhanden. Siedlungsbranche und Gärten keinesfalls Vorzugshabitat, Außenbereich von Hüthum bleibt unbeeinträchtigt. Keine Leitstrukturen von Verlust betroffen. Aktionsraum größer UG. Keine Betroffenheit.
<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	Mückenfledermaus	Nachweis ab 2000 vorhanden	U↑	Kein pot. Lebensraum gewässerreiche Waldgebiete sowie in baum- und strauchreichen Parklandschaften mit alten Baumbeständen. Kein Verlust Spaltenquartiere an und in Gebäuden, wie Fassadenverkleidungen, Fensterläden oder Mauerhohlräume bzw. Baumhöhlen und Nistkästen. Keine Betroffenheit.
<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Zwergfledermaus	Nachweis ab 2000 vorhanden	G	Siedlungsfledermaus, Kulturfolger; keine pot. Gebäudequartiere von Vorhaben betroffen. Lebensraumpotential bestehender Siedlungsbereich bleibt vollständig erhalten. Möglicherweise von Verlust betroffene Einzelbäume größtenteils ohne pot. als Som-

				merquartier geeignete Strukturen (geringer Stammdurchmesser ohne Spechthöhlen, fehlen großflächig abstehender Borke o. Spalten), Durchführung von Vermeidungsmaßnahmen. Gleichwertige temporäre Ausweichmöglichkeiten für pot. Teilbereich eines Jagdgebiets bzw. Zwischenquartier in Umgebung vorhanden. Keine Betroffenheit.
Vögel				
<i>Accipiter gentilis</i>	Habicht	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G↓	UG Siedlungsbereich, keine geeigneten Gehölze oder Horste vorhanden. Aktionsraum/ Nahrungshabitat größer UG. Allenfalls Nahrungsgast im Umfeld. Keine Betroffenheit.
<i>Accipiter nisus</i>	Sperber	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G	UG im Siedlungsbereich, Fläche kleiner Aktionsraum. Keine geschlossenen Gehölze vorhanden, keine pot Niststätten (Horste/Altnester) in Nadelbäumen im Plangebiet festgestellt. Kein potentieller Teilbereich eines Nahrungshabitats wie Waldränder, baum- heckenreiche Kulturlandschaft; Reviertreu. Keine Betroffenheit.
<i>Anthus trivialis</i>	Baumpieper	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	U	UG Siedlungsbereich sowie Gärten und Baufeld, kein Lebensraum sonnige Waldränder, Lichtungen, Kahlschläge, junge Aufforstungen, lichte Wälder sowie Heide- und Mooregebiete, Grünländer und Brachen

				mit einzelnen Bäumen Hecken und Feldgehölzen sowie strukturreicher Strauchschicht. Bodenbrüter. Keine Betroffenheit.
<i>Asio otus</i>	Waldohreule	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	U	Keine Altnester/Horste anderer Arten in Gehölzen mit Schutz von Nadelbäumen festgestellt. Keine Hinweise auf Nutzung der vorhandenen Nadelbäume als Ruhestätte wie Kotsuren oder Gewölle. Nahrungshabitat alle Offenland-Habitattypen, Aktionsraum größer UG. Allenfalls Nahrungs-/ Wintergast, ausreichend Ausweichmöglichkeiten an Koniferen im direkten Umfeld. Keine Betroffenheit.
<i>Athene noctua</i>	Steinkauz	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G↓	Keine Höhlenbrutplätze an Obst-Kopfbäumen/ Gebäudenischen vorhanden. UG Siedlungsbereich. Kein Nahrungshabitat mit offenem, kurzgrasigen Grünland und Sitzwarten. Standorttreu. Keine Betroffenheit.
<i>Buteo buteo</i>	Mäusebussard	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G	UG Siedlungsbereich. Keine Horste in Gehölzen in Waldrandnähe vorhanden. Nahrungshabitat Offenland-Habitattypen, Aktionsraum größer UG. Keine Betroffenheit.
<i>Carduelis cannabina</i>	Bluthänfling	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	unbek.	UG keine offene bis halboffene, heckenreiche Agrarlandschaft, Heide-, verbuschte Ödlandflächen. Eingriffsfläche größtenteils Baufeld keinesfalls Vorzugshabitat. Ausweichhabitate Gärten im Umfeld sowie landwirtschaftlich genutzter Außenbereich blei-

				ben unbeeinträchtigt und stehen als temporäre, höherwertige Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung. Keine Betroffenheit.
<i>Ciconia ciconia</i>	Weißstorch	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G	UG keine halboffene bäuerliche Kulturlandschaft, feuchte Flussniederungen, Auen, feuchte Grünlandflächen. Keine Brutplätze im UG vorhanden. Keine Betroffenheit.
<i>Corvus frugilegus</i>	Saatkrähe	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G	Kulturfolger, keine Nester(kolonien) vorhanden, keine größeren Gehölze von Vorhaben betroffen. Bekannte Kolonien im Bereich Emmerich Ortskern. Sehr geringe Flächengröße innerhalb Siedlungsbereich, pot. Nahrungshabitat landwirtschaftlich genutzter Außenbereich bleibt unbeeinträchtigt. Keine Betroffenheit.
<i>Coturnix coturnix</i>	Wachtel	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	U	Offenlandart, UG Siedlungsbereich. Bodenbrüter. Fläche keine gehölzarme Kulturlandschaft mit ausgedehnten Ackerflächen, Feldern, Wiesen, Brachflächen, lichtem Grünland mit ausreichend Sämereien. Keine Betroffenheit.
<i>Cuculus canorus</i>	Kuckuck	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	U↓	UG keine Parklandschaften, Heide-, Moorgebiete, lichte Wälder, Siedlungsränder. Lebensraumpotential Wirtsvogel der Siedlungsbereiche und Gärten im Umfeld bleibt erhalten. Keine Betroffenheit.
<i>Delichon urbica</i>	Mehlschwalbe	Nachweis 'Brutvorkommen'	U	Keine Altnester im Umfeld vorhanden, keine Gebäude betroffen. Nahrungshabitat/

		ab 2000 vorhanden		Luftraum steht nach Eingriff weiter zur Verfügung. Keine Betroffenheit.
<i>Dryobates minor</i>	Kleinspecht	Nachweis 'Brutvor- kommen' ab 2000 vorhanden	U	Kein lichter Laub-Mischwald m. hohem Totholzanteil u. Höhlenangebot. Aktions- raum größer UG. Keine Betroffenheit.
<i>Dryocopus martius</i>	Schwarzspecht	Nachweis 'Brutvor- kommen' ab 2000 vorhanden	G	Keine hohen, freien Stäm- me mit BHD>35cm (insb. Buche); kein Nadel- Mischwald mit hohem Alt- /Totholzanteil. Aktionsraum größer UG. Keine Betrof- fenheit.
<i>Falco peregrinus</i>	Wandfalke	Nachweis 'Brutvor- kommen' ab 2000 vorhanden	G	Keine Brutmöglichkeiten Gebäudenischen/ Altnester vorhanden. Nahrungshabi- tat größer UG. Allenfalls Nahrungsgast. Keine Be- troffenheit.
<i>Falco tinnunculus</i>	Turmfalke	Nachweis 'Brutvor- kommen' ab 2000 vorhanden	G	Keine pot. Gebäudequartie- re von Vorhaben betroffen. Nahrungshabitat Vielzahl Offenland-Habitattypen u. Siedlungsbereiche. Aktions- raum größer UG. Allenfalls Nahrungsgast. Keine Be- troffenheit.
<i>Hirundo rustica</i>	Rauchschnalbe	Nachweis 'Brutvor- kommen' ab 2000 vorhanden	U	Keine Neststandorte betref- fen. UG Siedlungsbereich ohne landwirtschaftliche Gebäude. Als Luftjäger steht die Fläche als Nah- rungshabitat auch nach dem Eingriff zur Verfügung. Keine Betroffenheit.
<i>Luscinia megarhyn- chos</i>	Nachtigall	Nachweis 'Brutvor- kommen' ab 2000 vorhanden	G	Keine unterholzreichen Laubwälder, gewässernahe, gebüschreiche Waldränder. Gebüsch/Sträucher inner- halb Siedlungsbereich/ Bau- fläche keinesfalls Vorzugs- habitat. Keine Betroffenheit.

<i>Passer montanus</i>	Feldsperling	Nachweis 'Brutvor- kommen' ab 2000 vorhanden	U	UG Siedlungsbereich. Ort- streu, keine Ruhestätten in Gärten und an umliegenden Gebäuden festgestellt. Akti- onsraum größer UG, allen- falls Nahrungsgast. Ländli- ches Umfeld außerhalb UG bleibt erhalten. Keine Be- troffenheit.
<i>Pernis apivorus</i>	Wespenbussard	Nachweis 'Brutvor- kommen' ab 2000 vorhanden	U	Kein Nisthabitat Gehölze, Waldränder mit alten Laub- bäumen, reich strukturierte Landschaft mit feuchten Laub-Mischwäldern. Breites Spektrum Nahrungshabitate mit staatenbildenden Insek- ten, allenfalls Nahrungs- gast. Keine Betroffenheit.
<i>Phoenicurus phoeni- curus</i>	Gartenrotschwanz	Nachweis 'Brutvor- kommen' ab 2000 vorhanden	U	Höhlenbrüter in lichten Alt- holzbeständen, Wäldern, Waldränder, Lichtungen, Gärten, Parks, Friedhöfen. Umfeld UG gewisses Le- bensraumpotential Gärten im Siedlungsbereich. Re- viertreu Eingriffsfläche mit frischem Baufeld aus Roh- boden und dicht bewachse- ner Brache jedoch keines- falls essentielles Nahrungs- habitat wie kurzwüchsige, spärliche Vegetation, offene trockensandige Böden, Kurzrasen oder Obstwie- sen. Keine potentiellen Niststätten Kopf-/ Höhlen- bäume o. Gebäudenischen im Eingriffsbereich vorhan- den. Keine Betroffenheit.
<i>Strix aluco</i>	Waldkauz	Nachweis 'Brutvor- kommen' ab 2000 vorhanden	G	Keine alten Laub- und Mischwälder, keine halbof- fene Kulturlandschaft im UG. Keine alten Kopfbäume mit geeigneten Baumhöh- len. Aktionsraum größer

				UG. Keine Betroffenheit.
<i>Streptopelia turtur</i>	Turteltaube	Nachweis 'Brutvor- kommen' ab 2000 vorhanden	S	UG keine offene bis halboffene Parklandschaften mit Wechsel aus Agrarfläche und Gehölzen in wärmtrockener Lage. Allenfalls Nahrungsgast in Umgebung. Keine Betroffenheit.
<i>Sturnus vulgaris</i>	Star	Nachweis 'Brutvor- kommen' ab 2000 vorhanden	unbek.	Charaktervogel beweidete, halboffene Landschaften und feuchte Grasländer, Kulturfolger in Ortschaften. Koloniebrüter in Astlöchern, Baumhöhlen, Gebäudenischen u. -spalten. Kein ausreichendes Angebot an Niststätten vorhanden. UG kein bevorzugtes Nahrungshabitat wie trockenes, kurzgrasiges Grünland insb. Weiden, Herbst-Winter häufig Obstplantagen. Keinesfalls essentielles Habitatelement, gleichwertige Ausweichmöglichkeiten im direkten Umfeld vorhanden. Keine Betroffenheit.
<i>Tyto alba</i>	Schleiereule	Nachweis 'Brutvor- kommen' ab 2000 vorhanden	G	Kulturfolger in halboffenen Landschaften. UG Siedlungsbereich. Allenfalls Nahrungsgast im landwirtschaftlich genutzten Umfeld. Keine Gebäude mit Nist-Ruheplatz/ geräumige Nischen vorhanden. Aktionsraum größer UG. Keine Betroffenheit.
Amphibien				
<i>Triturus cristatus</i>	Kammolch	Nachweis ab 2000 vorhanden	G	UG keine Niederungslandschaften von Fluss- und Bachauen, Altarmen, Abgrabungsgewässern und Teichen insbesondere mit reich verkrauteter Unter-

				wasservegetation, ohne Fischbesatz. Offenlandart. Kein Landlebensraum größere Feuchtgrünlandflächen mit Hecken, Feldgehölzen und Wäldern. Keine Betroffenheit.
Reptilien				
<i>Coronella austriaca</i>	Schlingnatter	Nachweis ab 2000 vorhanden	U	Kein offener bis halboffener Lebensraum mit mosaikartiger heterogener Vegetationsstruktur und steiniger bis felsiger, schnell austrocknender Standort. Isolierter Siedlungsbereich. Keine felsigen Winterquartiere vorhanden. Keine Betroffenheit.

5 Prognose artenschutzrechtlicher Konflikte

Ziel der Planung ist lediglich die Änderung der überbaubaren Grundstücksflächen und GFL-Flächen innerhalb des bereits festgesetzten Allgemeinen Wohngebiets. Über die bereits vorgesehene Nutzung hinaus sind durch die Änderungsplanung keine negativen Auswirkungen auf die Pflanzen- und Tierwelt zu erwarten. Die derzeit im südlichen Änderungsbereich vorhandene und dicht mit Gräsern, Hochstauden und einigen Einzelbäumen bestandene Brache ist im Zuge des Planvorhabens von bau- bzw. anlagebedingtem Verlust betroffen. Ebenfalls überbaut wird der nördliche Teilbereich, bei dem es sich größtenteils bereits um ein vorbereitetes Baufeld mit Rohböden handelt. Aufgrund der festgesetzten GRZ von 0,4 geht jedoch nur ein Teil der derzeit vorhandenen und vormals mit Gewächshäusern bebauten Freifläche als solche wieder verloren. Zukünftig wird diese größtenteils als (Vor-)Garten und Stellplatzfläche genutzt werden. Die im südlichen Änderungsbereich sowie entlang des Grabens der Kley'schen Straße vorhandenen Gehölze liegen teilweise innerhalb der Baugrenzen und können, bei zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht endgültig feststehender Bebauung, in Teilen nicht erhalten werden. In Verbindung mit den neu entstehenden Gärten ist der Verlust der vorhandenen, teilweise gebietsfremden Ziergehölze und Sträucher angemessen kompensiert. Baubedingte Störwirkungen (Lärm, Erschütterungen, optische Störungen, menschliche Anwesenheit) existieren im Untersuchungsgebiet bereits und sind lediglich temporär sowie auf den unmittelbar angrenzenden Siedlungsbereich beschränkt. Die geringen zukünftigen betriebsbedingten Störwirkungen welche von einer reinen Wohnbebauung ausgehen könnten, bewegen sich unter dem Niveau der vormaligen

gewerblichen Nutzung und beschränken sich auf die im Umfeld bereits vorhandene Wohn-, Freizeit- und öffentliche Nutzung sowie den Anliegerverkehr. Möglicherweise im Umfeld dennoch vorkommende planungsrelevante Arten sind bereits an entsprechende Störungen gewöhnt, wobei die derzeitigen Habitatbedingungen im Untersuchungsgebiet allgemein nur einen kurzzeitigen Zustand darstellen. Der südlich, jenseits des bestehenden Siedlungsrandes beginnende Außenbereich von Hüthum ist durch diesen vom Änderungsbereich optisch getrennt, Flächen im Außenbereich bleiben daher von Projektwirkungen unbeeinträchtigt. Die Erschließung erfolgt ebenfalls über das bestehende Straßennetz.

5.1 Vögel

In Tabelle 2 dieses Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages ist unter „Bemerkung“ aufgeführt, ob die entsprechende Art unter den vor Ort vorgefundenen Habitatbedingungen im Untersuchungsgebiet potentiell vorkommen könnte. Zur Ermittlung der Auswirkungen des Eingriffs auf Tier- und Pflanzenarten sind gegebene Vorbelastungen zu berücksichtigen.

Die im Messtischblatt aufgeführten Vogelarten übersteigen um ein Vielfaches die während der Ortsbegehung angetroffenen Arten. Bei den angetroffenen Arten handelt es sich ausschließlich um nicht-planungsrelevante Arten, obgleich aufgrund der Jahreszeit nicht das gesamte potentielle Brutvogelspektrum anzutreffen ist. Die in Tabelle 2 aufgeführten Arten finden im Eingriffsgebiet keine essentiellen Habitatstrukturen (Lebensraumfunktion) und Niststätten vor, oder besuchen das weitere Umfeld des Eingriffsgebietes nur als Nahrungsgäste, bzw. Irrläufer.

Das Eingriffsgebiet ist durch die vormalige Nutzung, die Lage im Siedlungsbereich und die damit verbundenen Lärmemission der Pkw, die in Teilen der Eingriffsfläche vorhandene bzw. bereits erfolgte Bautätigkeit sowie häufige menschliche Anwesenheit vorbelastet. Die Anwesenheit von störungssensiblen Arten (insb. Offenlandarten) ist auch aufgrund der die kleinflächige Eingriffsfläche umgebenden Vertikalstrukturen auszuschließen.

Für Greifvögel wie den Mäusebussard oder auch den Habicht, deren Nahrungshabitat die Größe des Plangebietes um ein Vielfaches übersteigen, dient der Eingriffsbereich allenfalls als mögliches Randgebiet eines Nahrungshabitats. Es handelt sich dabei jedoch keinesfalls um einen essentiellen Bestandteil ihres Nahrungshabitats und Ausweichmöglichkeiten sind in höherer Qualität im angrenzenden Außenbereich vorhanden. Für Gebäudebrüter wie Turmfalke und Schleiereule fehlen im Eingriffsbereich zudem Gebäude welche potentielle Niststätten aufweisen könnten, an den im Umfeld befindlichen Gebäuden konnten ebenfalls keine Altnester, Gebäudenischen, Einflugmöglichkeiten oder Nistkästen festgestellt werden. Die im südlichen Änderungsbereich vorhandenen Nadelgehölze, hauptsächlich Tannen, könnten von Waldohreulen zwar potentiell als (Winter-) Ruheplatz genutzt werden, entsprechende Hinweise wie Kotspuren oder Gewölle unterhalb der vollständig zugänglichen und gut einsehbaren

Bäume, oder auch Hinweise auf potentielle Brutreviere wie Altnester von Krähen etc., wurden jedoch nicht festgestellt. Ist ein Erhalt der Gehölze im Rahmen von Baumaßnahmen im südlichen Teilbereich nicht möglich, stehen zahlreiche weitere Gehölze mit einer vergleichbaren Eignung als Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung (bspw. südlich und westlich des Untersuchungsgebietes). Somit bleibt die ökologische Funktion für ein möglicherweise während der Ortsbegehung dennoch nicht festgestelltes lokales Vorkommen der Waldohreule im räumlichen Zusammenhang auch ohne weitere Maßnahmen erhalten. Die Waldohreule kommt regelmäßig in Siedlungs- bzw. Siedlungsrandbereichen vor und weist eine geringe Empfindlichkeit gegenüber menschlichen Störwirkungen auf. Erhebliche bau-, betriebsbedingte Störungen von Brut- oder Ruheplätzen im weiteren Umfeld der Maßnahme bzw. eine Beeinträchtigung lokaler Populationen sind auch aufgrund der bestehenden Vorbelastungen mit hinreichender Sicherheit auszuschließen. Die Frist zur Entnahme der betroffenen Gehölze sollte zur Sicherheit lediglich, aufgrund der frühzeitig im Jahr erfolgenden Revierbesetzung, im verkürzten Zeitraum zwischen dem 1. Oktober und 31. Januar stattfinden. Ein auslösen von Verbotstatbeständen kann so mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Nahrungshabitate von Luftjägern, wie Mehl- und Rauchschnalbe, die das Gelände möglicherweise zur Nahrungssuche überfliegen, werden durch die geplante Maßnahme nicht beeinträchtigt. Auch nach dem Eingriff stehen ihnen der Luftraum im Plangebiet sowie die landwirtschaftlichen Flächen in der Umgebung für die Nahrungssuche zur Verfügung. Altnester konnten an den im südlichen Untersuchungsgebiet verbliebenen Gebäude nicht festgestellt werden, weitere Bestandsgebäude werden im Rahmen der Maßnahme nicht abgebrochen oder baulich verändert.

Für Feldvögel und Offenlandarten ist die Fläche aufgrund der geringen Größe, häufigen menschlichen Anwesenheit und der umgebenden vertikalen Strukturen ungeeignet. Zudem ist die Fläche durch die umgebende Bebauung und Verkehrswege sowie dem Fehlen von strukturreichen, ackerbegleitenden Saum- und Randstrukturen für Arten wie das Rebhuhn kein geeigneter Biotopkomplex. Das Untersuchungsgebiet bietet aufgrund seiner geringen Flächengröße und der Lage im Siedlungsbereich kein Potential als Rast- und Überwinterungsgebiet für Rastvögel wie arktische Gänse bzw. Lebensstätte für Wasservögel. Essentielle Habitatbestandteile wie Oberflächengewässer fehlen im Untersuchungsgebiet sowie dessen Umfeld vollständig, ebenfalls fehlen ruhige als Nahrungshabitat geeignete Grünland- und Ackerflächen, Überflutungsbereiche sowie störungsarme Schlaf- und Trinkplätze.

Das Untersuchungsgebiet weist keine Eignung für planungsrelevante Arten der geschlossenen Wälder auf. Arten wie der Schwarzspecht benötigen beispielsweise lichte Laub- und Mischwälder mit einem hohen Alt- und Totholzanteil. Hinweise auf eine Eignung konnte an den wenigen im Umfeld befindlichen Bäumen nicht festgestellt werden. Auch für den Kuckuck oder die Turteltaube

als Bewohner halboffener Parklandschaften bzw. als randständige Waldvogelart fehlen geeignete Habitatstrukturen wie lichte und sonnige Laubwälder. Ausweichhabitate wie strukturreiche Gärten und Parkanlagen mit hohem Baumbestand liegen im Umfeld der Baufläche ebenfalls nicht vor bzw. bleiben wie auch die straßenbegleitende Baumreihen vom Vorhaben unbeeinträchtigt.

Die Arten Feldsperling und Star benötigen Siedlungsränder bzw. ein ländliches Umfeld mit hohem Grünlandanteil und nutzen als Höhlenbrüter sowohl Gehölze als auch Gebäudenischen als Niststätten. Aufgrund der im Plangebiet vorliegenden Habitatstrukturen ist dieses als Brut- und Nahrungshabitat größtenteils ungeeignet, Hinweise auf Vorkommen konnten ebenfalls nicht festgestellt werden. Darüber hinaus bleibt das Lebensraumpotential des ländlichen Umfelds auch nach der Durchführung des Vorhabens erhalten. Es handelt sich bei beiden Arten um anpassungsfähige Kulturfolger, welche auch in Ortschaften und Siedlungsrandbereiche vordringen und eine höhere Toleranz gegenüber möglichen Störwirkungen wie Lärm und menschliche Anwesenheit aufweisen. Eine Betroffenheit kann mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Für weitere in Siedlungsbereichen vorkommende Höhlenbrüter wie den Gartenrotschwanz fehlen essentielle Habitatelemente wie eine abwechslungsreiche Bewirtschaftung mit kleinräumigen Strukturen, ausreichende natürliche Bruthöhlen (größtenteils Nadelgehölze u. geringer Stammdurchmesser) sowie geeignete Nahrungsflächen bestehend aus offenen Bodenbereichen und kurzwüchsiger, schütterer Vegetation mit einem ausreichenden Insektenangebot (Baufeld aufgrund laufender Arbeiten ungeeignet). Die außerhalb des Plangebiets vorhandenen hochwüchsige Laubbäume weisen zwar an einigen wenigen Stellen Ausfaltungen an Astabschnitten auf, diese bleiben im Rahmen der Maßnahmen, wie auch die umgebenden Gartenflächen, vollständig erhalten.

Angesichts von möglicherweise dennoch vorhandenen, jedoch unwahrscheinlichen Vorkommen von planungsrelevanten Gebüschbrütern wie dem Bluthänfling (welche als Ausweichhabitat auch Gärten im Siedlungsbereich als potentiellen Lebensraum nutzen) sind auch ohne weitergehende Untersuchungen bzw. Ausgleichsmaßnahmen nicht von Verbotstatbeständen (Störung, Verlust essentieller Nahrungshabitate, bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten) betroffen, sofern die ggf. notwendige Entfernung von Gebüschstrukturen noch vor dem Beginn der Brutphase erfolgt und so, entgegen der Erwartung, dennoch im Gebiet vorhandenen, brutwilligen Individuen ein ausweichen in das qualitativ gleichwertige, nähere Umfeld ermöglicht wird. Eine möglicherweise dennoch vorhandene geringfügige ökologische Funktion des Untersuchungsgebietes bleibt so im räumlichen Zusammenhang erhalten. Im Rahmen der zukünftigen Nutzung als Allgemeines Wohngebiet sowie der Verfügbarkeit umliegender, qualitativ gleichwertiger Ausweichmöglichkeiten und der hohen Störungsresistenz des seit jüngerer Zeit zunehmenden Kulturfolgers sind keine relevanten und nachhaltigen Auswirkungen auf eine möglicherweise nicht festgestellte örtliche Population zu erwarten. Bau- oder anlagebedingte Verluste von potentiellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten, bzw. betriebsbedingte Störungen können für die

Gilde der Gebüschbrüter bei Durchführung der vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahme mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegene Habitate werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Resümee

Das Gebiet ist bereits durch die umgebende Bebauung, die vormalige Nutzung als Gärtnerei, die Lage im Siedlungsbereich und die damit verbundenen Lärmemissionen der Pkw sowie die in Teilen bereits stattfindende Bautätigkeit in direkter Umgebung vorbelastet. Des Weiteren verhindern die Störungen durch Straßenverkehr sowie menschliche Anwesenheit (Wohn-, Öffentliche und Freizeitnutzung) im Siedlungsbereich ein mögliches Vorkommen besonders störungsempfindlicher planungsrelevanter Arten (insbesondere Offenland-Arten, Rastvögel/Wintergäste) im Eingriffsgebiet. Für Waldarten und Wasservögel geeignete Biotopstrukturen fehlen innerhalb des Untersuchungsgebietes vollständig.

Der Gehölzbestand im Umfeld des Vorhabens sowie die umliegenden Gärten bleiben vollständig erhalten, eine Entwertung potentieller Fortpflanzungs- und Ruhestätten bzw. eine Beeinträchtigung lokaler Populationen kann daher mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Möglicher Störwirkungen während der Bauphase (Lärm) sind lediglich temporär und auf das unmittelbare Umfeld des Plangebiets beschränkt. Zudem liegen durch die bereits vorhandene Bautätigkeit im nördlichen Untersuchungsgebiet bereits Störwirkungen vor. Die Lebensraumfunktion für häufige Arten der Siedlungsbereiche bleibt auch nach Umsetzung der Maßnahme vollständig erhalten und Ausweichmöglichkeiten für die Bauphase sind in gleicher Qualität im direkten Umfeld vorhanden. Eine Entfernung von Gebüsch/Gehölzen ist derzeit nicht genau verortbar, sollte dies im Bereich der südlichen Grundstücksgrenze notwendig werden, sollte dies außerhalb der Brutphase erfolgen. Ein Verlust pot. Niststätten von Gebüschbrütern, auch von Allerweltsarten, für die ebenfalls die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gelten, bzw. eine Tötung oder Verletzung von Individuen kann so mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Das Artenspektrum während der Ortsbegehung beschränkte sich im Wesentlichen auf die im Siedlungs- und Siedlungsrandbereich vorkommenden so genannten Allerweltsarten (z.B. Amsel, Elster), die bei der Artenschutzrechtlichen Prüfung keine vertiefende Beachtung finden, da sie sich in einem günstigen Erhaltungszustand befinden. Zum Schutz der Gebüschbrüter/Allerweltsarten, die evtl. in den Sträuchern, Hecken und Bäumen brüten, sind für die Fäll- und Rodungsarbeiten die gesetzlich vorgeschriebenen Zeiten (1. Oktober bis 29. Februar) zu beachten, da es ansonsten zu Verstößen gegen § 44 Abs. 1 BNatSchG (Tötung, Verletzung, Verlust Niststätte) auch bei nicht planungsrelevanten Brutvogelarten kommen kann.

Unter Berücksichtigung der artspezifischen Habitatansprüche und Verhaltensweisen der hier betrachteten Arten sind für keine dieser Arten Verbotstatbe-

stände nach § 44 in Bezug auf die geplante Baumaßnahme zu sehen. Das vorhandene Lebensraumpotential bleibt für die aufgeführten Arten im räumlichen Zusammenhang vollständig erhalten, eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 ist für keine der Arten zu beantragen.

5.2 Säugetiere (Fledermäuse)

Die Abfrage des Messtischblattes ergab für den Großraum potentielle Vorkommen der Fledermausarten Breitflügel, Mücken-, Zwergfledermaus, Abendsegler und Kleinabendsegler, aus dem Fundortkataster (@LINFOS) liegen jedoch keine Hinweise auf planungsrelevante Fledermausarten für das Untersuchungsgebiet sowie dessen Umfeld vor.

Während der Ortsbegehung wurde das Untersuchungsgebiet auf potentiell geeignete Habitatstrukturen, bzw. Quartiermöglichkeiten für Fledermäuse abgesehen. Die Existenz eines geeigneten Habitats bzw. Habitatkomplexes für Waldarten (bspw. Abendsegler) kann im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden, da die vorhandenen Strukturen im Siedlungsbereich keine größeren Gehölze in Verbindung mit einem strukturreichen Umland aufweisen. Es fehlen im Umfeld essentielle Habitatelemente wie unterholzreiche Laubwälder mit einem großen Bestand an Baumhöhlen sowie potentielle Jagdgebiete wie Lichtungen, Waldränder und Grünland. Auch bevorzugte Biotopstrukturen der Mückenfledermaus wie Gewässer fehlen. Darüber hinaus bestehen im Untersuchungsgebiet durch Verkehr, Wohnnutzung und Bautätigkeiten bereits Vorbelastungen in Form von Lärm, optischen Störungen (nächtlicher Beleuchtung, Lichtreflexe), Erschütterungen, menschlicher Anwesenheit und weiteren Beunruhigungen. Eine Betroffenheit von entsprechenden Arten durch Verlust von Quartieren (Fortpflanzungs- und Ruhestätten, bzw. Winterquartiere), erhebliche Störungen, oder Individuenverlust/-verletzung kann aufgrund ungeeigneter Biotopstrukturen ausgeschlossen werden. Das Plangebiet ist durch den bestehenden Siedlungsrand vom südlichen Außenbereich optisch abgeschirmt, möglicherweise erhebliche Störwirkungen durch zusätzliche nächtliche Beleuchtung sind somit nicht zu erwarten, diese sollte jedoch auch aufgrund eines möglicherweise geänderten Jagdverhaltens von Arten der Siedlungsbereiche sowie Beeinträchtigung von Durchzüglern generell minimiert werden. Ein Auslösen von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG durch bau-, anlage- oder betriebsbedingte Wirkfaktoren kann somit mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Grundsätzlich ist es aufgrund von Erfassungslücken möglich, dass zumindest häufigere Arten wie z.B. die Zwerg- und Breitflügelfledermaus im Siedlungsbereich angetroffen werden könnten. Ein Abbruch von weiteren, möglicherweise als Quartier geeigneten Bestandsgebäuden findet jedoch nicht statt. Die im südlichen Teilbereich vorhandenen Wohngebäude bleiben unbeeinträchtigt. Zusätzliche nächtliche bau- oder betriebsbedingte Störungen, welche bis in die umgebenden Biotopstrukturen wirken könnten, werden nicht ausgelöst.

Bei der Zwergfledermaus handelt es sich um eine sehr anpassungsfähige Art, welche als Kulturfolger auch in Siedlungen häufig vorkommt. Sommerquartiere und Wochenstuben, aber auch Winterquartiere (hier zusätzlich Keller und Felsen) finden sich an einer Vielzahl von Gebäudetypen und Spaltenräumen. Auch Gehölze (tlw. Nistkästen) werden, häufig von Männchen, als Ruhestätten genutzt. Als Nahrungshabitat dienen Kleingehölze, Gewässer und lockere Laub-Mischwälder sowie im Siedlungsbereich Gärten, Gehölze und Straßenlaternen.

Die Breitflügelfledermaus ist eine fast reine Gebäudefledermaus in Siedlungs- und siedlungsnahen Bereichen mit hohem Gehölzanteil, welche nur in Ausnahmefällen Baumhöhlen oder Nistkästen nutzt. Winterquartiere befinden sich in der Regel in Kellern, Stollen und Höhlen sowie geeigneten Spaltenverstecken an Gebäuden. Die Art nutzt einen Quartierverbund aus mehreren Ausweichquartieren in enger Nachbarschaft, welche regelmäßig gewechselt werden. Dabei handelt es sich um Hohlspalten in Dachkonstruktionen und Zwischendecken sowie Mauerwerk. Jagdgebiete sind Offenland und halboffene Landschaften, großflächige, oft beweidete Grünlandhabitate, Waldränder, Parks und Gärten sowie Straßenlaternen in einem Umkreis von zumeist unter 3 km (in Siedlungen selten weiter als 1000 m) um das Quartier.

Die Arten verfügen über eine hohe Anpassungsfähigkeit hinsichtlich der Wahl ihrer Quartiere (auch kurzfristige Wechsel von Ruhestätten) und finden im Umfeld des Vorhabens bei temporären Störungen geeignete Ausweichmöglichkeiten vor. Der Luftraum im Plangebiet bleibt auch nach der Maßnahme als potentielles Nahrungshabitat erhalten, lineare Leitstrukturen sowie Zugstraßen werden durch die Maßnahme ebenfalls nicht entwertet oder zerschnitten. Darüber hinaus besteht nur eine geringere Empfindlichkeit von Arten der Siedlungsbereiche gegenüber temporären baubedingten Störungen wie den bereits bestehenden Lärm und Lichtreizen. Der Baumbestand im Eingriffsbereich weist aufgrund seiner Ausprägung keine Eignung als potentielle Fortpflanzungs- und Ruhestätte, insbesondere für größere Zwergfledermausvorkommen wie Wochenstuben- und Winterquartieren bzw. Männchenquartieren der Breitflügelfledermaus, auf. Zur Vermeidung der Tötung möglicherweise dennoch vorhandener einzelner Individuen im Sommer- und Übergangsquartier sollte die Entfernung der Gehölze (sofern notwendig) im winterkalten Zeitraum zwischen Dezember und Februar erfolgen, da ein Vorkommen winterschlafender Tiere mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann. Der geringe Verlust temporärer Freiflächen und Einzelgehölzen führt nicht zu einem nennenswerten Habitatverlust für Fledermäuse der Siedlungsbereiche, das Lebensraumpotential des Untersuchungsgebietes bleibt während der temporären Bauphase im räumlichen Zusammenhang sowie nach Abschluss der Maßnahme vollständig erhalten.

Ein bau-/ anlagebedingter Individuenverlust bzw. eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes möglicherweise dennoch vorhandener lokaler Fledermauspopulationen durch den geplanten Eingriff kann im räumlichen Zusam-

menhang mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, eine vertiefende Prüfung im Hinblick auf die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG ist nicht erforderlich.

5.3 Amphibien und Reptilien

Reptilien oder Amphibien wurden bei der Ortsbesichtigung nicht angetroffen. Ein Vorkommen kann aufgrund der isolierten Lage im Siedlungsbereich, des mangelnden Lebensraumpotentials und der fehlenden Versteckmöglichkeiten oder potentiellen Winterquartiere im Eingriffsgebiet ausgeschlossen werden.

Auch für Amphibien gilt, dass ein Vorkommen aufgrund der erst seit kurzem bestehenden Habitatausprägung im Änderungsbereich sowie fehlender Oberflächengewässer, auch temporärer Kleinstgewässer und der bestehenden Baufeldvorbereitungen ausgeschlossen werden kann. Der außerhalb, an der nordwestlichen Plangebietsgrenze verlaufende Graben führte auch zum Zeitpunkt der Ortsbegehung kein Wasser, zudem fehlen weitere potentiell geeignete Biotopstrukturen wie begleitende Ufervegetation oder angrenzende Feuchtwiesen. Es besteht keine Betroffenheit.

Ein Vorkommen von Reptilien kann aufgrund der Lage im Siedlungsbereich und des fehlenden Lebensraumpotentials durch den Mangel an geeigneten wärmebegünstigten Biotopstrukturen und potentiellen Winterquartieren (kein ungestörter Rohboden/ grabbarer Sand, Mager-/Trockenrasen, sonnenexponierte Stein-/Totholzhaufen sowie Trockenmauern und Hanglagen) im Eingriffsgebiet ausgeschlossen werden.

Ein Auslösen von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG durch das Vorhaben kann mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

6 Vermeidungsmaßnahmen

V1: zeitliche Einschränkung bei Gehölzbeseitigung

Generell gilt, dass zum Schutz der Brutvögel die Baufeldvorbereitungen, insbesondere mögliche Baumfällungen, erst nach Beendigung der Brutzeit durchzuführen sind. Die Brutzeit der festgestellten Arten beginnt in dieser Region Mitte März und endet Ende Juli/August (Mildenberger 1984). Dies gilt auch für weitere mögliche Brutvogelarten. Lediglich die Ringeltaube brütet auch im August und September noch (Mildenberger 1984). Die Baufeldvorbereitungen sind im Zeitraum vom 1. Oktober bis 29. Februar durchzuführen. Falls eine Baumfällung im August/September erfolgen soll, ist zuvor zu kontrollieren, ob sich besetzte Ringeltaubennester in den Bäumen befinden. Falls dies zutrifft, kann die Fällung erst nach dem Flüggewerden der Küken erfolgen. Hinsichtlich möglicherweise dennoch vorhandener, potentieller Vorkommen der Art Waldohreule sind unbedingt notwendige Entnahmen von Nadelgehölzen bereits vor dem 31. Januar vorzunehmen.

Selbst wenn Brutvorkommen nicht wahrscheinlich sein sollten, unterliegen dem Verbot der Tötung auch alle anderen europäischen Vogelarten (§ 44 Abs. 1 BNatSchG) und im Plangebiet angetroffenen sogenannten Allerweltsarten. Auszuschließen sind solche Verbotstatbestände nur außerhalb der Brutzeit.

Die im Eingriffsgebiet stehenden Bäume und Gehölze bzw. ihre Wurzelbereiche, die nicht von einer Fällung betroffen sind, sind vor Beschädigungen durch den Baubetrieb mittels Absperrungen zu schützen.

V2: Verwendung insektenfreundlicher Leuchtmittel / Beschränkung der Beleuchtung

Zum Schutz von Insekten und Fledermäusen sollte zum einen die Notwendigkeit von Beleuchtung auf ein Mindestmaß reduziert und insektenfreundliche Beleuchtung verwendet werden. Der Spektralbereich der verwendeten Lampen sollte gering sein, am besten im Bereich zwischen 570 bis 630 nm. Des Weiteren sollten nur abgeschirmte Lampen verwendet werden, die das Licht nach unten abstrahlen.

7 Gesamtbewertung

In Anbetracht der vorliegenden Erkenntnisse und unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen ist nicht davon auszugehen, dass durch die Realisierung des Vorhabens planungsrelevante Arten verletzt oder getötet werden (§ 44 Abs. 1 BNatSchG) bzw. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (§ 44 Abs. 5 BNatSchG) beschädigt oder zerstört werden. Des Weiteren sind keine Störungen zu erwarten, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen könnten.

Es gibt keine Hinweise darauf, dass lokale Populationen von den geplanten Maßnahmen negativ betroffen werden könnten. Insbesondere bleibt die nach § 44 Abs. 5 BNatSchG zu schützende „ökologische Funktion“ der Fortpflanzungs- und Ruhestätten (s. o.) durch das Vorhaben für alle planungsrelevanten Arten im räumlichen Zusammenhang erhalten.

8 Literatur/Links

GRÜNEBERG, C., S.R. SUDMANN, F. HERHAUS, P. HERKENRATH, M.M. JÖBGES, H. KÖNIG, K. NOTTMAYER, K. SCHIDELKO, M. SCHMITZ, W. SCHUBERT, D. STIELS & J. WEISS (2016): ROTE LISTE DER BRUTVOGELARTEN NORDRHEIN-WESTFALENS, 6. FASSUNG, STAND: JUNI 2016. CHARADRIUS 52: 1-66.

KIEL, E.-F. (2005): Artenschutz in Fachplanungen. LÖBF-Mitteilungen 2005 (1): 12-17.
(<http://www.naturschutz-fachinformationssysteme-nrw.de/artenschutz/web/babel/media/artenschutzinfachplanungen.pdf>)

KIEL, E.-F. (2015): Einführung Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen.
(http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/web/babel/media/einfuehrung_geschuetzte_arten.pdf)

KAISER (2012): Planungsrelevante Arten in NRW: Liste mit Ampelbewertung des Erhaltungszustands (13.01.2012) _____ (http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/web/babel/media/ampelbewertung_planungsrelevante_arten.pdf)

LANUV NRW (2013): Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen – Messtischblätter, (<http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/de/start.html>)

MILDENBERGER, H. (1984): Die Vögel des Rheinlandes. Band 2, Papageien - Rabenvögel. Beitrag. Avifauna Rheinland Heft 19 – 21. DÜSSELDORF

MKULNV (MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, LANDWIRTSCHAFT, NATUR- UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW) (2017) (Hrsg.): „Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in Nordrhein-Westfalen – Bestandserfassung und Monitoring. Bearb. FÖA Landschaftsplanung GmbH Trier (M. KLUBMANN, J. LÜTTMANN, J. BETTENDORF, R. HEUSER) & STERNA KRANENBURG (S. SUDMANN) u. BÖF Kassel (W. HERZOG). Schlussbericht zum Forschungsprojekt des MKULNV Nordrhein-Westfalen Az.: III-4 - 615.17.03.13.

MUNLV (Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW) (2015): Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen. Vorkommen, Erhaltungszustand, Gefährdungen, Maßnahmen. DÜSSELDORF

MUNLV (2010): VV-Artenschutz: Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG(V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz). – Rd.Erl.d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz v. 13.04.2010, - III 4 – 616.06.01.17 – in der Fassung der 1. Änderung vom 15.09.2010

NWO (NORDRHEIN-WESTFÄLISCHE ORNITHOLOGENGESSELLSCHAFT) & LANUV (LANDESAMT FÜR NATUR, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW) (HRSG.), GRÜNEBERG, C., S. R. SUDMANN, J. WEISS, M. JÖBGES, H. KÖNIG. V. LASKE, M. SCHMITZ U. A. SKIBBE (2013): DIE BRUTVÖGEL NORDRHEIN-WESTFALENS. LWL-MUSEUM FÜR NATURKUNDE. MÜNSTER

SÜDBECK, P., H. ANDRETZKE, S. FISCHER, K. GEDEON, T. SCHIKORE, K.SCHRÖDER & C. SUDFELDT (Hrsg.) (2005): Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands. RADOLFZELL

SUDMANN, S.R., M. SCHMITZ, P. HERKENRATH, M.M. JÖBGES (2016): Rote Liste wandernder Vogelarten Nordrhein-Westfalens, 2. Fassung, Stand: Juni 2016. Charadrius 52: 67-108.

9 Bilddokumentation



Foto 1: Blick entlang Kley'sche Straße auf westlich des Plangebiets gelegenen Siedlungsbereich Hüthums



Foto 2: Zuwegung zum südlichen Gärtneigelande



Foto 3: Südwestlich des Plangebiets gelegener Außenbereich von Hüthum



Foto 4: Nördliche Plangebietsgrenze mit daran anschließendem Schulgelände



Foto 5: Nördlicher Teilbereich des Plangebiets mit vorbereitetem Baufeld



Foto 6: Zentrum des Plangebiets mit östlich angrenzender Wohnbebauung



Foto 7: Südlicher Teil des Plangebiets mit Brachfläche und Nadelgehölzen sowie verbliebenem Kamin der bereits abgebrochenen Gewächshäuser

Dieser artenschutzrechtliche Fachbeitrag wurde vom Verfasser nach bestem Wissen und Gewissen unter Verwendung der im Text angegebenen Literatur/Links erstellt.

StadtUmBau GmbH
Basilikastraße 10
D. 47623 Kevelaer
T. +49 (0)2832 / 97 29 29
F. +49 (0)2832 / 97 29 00
info@stadtumbau-gmbh.de
www.stadtumbau-gmbh.de



Kevelaer, 16.12.2019

Bearbeitung:

M.Sc. Stadt- Landschaftsökologe Maik Schultz

Anlage 2 - Protokoll einer Artenschutzprüfung (ASP)

A.) Antragsteller oder Planungsträger (zusammenfassende Angaben zum Plan/Vorhaben)

Allgemeine Angaben

Plan/Vorhaben (Bezeichnung): 1. Änderung Bebauungsplan H14/3 "Kley'sche Straße"

Plan-/Vorhabenträger (Name): Stadt Emmerich am Rhein Antragstellung (Datum): 16.12.2019

Auslöser für die BPlan-Änderung ist eine konkrete Bebauungsabsicht des Eigentümers für den nordöstlichen Teil des Änderungsbereichs, die sich nach dem gültigen Bebauungsplan nicht realisieren lässt. Die betreffende Fläche ist bereits festgesetztes Wohngebiet, jedoch ist die Änderung der überbaubaren Grundstücksflächen notwendig um die Bebauung mit zwei Bungalows sowie einem Wohnhaus zu ermöglichen. Das Plangebiet ist rund 7.140 m² groß und befindet sich im Westen des Emmericher Stadtgebiets, Gemarkung Hüthum Flst.199, 314, 673, 680, 686 (tlw.) der Flur 14.

Stufe I: Vorprüfung (Artenspektrum/Wirkfaktoren)

Ist es möglich, dass bei FFH-Anhang IV-Arten oder europäischen Vogelarten die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG bei Umsetzung des Plans bzw. Realisierung des Vorhabens ausgelöst werden? ja nein

Es sind bei Planänderung keine vorhabenbedingten Projektwirkungen zu erwarten, welche bei Umsetzung der vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG auslösen könnten, die ökol. Funktion bleibt im räumlichen Zusammenhang vollständig erhalten.

Stufe II: Vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände

(unter Voraussetzung der unter B.) (Anlagen „Art-für-Art-Protokoll“) beschriebenen Maßnahmen und Gründe)

Nur wenn Frage in Stufe I „ja“:

Wird der Plan bzw. das Vorhaben gegen Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen (ggf. trotz Vermeidungsmaßnahmen inkl. vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen oder eines Risikomanagements)? ja nein

Arten, die nicht im Sinne einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung einzeln geprüft wurden:
Begründung: Bei den folgenden Arten liegt kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor (d.h. keine erhebliche Störung der lokalen Population, keine Beeinträchtigung der ökologischen Funktion ihrer Lebensstätten sowie keine unvermeidbaren Verletzungen oder Tötungen und kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko). Es handelt sich um Irrgäste bzw. um Allerweltsarten mit einem landesweit günstigen Erhaltungszustand und einer großen Anpassungsfähigkeit. Außerdem liegen keine ernst zu nehmende Hinweise auf einen nennenswerten Bestand der Arten im Bereich des Plans/Vorhabens vor, die eine vertiefende Art-für-Art-Betrachtung rechtfertigen würden.

Stufe III: Ausnahmeverfahren

Nur wenn Frage in Stufe II „ja“:

1. Ist das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt? ja nein
2. Können zumutbare Alternativen ausgeschlossen werden? ja nein
3. Wird der Erhaltungszustand der Populationen sich bei europäischen Vogelarten nicht verschlechtern bzw. bei FFH-Anhang IV-Arten günstig bleiben? ja nein

Antrag auf Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Nur wenn alle Fragen in Stufe III „ja“:

Die Realisierung des Plans/des Vorhabens ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt und es gibt keine zumutbare Alternative. Der Erhaltungszustand der Populationen wird sich bei europäischen Vogelarten nicht verschlechtern bzw. bei FFH-Anhang IV-Arten günstig bleiben. Deshalb wird eine Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt. Zur Begründung siehe ggf. unter B.) (Anlagen „Art-für-Art-Protokoll“).

Nur wenn Frage 3. in Stufe III „nein“:

(weil bei einer FFH-Anhang IV-Art bereits ein ungünstiger Erhaltungszustand vorliegt)

Durch die Erteilung der Ausnahme wird sich der ungünstige Erhaltungszustand der Populationen nicht weiter verschlechtern und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes wird nicht behindert. Zur Begründung siehe ggf. unter B.) (Anlagen „Art-für-Art-Protokoll“).

Antrag auf Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG

Nur wenn eine der Fragen in Stufe III „nein“:

Im Zusammenhang mit privaten Gründen liegt eine unzumutbare Belastung vor. Deshalb wird eine Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten gem. § 67 Abs. 2 BNatSchG beantragt.

**Protokoll einer Artenschutzprüfung (ASP)
C.) Naturschutzbehörde**

Formular LANUV Stand 26.08.2010, mit Ergänzungen

Ergebnis der Prüfung durch die zuständige Naturschutzbehörde	
Antragsteller: Stadt Emmerich am Rhein	
AZ.: 6.1 61 26 01/02	Lage: Gemarkung Hüthum, Flur 14, Flurstücke 314, 673, 680, 686 (tlw.), 871 und 872
Vorhaben: Bebauungsplan Nr. H 14/3 1. Änderung der Stadt Emmerich am Rhein	
Fachbeitrag zur ASP I vom: Januar 2020 als Teil der Entwurfsbegründung (Öffentlichkeitsbeteiligung § 3 Abs. 2 BauGB), „Bebauungsplan H 14/3, Kleysche Straße' 1. vereinfachte Änderung“	bearbeitet von: StadtUmBAu, Kevelaer
Naturschutzbehörde: Kreis Kleve, Nassauerallee 15-23, 47533 Kleve Prüfung durch: Dipl.-Biol. Meyer am: 03.03.2020	
Entscheidungsvorschlag: <input checked="" type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Zustimmung mit Nebenbestimmungen (s.u.) <input type="checkbox"/> Ablehnung	
1. Es gibt keine ernst zu nehmenden Hinweise auf Vorkommen von FFH-Anhang IV-Arten oder europäischen Vogelarten, die durch den Plan bzw. das Vorhaben betroffen sein könnten.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Nur wenn Frage 1. „nein“: 2. Es liegt kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs.1 BNatSchG vor. Begründung (ggf. ausführliche Begründung in gesonderter Anlage):	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Nur wenn Frage 2. „nein“: 3. Es ist eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich. Alle drei Ausnahmevoraussetzungen sind aus naturschutzfachlicher Sicht erfüllt, so dass die Ausnahme erteilt bzw. in Aussicht gestellt* bzw. befürwortet** wird. Begründung (ggf. ausführliche Begründung in gesonderter Anlage):	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Nur wenn Frage 3. „nein“: (und sofern im Zusammenhang mit privaten Gründen eine unzumutbare Belastung vorliegt) 4. Es wird eine Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG gewährt bzw. befürwortet**. Begründung (ggf. ausführliche Begründung in gesonderter Anlage):	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Hinweis: Bei einer Ortskontrolle am 02.03.2020 waren die Gehölze im nordwestlichen Viertel des Flurstückes 871 der Flur 14 der Gemarkung Hüthum noch nicht gefällt, während auf der restlichen Fläche des Flurstückes die Baufeldfreiräumung bereits erfolgte. Es wird daher ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Verletzungs- und Tötungsverbot des § 44 (1) BNatSchG ¹ unmittelbar gelten und bei der Baufeldfreiräumung (z.B. Arbeiten während der Brutzeit) zu beachten sind. Der Verbotstatbestand des § 39 (5) Nr. 3 BNatSchG ist zu berücksichtigen (Verbot Hecken, lebende Zäune, Gebüsch und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden, auf den Stock zu setzen oder zu beseitigen). Demnach dürfen Hecken nur im Zeitraum 01. Oktober bis 29. Februar beseitigt werden. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans sind keine Änderungen an den bereits vorhandenen Gebäuden des Flurstückes 872 der Flur 14 der Gemarkung Hüthum geplant. Daher sind bei zukünftigen Änderungen an der äußeren Fassade der vorhandenen Gebäude (wie Wärmedämmung, Dachausbau, Anbau bzw. Abriss) die Verbotsvorschriften des § 44 (1) BNatSchG ggf. in Verbindung mit § 44 (5) BNatSchG im Einzelfall zu prüfen.	

Unterschrift: i.A.

Meyer

¹ Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434)



Tauw

Anlage 4 zu Vorlage 05-16 2317/2020

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

Gefährdungsabschätzung

**Gärtnerei Fa. Zweering
Kley'sche Straße in Emmerich-Hüthum
(B-Plan H 14/3)**

Projekt-Nr. Tauw Umwelt: 2327902

Tauw GmbH

Richard-Löchel-Straße 9

47441 Moers

Zentrale: 02841 / 1490-0

Fax: 02841 / 1490-11

E-mail: info.moers@tauw.de

UNTERSUCHUNGSBERICHT

Gefährdungsabschätzung

Gärtnerei Fa. Zweering
Kley'sche Straße in Emmerich-Hüthum
(B-Plan H 14/3)

Projekt-Nr. Tauw Umwelt: 2327902

Auftraggeber:

PLANEG mbH
Bauplanungs- u. Entwicklungsgesellschaft
Boschstraße 16
47533 Kleve

Projektleiter
Tauw GmbH:

Stephan Herlitzius
Dipl.-Geol.

Moers, 31. Oktober 2000
2327902hzt_g01.doc/hbt



INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFGABENSTELLUNG	3
2	STANDORTBESCHREIBUNG	4
2.1	Allgemeines, Nutzung	4
2.2	Geologie	5
2.3	Hydrogeologie	5
3	AUSGEFÜHRTE ARBEITEN	6
3.1	Boden	6
3.2	Bodenluft	7
4	ERGEBNISSE DER UNTERSUCHUNGEN	9
4.1	Bodenaufbau	9
4.2	Ergebnisse der chemischen Untersuchungen	10
4.2.1	Bewertungskriterien	10
4.2.2	Bodenluft	10
4.2.3	Boden	11
5	GEFÄHRDUNGSABSCHÄTZUNG	15



Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 3.1.1:	Untersuchungsprogramm	7
Tabelle 4.2.1:	Untersuchte Bodenluftproben	10
Tabelle 4.2.2:	Analysenergebnisse, Einzelproben und Oberflächenproben	11
Tabelle 4.2.3:	Analysenergebnisse in der Originalsubstanz, Mischprobe Auffüllmaterial ..	12
Tabelle 4.2.4:	Analysenergebnisse im Eluat, Mischprobe Auffüllmaterial	12

ANLAGEN

1. Übersichtsplan
2. Lageplan der Bohrpunkte
- 3.1 Geologischer Schnitt
- 3.2 Kontaminationsplan
4. Schichtenverzeichnisse, Bohrprofile
5. Probenahmeprotokolle
6. Analysenlisten



1 **AUFGABENSTELLUNG**

Im Bereich des B-Plan-Gebietes H 14/3 in Emmerich-Hüthum sollte überprüft werden, ob auf dem Gärtnereigrundstück Fa. Zweering, An der Laak 1, schutzgutgefährdende Bodenverunreinigungen vorliegen.

Der Untersuchungsumfang wurde in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde festgelegt.

Auf der Grundlage eines Angebotes vom 05.07.2000 wurde die Tauw GmbH durch die PLANEG mbH am 25.09.2000 schriftlich mit der Durchführung der erforderlichen Arbeiten und der Erstellung einer Gefährdungsabschätzung beauftragt.



2 STANDORTBESCHREIBUNG

2.1 Allgemeines, Nutzung

Das Untersuchungsgrundstück liegt im Bereich Kley'sche Straße / An der Laak in Emmerich-Hüthum, zwischen den Ortschaften Emmerich und Elten. Etwa 150 m bzw. 300 m nordöstlich verlaufen die Bundesstraße B 8 (Eltener Straße) und die Eisenbahnstrecke Emmerich-Niederlande. Die Autobahn A 3 verläuft etwa 2,2 km nordöstlich. Der Rhein fließt in einer Entfernung von etwa 1,7 km im Südwesten des Untersuchungsgebietes. Mit Mittelpunktkoordinaten von $R = 2513861,8$ und $H = 5746141,3$ befindet sich das Grundstück im Bereich der Topographischen Karte Blatt 4103 Emmerich. Die untersuchte Fläche umfaßt die Flurstücke 199 und 314 und weist eine Größe von etwa 6.260 m² auf.

Das Grundstück wird durch einen Gärtnereibetrieb genutzt. Hinweise auf eine anderweitige gewerblich-industrielle Vornutzung gibt es nicht. Große Bereiche des Gärtnereibetriebs wurden vor ca. 10 – 15 Jahren stillgelegt. Derzeit befindet sich noch ein Blumenhandel im Erdgeschoß des Wohnhauses. Das südöstliche der beiden Gewächshäuser ist bereits weitgehend abgebaut. Im südlichen Abschnitt des nordwestlichen Gewächshauses lagern Abfälle und Reststoffe, darunter Leergebinde, Kfz-Ersatzteile und 3 Altautos. Im mittleren Bereich befand sich vormalig das Kesselhaus mit Öl-/Koksofen und einem Kamin. Der nördlich anschließende Abschnitt ist ungenutzt und leer.

Die Außenbereiche, die früher zur Aufzucht von Rosen und Freilandstauden genutzt wurden, liegen derzeit weitgehend brach und sind bewachsen. Im südlichen Geländeabschnitt, auf dem Flurstück 314, befindet sich ein oberirdischer 20.000-l-Heizöltank in einer Betonwanne. Der Behälter wurde leertankt und seit Stilllegung der Gewächshäuser nicht mehr befüllt. Eine Stilllegung mit Restentleerung, Reinigung, Entgasung und ordnungsgemäßer TÜV-Abnahme hat bislang nicht stattgefunden.

Das Gelände ist eben, leicht terrassiert und bis auf die Überbauung, die Zufahrt und den Parkplatz vor dem Wohnhaus unversiegelt. Die durchschnittliche Geländehöhe ist gemäß bereitgestellter Planunterlagen mit etwa 14,5 m ü. NN zu veranschlagen.



2.2 Geologie

Die Untersuchungsfläche liegt im Bereich sandiger bis kiessandiger Terrassenablagerungen des Rheines. An der Oberfläche werden diese örtlich von etwa 1 m – 2 m mächtigen lehmigen Hochflutablagerungen bedeckt.

Die Terrassensande und -kiessande werden von tertiären Meeresablagerungen, bei denen es sich i.d.R. um tonig-schluffige Feinsande handelt, unterlagert.

2.3 Hydrogeologie

Die im Untersuchungsgebiet verbreiteten Sande und Kiessande der Rheinterrassen stellen einen ergiebigen Grundwasserleiter dar. Die Basis wird durch die gering durchlässigen Tertiärschichten gebildet. Hauptvorfluter für das Grundwasser ist der Rhein, der etwa 1,7 km im Südwesten in westsüdwestliche Richtung abfließt.



3 AUSGEFÜHRTE ARBEITEN

3.1 Boden

Auf der Untersuchungsfläche wurden am 28.09.2000 insgesamt 5 Kleinrammbohrungen (B 1 bis B 5) ausgeführt.

Die Kleinrammbohrungen wurden i.d.R. bis in eine Tiefe von 3,0 m uGOK geführt. Aufgrund eines Bohrhindernisses (vermutlich Betonboden) in 1,5 m Tiefe mußte die Bohrung B 4 vorzeitig eingestellt werden. An den übrigen Bohrpunkten wurde das Bohrziel, die gewachsene Bodenunterlage, erreicht.

Bei den Kleinrammbohrungen wurden Sonden mit 60, 50 und 40 mm Durchmesser eingesetzt. Die Schichtenfolge der Bohrungen wurde nach DIN 4022 aufgenommen und organoleptisch auf mögliche Verunreinigungen untersucht. Das Bohrgut wurde meterweise beprobt, bei Schichtwechsel oder organoleptischen Befunden auch enger. Bei der Probenahme wurde das Probenmaterial aus der Mitte des Sondenquerschnittes entnommen. Der Randbereich, der im Kontakt mit der Sonde stand, wurde verworfen. Die Bodenproben wurden in 250 ml Weithalsschraubdeckelgläser gefüllt, gekühlt transportiert und unter Lichtabschluß aufbewahrt. Nach jeder Probenahme wurde eine sorgfältige Reinigung bzw. Dekontamination der Gerätschaften durchgeführt.

Die Kleinrammbohrungen wurden entsprechend der angetroffenen örtlichen Verhältnisse im Hinblick auf mögliche Schadstoffeintragsstellen verteilt. Demnach ergaben sich folgende Zuordnungen:

- B 1: am Heizöltank, Außenbereich
- B 2: neben Altauto, südl. Abschnitt Gewächshaus
- B 3: neben Altauto, südl. Abschnitt Gewächshaus
- B 4: ehem. Kesselhaus/Kamin, mittl. Abschnitt Gewächshaus
- B 4a: neben Kamin, nördl. Abschnitt Gewächshaus
- B 5: nördl. Abschnitt Gewächshaus

Ausgewählte Bodenproben wurden in der Originalsubstanz auf den Gehalt an Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) und polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK n. EPA) untersucht. Weiterhin erfolgte an einer zusammengestellten Mischprobe aus dem obersten erbohrten Bodenabschnitt (Auffüllmaterial/Oberboden) eine Untersuchung gemäß den Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA).



Zusätzlich wurde im Bereich der vormalig gärtnerisch genutzten Flächen, sowohl innerhalb als auch außerhalb der bestehenden und ehemaligen Gewächshäuser, gemäß BBodSchV mittels insgesamt 10 Einstichen bis 0,6 m Tiefe oberflächennahes Probenmaterial gewonnen und zu teufenbezogenen Mischproben (0,00 - 0,10 m uGOK, 0,10 - 0,35 m uGOK und 0,35 - 0,60 m uGOK) zusammengestellt. Die Mischproben aus den Teufenbereich 0,00 - 0,10 m und 0,10 - 0,35 m wurden anschließend im Labor auf ihren Gehalt an Organochlorpestiziden (Pflanzenschutzmitteln) untersucht.

In Tabelle 3.1.1 ist das Untersuchungsprogramm zusammengestellt.

Tabelle 3.1.1: Untersuchungsprogramm

Bohrung	Datum	Endteufe [m uGOK]	Gesamt- anzahl Proben EP/MP	Analytikumfang			
				KW (IR)	PAK (16)	LAGA (MP)	PBSM
B 1	28.09.00	3,00	4 EP	2	-	x	-
B 2	28.09.00	3,00	4 EP	1		x	-
B 3	28.09.00	3,00	4 EP	1		x	-
B 4	28.09.00	1,50	1 EP	1	1	-	-
B 4a	28.09.00	3,00	4 EP	1	1	x	-
B 5	28.09.00	3,00	4 EP	-	-	x	-
Einstiche	28.09.00	0,00 - 060	3 MP	-	-	1	2
Σ 5 KRB		16,50	21	6	2	1	-
10 Ein- stiche		6,00	3 MP	-	-	-	2

KRB: Kleinrammbohrung

EP: Einzelproben

MP: Mischproben

PBSM: Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel, z. B. HCH, HCB, Aldrin etc.

3.2 Bodenluft

Zur Erkundung der Bodenluft wurden die Bohrungen B 2, B 4a und B 5 zu Bodenluftpegeln (DN 25) ausgebaut. Die Filterstrecke lag jeweils in der Tiefenlage von 1,00 m bis 2,00 m uGOK. Der Ringraum der Bodenluftpegel wurde bis 0,10 m oberhalb der Filterstrecke mit Filterkies verfüllt. Der restliche Bohrlochbereich wurde bis zur Geländeoberkante mit hochquellfähigen Tonpellets (Quellton, Bentonit) abdichtet. Die Quelltonschichten wurden, um einen



Einfluß der atmosphärischen Luft zu unterbinden, mit einer Mächtigkeit von mindestens 0,80 m ausgeführt. Der Ausbau der Bodenluftpegel ist der Profildarstellung im Anhang (Anlage 4) zu entnehmen.

Nach ausreichender Quellzeit des Bentonits wurden die Bodenluftpegel am 02.10.2000 beprobt.

Vor der eigentlichen Probenahme wurden die Bodenluftpegel klargepumpt, d. h. es wurde mindestens das 3-fache Pegelvolumen abgepumpt. Im Anschluß wurde jeweils ein Bodenluftvolumen von 1.000 ml mit einem Volumenstrom von 200 ml/min auf ein Aktivkohleröhrchen gezogen. Die Probenahmeprotokolle liegen in der Anlage 5 bei.

Die entnommenen Proben wurden kühl und unter Lichtabschluß transportiert. Anschließend erfolgte im Labor die chemische Untersuchung auf monoaromatische Verbindungen (BTEXN) und leichtflüchtige Halogenkohlenwasserstoffe (LHKW).



4 ERGEBNISSE DER UNTERSUCHUNGEN

4.1 Bodenaufbau

Im Zuge der Bohrarbeiten wurde im Bereich der Bohrungen B 1 und B 4 Auffüllmaterial angetroffen. Bei der Untersuchungsstelle B 1 reicht dieses bis etwa 0,5 m unter Gelände und setzt sich aus geogenem Boden mit Beimengungen von Betonbruchstücken, Schotter und Keramikbruchstücken zusammen. Im ehem. Kesselhaus (B 4) wurde bis zu einem Bohrhindernis aus Beton in einer Tiefe von 1,5 m unter Gelände ebenfalls Auffüllmaterial erbohrt. Hierbei handelt es sich um vorwiegend sandiges Material mit Fremdstoffbeimengungen von z. B. Bauschutt und Beton, Glas und Asche. An der Oberfläche sind darin auch Pflanzenreste festgestellt worden.

An den übrigen Bohrpunkten lagert an der Geländeoberfläche eine etwa 0,3 m mächtige Schicht aus schluffigem Oberboden mit Pflanzenresten. Unterhalb der Auffüllung bzw. des Oberbodens folgten bis zu einer Teufe von durchschnittlich etwa 2,00 – 2,50 m uGOK schluffige Feinsande von brauner Farbe. Tiefer liegende Abschnitte des erbohrten Bodenprofils werden bis zur jeweiligen Endteufe von 3,0 m relativ einheitlich von braunen bis hellgrau-braunen Sanden aufgebaut in denen nur noch deutlich untergeordnet bindige Einlagerungen auftreten. Am Ansatzpunkt der Bohrung B 1 wurde zwischen 2,0 m und 2,5 m uGOK noch eine schluffig-tonige Zwischenschicht erbohrt.

Im Zuge einer organoleptischen Prüfung des Bohrgutes ergaben sich neben dem aufgeführten Fremdstoffinhalt keine weiteren Auffälligkeiten, z. B. in Form von Fremdgerüchen.

Ab Bohrtiefen zwischen 2,8 m und 2,9 m unter Gelände wurde eine stark erhöhte Bodenfeuchte festgestellt. Hierbei handelt es sich voraussichtlich um die grundwassererfüllte Bodenzone.



4.2 Ergebnisse der chemischen Untersuchungen

4.2.1 Bewertungskriterien

Die Bodenluftergebnisse werden mit den Prüfwerten der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) verglichen, die für eine Bewertung aus wasserwirtschaftlicher Sicht vorgeschlagen worden sind. Bei einer Unterschreitung der Prüfwerte gilt ein Gefahrenverdacht i.d.R. als ausgeräumt.

Die Bewertung der Ergebnisse der Feststoffanalysen für oberflächennahe Proben (0,00 m bis 1,00 m) erfolgt im Hinblick auf eine Abschätzung der Gefährdungen über den Direktpfad unter Verwendung der Bodenprüfwerte des MURL-Erlasses sowie der Bundesbodenschutzverordnung. Herangezogen werden die Prüfwerte für eine gewerblich-industrielle Nutzung. Zusätzlich sind im Hinblick auf eine zukünftige Umnutzung die Prüfwerte für Kinderspielflächen (im Sinne einer multifunktionalen Nutzung) mit aufgeführt.

Darüber hinaus erfolgt eine Bewertung anhand der Zuordnungswerte der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) und der Prüfwerte der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA). Die LAGA-Werte sind für eine Einstufung hinsichtlich der Wiederverwertbarkeit von Böden konzipiert worden. Das Z 2-Niveau entspricht dabei einer Wiedereinbaumöglichkeit mit definierten technischen Sicherungsvorkehrungen. Die LAWA-Prüfwerte ermöglichen die Bewertung von Analyseergebnissen im Hinblick auf Gefährdungspotentiale für das Schutzgut Grundwasser.

4.2.2 Bodenluft

In Tabelle 4.2.1 sind die Analyseergebnisse der Bodenluftprobe aufgeführt.

Tabelle 4.2.1: Untersuchte Bodenluftproben

Sondierung	Probennummer	Entnahmetiefe von ... bis [m uGOK]	Analyseergebnisse [mg/m ³]	
			BTEXN	LHKW
LAWA-Liste, Prüfwerte			5 - 10	5 - 10
B 2	BL 2	1,00 - 2,00	1,16	0,65
B 4a	BL 4a	1,00 - 2,00	0,32	0,37
B 5	BL 5	1,00 - 2,00	0,27	0,29



Wie aus der tabellarischen Übersicht ersichtlich wird, sind zwar in allen untersuchten Proben Spuren an BTEXN und LHKW nachgewiesen worden, die Vergleichswerte nach LAWA werden jedoch durch die ermittelten Konzentrationen nicht erreicht oder überschritten.

4.2.3 Boden

In Tabelle 4.2.2 sind die Analysenergebnisse der Feststoffproben aufgeführt.

Tabelle 4.2.2: Analysenergebnisse, Einzelproben und Oberflächenproben

Proben-Nr.	Entnahmetiefe von ... bis [m uGOK]	Analysenergebnisse [mg/kg TS]						
		HCH	HCB	Aldrin	DDT	KW (IR)	PAK (16)	Benzo(a)-pyren
BBodSchV	Gewerbe-/Industrie	400	200	10*	200*	-	-	12
	Kinderspielflächen	5	4	2	40	-	-	2
MURL-Erlaß (G/I)		-	-	-	-	-	-	10
LAWA o. Prüfwert		-	-	-	-	1.000	10	-
LAGA-Liste (Z 2)		-	-	-	-	1.000	20	-
B 1.01	0,00 – 0,50	-	-	-	-	< 50	-	-
B 1.05	2,50 – 3,00	-	-	-	-	< 50	-	-
B 2.01	0,00 – 0,30	-	-	-	-	< 50	-	-
B 3.01	0,00 – 0,20	-	-	-	-	< 50	-	-
B 4.01	0,00 – 1,50	-	-	-	-	< 50	3.700	140
B 4a.01	0,00 – 0,30	-	-	-	-	< 50	1,1	0,09
Oberflächenprobe	0,00 – 0,10	n.n.	0,007	n.n.	0,021**	-	-	-
Oberflächenprobe	0,10 – 0,35	n.n.	0,005	n.n.	0,006**	-	-	-

* Prüfwerte für Park- und Freizeitanlagen, für Gewerbe-/Industriegebiete existiert kein Prüfwert

** als Summe aus 2,4-DDT und 4,4-DDT

n. n.: nicht nachweisbar

fett: ≥ Prüfwerte n. LAGA (Z 2), MURL oder BBodSchV. Hervorhebung von Überschreitungen nach MURL und BBodSchV nur im Teufenbereich 0,00 - 1,00 m



Tabelle 4.2.3: Analysenergebnisse in der Originalsubstanz, Mischprobe Auffüllmaterial

Parameter	Einheit	Meßwerte	LAGA-Zuordnungswerte				LAWA	MURL	BBodSchV
			Z 0	Z 1.1	Z 1.2	Z 2			
		MP B 1 – B 5					oberer Prüfwert	Prüfwert Gewerbe/ Industrie	Prüfwert Gewerbe/ Industrie
pH-Wert ¹			5,5 - 8	5,5 - 8	5 - 9				
Blei	mg/kg	45	100	200	300	1.000		2.000	2.000
Cadmium	mg/kg	0,4	0,6	1	3	10		60	60
Chrom	mg/kg	29	50	100	200	600		500	1.000
Kupfer	mg/kg	23	40	100	200	600		3.000	
Nickel	mg/kg	9	40	100	200	600		600	900
Zink	mg/kg	130	120	300	500	1.500		2.000	
Arsen	mg/kg	7	20	30	50	150		200	140
Quecksilber	mg/kg	0,2	0,3	1	3	10		40	80
Thallium	mg/kg	< 1	0,5	1	3	10		30	
Cyanid ges.	mg/kg	6	1	10	30	100			
MKW	mg/kg	< 50	100	300	500	1.000	1.000		
PAK n. EPA	mg/kg	1,2	1	5 ²	15 ³	20	10		
BaP	mg/kg	0,15		< 0,5	< 1,0			10	12
BTEX	mg/kg	n.n.	< 1	1	3	5	10		
LHKW	mg/kg	n.n.	< 1	1	3	5	5		
EOX	mg/kg	0,5	1	3	10	15			
PCB n. Balls.	mg/kg	0,011	0,02	0,1	0,5	1		3	40

1. Niedrigere pH-Werte stellen allein kein Ausschlusskriterium dar. Bei Überschreitungen ist die Ursache zu prüfen
2. Einzelwerte für Naphthalin und Benzo(a)pyren jeweils < 0,5
3. Einzelwerte für Naphthalin und Benzo(a)pyren jeweils < 1,0

Tabelle 4.2.4: Analysenergebnisse im Eluat, Mischprobe Auffüllmaterial

Parameter	Einheit	Meßwerte	LAGA-Zuordnungswerte				LAWA	BBodSchV
			Z 0	Z 1.1	Z 1.2	Z 2		
		MP B 1 – B 5					oberer Prüfwert	Prüfwert Boden-GW
pH-Wert ¹		7,9	6,5 - 9	6,5 - 9	6 - 12	5,5 - 12		
Leitfähigkeit	µS/cm	235	500	500	1.000	1.500		
Blei	µg/l	< 1	20	40	100	200	40	25
Cadmium	µg/l	0,2	2	2	5	10	5	5
Chrom	µg/l	15	15	30	75	150	50	50
Kupfer	µg/l	8	50	50	150	300	50	50
Nickel	µg/l	1	40	50	150	200	50	50



Parameter	Einheit	Meßwerte MP B 1 – B 5	LAGA-Zuordnungswerte				LAWA	BBodSchV
			Z 0	Z 1.1	Z 1.2	Z 2	oberer Prüfwert	Prüfwert Boden-GW
Zink	µg/l	< 10	100	100	300	600	300	500
Arsen	µg/l	3,5	10	10	40	60	10	10
Quecksilber	µg/l	0,05	0,2	0,2	1	2	1	1
Thallium	µg/l	< 10	< 1	1	3	5		
Cyanid ges. ²	µg/l	< 2	< 10	10	50	100	50	50
Phenolindex ³	µg/l	< 1	< 10	10	50	100	20	
Chlorid	mg/l	1,7	10	10	20	30		
Sulfat	mg/l	8,6	50	50	100	150		

- 1. Niedrigere pH-Werte stellen allein kein Ausschlußkriterium dar. Bei Überschreitungen ist die Ursache zu prüfen
- 2. Verwertung für Z 2 > 100 mg/l ist zulässig, wenn Z 2 Cyanid (leicht freisetzbar) < 50 µg/l.
- 3. Bei Überschreitungen ist die Ursache zu prüfen. Höhere Gehalte, die auf Huminstoffe zurückzuführen sind, stellen kein Ausschlußkriterium dar.

Mineralölkohlenwasserstoffe (IR-KW H18) sind im Zuge der Analysen in keiner der untersuchten Bodenproben nachgewiesen worden. Die Messungen auf polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK n. EPA, PAK 16) haben in der Probe B 4a.01 einen als geringfügig erhöht einzustufenden Meßwert ergeben. Überschreitungen der herangezogenen Vergleichswerte ergeben sich hierdurch und auch durch den Meßwert für den Einzelparameter Benzo(a)pyren nicht. Demgegenüber ist in der Probe B 4.01 (Auffüllung ehem. Kesselhaus) mit 3.700 mg/kg ein deutlich erhöhter Meßwert ermittelt worden, der um ein Mehrfaches oberhalb der entsprechenden Vergleichswerte liegt (z. B. LAGA Z 2: 20 mg/kg, LAWA ob. Prüfwert: 10 mg/kg). Die Konzentration des toxischen Einzelparameters Benzo(a)pyren liegt mit 140 mg/kg deutlich oberhalb der Bodenprüfwerte nach MURL/BBodSchV (10 mg/kg bzw. 12 mg/kg). Die Verteilung der PAK-Einzelparameter zeigt eine Dominanz an mittel- bis schwerflüchtigen Verbindungen.

Die Untersuchung der Mischprobe nach LAGA hat ein als niedrig einzustufendes Schadstoffniveau ergeben. Lediglich vereinzelt werden die entsprechenden Z 0-Werte überschritten, so daß die Probe insgesamt als Z 1.1 einzustufen ist.

Die Untersuchung der teufenbezogenen Mischproben auf Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel hat ebenfalls niedrige Schadstoffgehalte ergeben. Die mittels GC-ECD nachgewiesenen Konzentrationen liegen zwischen der jeweiligen Nachweisgrenzen und einem Maximalwert von 110 µg/kg (entsprechend 0,11 mg/kg) für den Einzelstoff Endrin, ein Insektizid und Rodentizid. Der Einsatz ist in der Bundesrepublik verboten. Bodenprüfwerte existieren hierzu nicht. Die in der BBodSchV für die Gruppe der Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel angegebenen Bodenprüfwerte werden durch die ermittelten Meßwerte durchweg nicht erreicht oder überschritten. Insgesamt ist anzuführen, daß das Bela-



stungsniveau mit zunehmender Tiefe abnimmt, d. h. in der Probe aus dem Teufenbereich 0,10 - 0,35 m wurden durchweg niedrigere Meßwerte ermittelt als in der Probe aus dem Teufenbereich 0,00 - 0,10 m.

Im Kontaminationsplan (Anlage 3.2.) sind die Proben mit erhöhten Meßwerten $>$ LAGA Z2 dargestellt.



5 GEFÄHRDUNGSABSCHÄTZUNG

Das Untersuchungsgrundstück Fa. Zweering, An der Laak 1 in Emmerich-Hüthum liegt im Bereich des Bebauungsplan-Gebietes H14/3 (Kley'sche Straße). Es weist eine Größe von 6.260 m² auf und wurde bis vor ca. 10-15 Jahren als Gärtnereigrundstück genutzt.

Auf der Fläche befinden sich derzeit ein Wohn-/und Geschäftshaus (Blumenhandlung), teilweise zurückgebaute Gewächshäuser mit Kesselhaus sowie ein nicht mehr genutzter oberirdischer Heizöltank in einer Betonwanne. Der Großteil der Fläche lag zum Zeitpunkt der Untersuchungen brach. Innerhalb eines Gewächshauses lagerten Abfälle und Reststoffe, darunter auch Altautos.

Auf der Fläche wurden insgesamt 5 Kleinrammbohrungen (B 1 bis B 5), bis zu einer maximalen Endteufe von 3,00 m uGOK niedergebracht. Eine Bohrung mußte aufgrund eines Betonhindernisses in 1,5 m Tiefe neu angesetzt werden. Insgesamt 3 Bohrungen wurden als Bodenluftpegel ausgebaut. Die Mehrzahl der Bohrungen wurde unter Berücksichtigung möglicher Schadstoffeintragsstellen (z. B. Heizöl-Lagertank, Altautos, Kesselhaus) auf der Fläche verteilt. Zusätzlich wurden flächenhaft Einstiche bis in eine Tiefe von 0,6 m durchgeführt, um Probenmaterial aus oberflächennahen Bodenschichten auf Rückstände von Pflanzenschutzmitteln zu untersuchen.

Im Bereich des ehem. Kesselhauses wurde Auffüllungsmaterial bis in eine maximale Tiefe von 1,50 m uGOK erbohrt, welches sich aus sandigem Material mit Beimengungen von Bauschutt- und Betonresten, Glas, Pflanzenresten und Asche zusammensetzte. Im Außenbereich ergab sich am Lagertank eine Auffüllmächtigkeit von ca. 0,5 m wobei Betonreste, Schotter und Keramikbruchstücke angetroffen wurden. Vermutlich handelt es sich hierbei um eine Arbeitsraumverfüllung.

An den übrigen Bohrpunkten wurde bis in eine mittlere Tiefe von etwa 0,3 m schluffiger Oberboden mit Pflanzenresten erbohrt. Unterhalb der Verfüllungen bzw. des Oberbodens lagerten bis in Tiefen zwischen 2,00 m und 2,50 m zunächst vorwiegend bindige Bodenschichten, die ihrerseits von Sanden unterlagert wurden. Die organoleptische Überprüfung des Bohrgutes erbrachte neben den aufgeführten Fremdstoffen keine Auffälligkeiten. Ab Bohrtiefen zwischen 2,8 m und 2,9 m uGOK wurde die grundwassergesättigte Bodenzone angetroffen.

Die genaue Lage der Kleinrammbohrungen ist in der Anlage 2 dargestellt.

Die Bodenluft wurde auf BTEXN und LHKW untersucht. Die ermittelten Schadstoffkonzentrationen sind als unauffällig einzustufen, da sie sowohl für BTEXN als auch für LHKW deutlich unterhalb der Prüfwerte nach LAWA-Liste liegen.



Ausgewählte Feststoffproben wurden auf die Parameter MKW und PAK untersucht. Zusätzlich erfolgte die Untersuchung einer Mischprobe aus den erbohrten Auffüllungen auf die Parameterliste gemäß den Technischen Regeln der LAGA. Die aus den flächenhaft verteilten Einstichen zusammengestellten Bodenmischproben wurden auf Organochlorpestizide untersucht.

Die Untersuchungen auf Mineralölkohlenwasserstoffe haben durchweg keine positiven Befunde erbracht. Somit liegen keine Hinweise auf Ölverunreinigungen, z. B. im Bereich des oberirdischen Heizöltanks oder der abgestellten Alautos, vor.

Die PAK-Untersuchungen haben für die Auffüllung im Kesselhaus (bis 1,5 m uGOK) einen deutlich erhöhten Meßwert erbracht, der die entsprechenden Vergleichswerte deutlich überschreitet. Die Verteilung der Einzelparameter zeigt eine Dominanz im mittel- bis schwerflüchtigen Bereich. Demnach ist die PAK-Belastung als relativ schwer löslich und wenig mobil einzustufen. Der Leitparameter Benzo(a)pyren liegt ebenfalls in einer Konzentration oberhalb der Vergleichswerte vor. Die Untersuchung einer Probe aus dem Oberboden nördlich des Kamins hat demgegenüber keine relevant erhöhten PAK-Meßwerte ergeben.

Die Untersuchung einer Bodenmischprobe aus dem jeweils obersten Bodenabschnitt im Bereich der Kleinrammbohrungen hat vergleichsweise niedrige Schadstoffbelastungen im Bereich Z 1.1 nach LAGA ergeben.

Belastungen durch Organochlorpestizide sind nach den teufenbezogenen Untersuchungen von zwei Mischproben zwar in Spuren nachweisbar, liegen jedoch in ihrer Größenordnung unterhalb der entsprechenden Vergleichswerte der BBodSchV. Organochlorpestizide sind typische Verunreinigungen auf Gärtneregrundstücken, so daß die angetroffenen Belastungen der Fläche als nutzungsbedingt anzunehmen sind. Gefährdungen von Schutzgütern sind nach den vorliegenden Analysendaten nicht zu erwarten.

Die angetroffenen Verunreinigungen durch PAK im Auffüllmaterial am Kesselhaus sind vermutlich auf Auffüllungsbestandteile (z. B. Aschereste) zurückzuführen. Unter Berücksichtigung der Standort- und Schadstofffaktoren (ungenutzter Gebäudeteil, vermutlich durchgehende Betonunterlage, Überdachung, schlechte Wasserlöslichkeit) ist eine akute Gefährdung von Schutzgütern trotz der nachgewiesenen vergleichsweise hohen Belastungen nicht gegeben. Im Rahmen von geplanten Umnutzungen sollte das Material beim Rückbau separat aufgenommen, gesichert gelagert, beprobt und nach Vorlage einer Deklarationsanalytik fachgerecht entsorgt werden. Die Menge des separat zu entsorgenden Auffüllmaterials ist anhand der vorliegenden Unterlagen vorab überschlägig mit etwa 40 m³ bis 60 m³ abzuschätzen.



Darüber hinaus sollte auch die Bausubstanz des Kamins aufgrund zu erwartender Schadstoffbelastungen beim eventuellen Rückbau separat einer fachgerechten Entsorgung zugeführt werden.

Anderweitig im Zuge von Baumaßnahmen anfallendes Aushubmaterial kann nach den vorliegenden Ergebnissen einer Mischprobenanalyse gemäß LAGA voraussichtlich einer Wiederverwertung zugeführt werden.

Tauw GmbH
Beratungsbüro und Labor für
Umwelt, Technologie und Bau

Dr. Roland Arnz
Prokurist



Anlage 1
Übersichtsplan

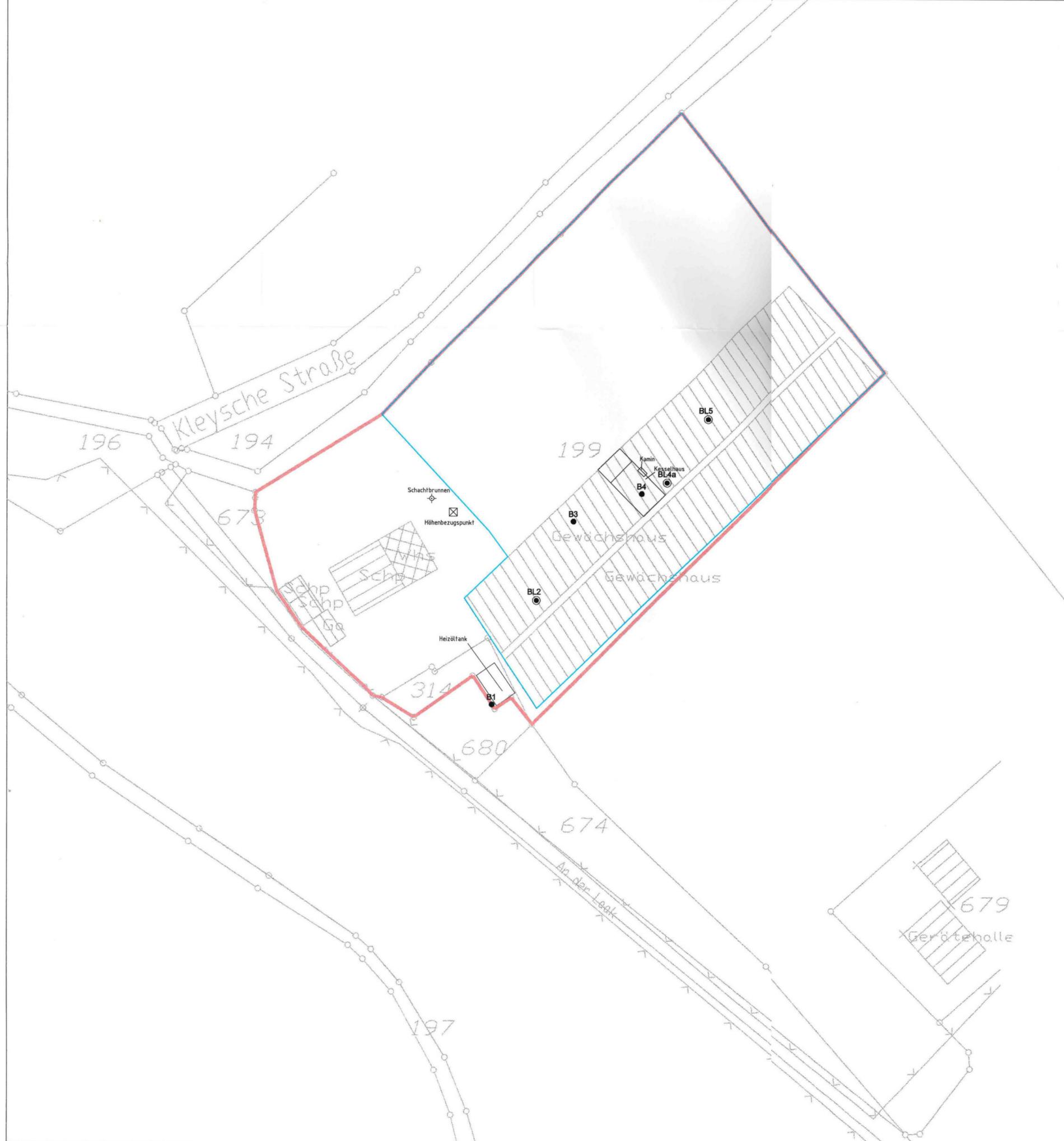


 Standort

 Tauw		Maßstab 1 : 20 000	
		Übersichtslageplan	
Tauw GmbH Richard-Löchel-Str. 9 47441 Moers Tel.: 02841-14900 Fax.: 02841- 149011	Datum:	Name:	Gefährdungsabschätzung Kley'sche Straße Emmerich-Hüthum
	Bearb. 30.10.2000	Saman	
	Status		
Auftraggeber PLANEG mbH, Kleve		Proj.-Nr.: 2327902 Anlage: 1	



Anlage 2
Lageplan der Bohrpunkte



- Legende :**
- Kleinrammbohrung
 - Kleinrammbohrung als Bodenluftpegel ausgebaut
 - Entnahmbereich Oberflächenmischprobe
 - Grenzen des Untersuchungsgebietes

		Maßstab 1 : 500	
		Lageplan der Bohrpunkte	
Tauw GmbH Richard-Löchel-Str. 9 47441 Moers Tel.: 02841-14900 Fax.: 02841- 149011	Datum:	Name:	
	Bearb.:	30.10.2000	Saman
	Status:		
	Grundl.:	B-Plan Ausschnitt Vorentwurf H 14/3	
Auftraggeber		Proj.-Nr.: 2327902	
PLANEG mbH, Kleve		Anlage: 2	

Gefährdungsabschätzung
Kley'sche Straße
Emmerich-Hüthum



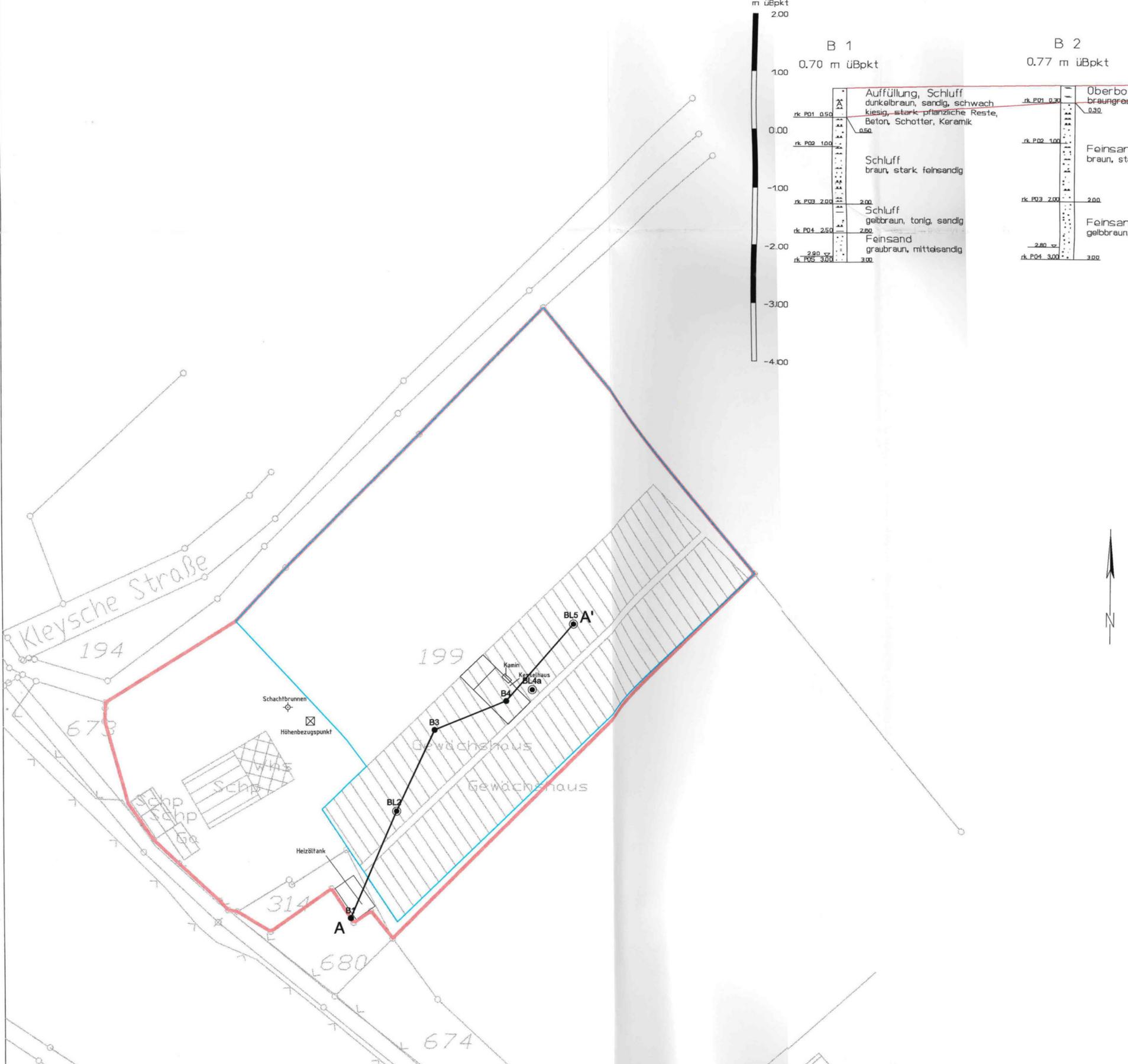
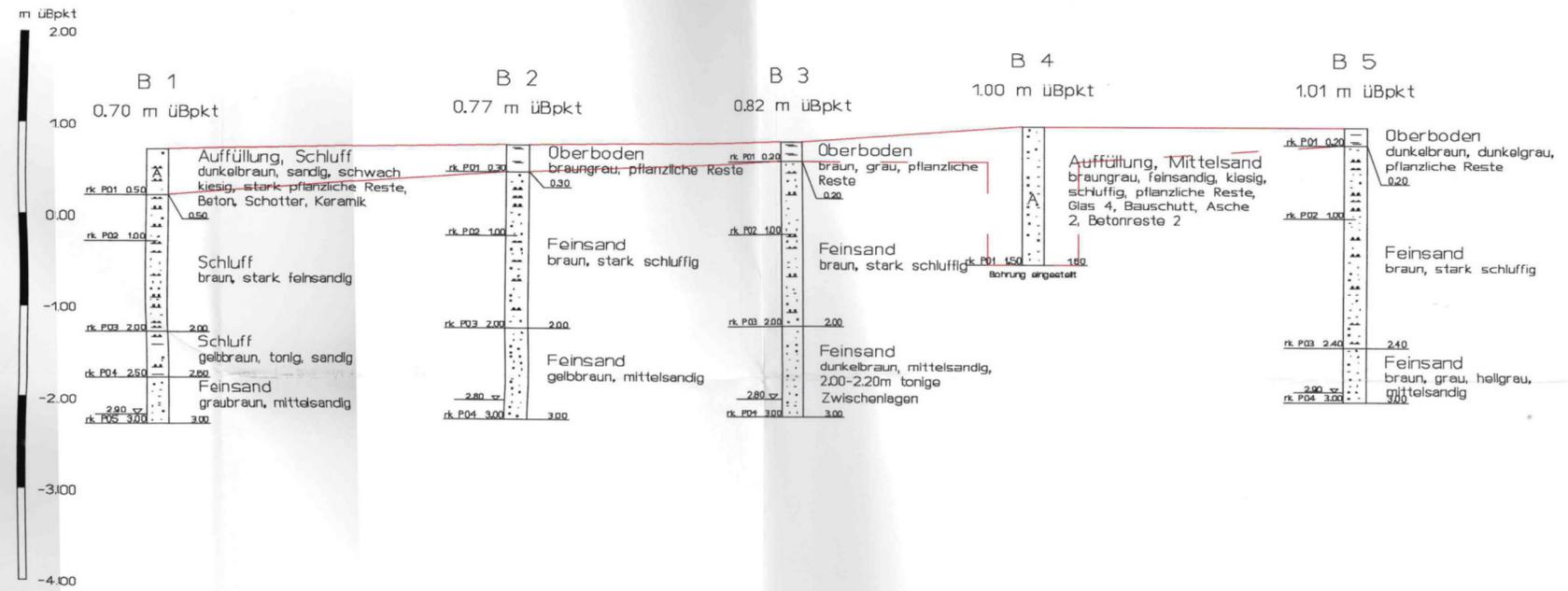
Anlage 3.1
Geologischer Schnitt

Schnitt A - A'

Längenmaßstab 1:250
Höhenmaßstab 1:50

Südsüdwest

Nordnordost



- Legende :**
- Kleinrammbohrung
 - ⊙ Kleinrammbohrung als Bodenluftpegel ausgebaut
 - Entnahmebereich Oberflächenmischprobe
 - Grenzen des Untersuchungsgebietes
 - Schnitte

		Maßstab 1 : 500	
		Geologischer Schnitt	
Tauw GmbH Richard-Löchel-Str. 9 47441 Moers Tel.: 02841-14900 Fax.: 02841-149011		Datum: 30.10.2000 Name: Saman	Gefährdungsabschätzung Kley'sche Straße Emmerich-Hüthum
Auftraggeber PLANEG mbH, Kleve		Status: B-Plan Ausschnitt Vorentwurf H 14/3	
		Proj.-Nr.: 2327902	
		Anlage: 3.1	



Anlage 3.2
Kontaminationsplan



- Legende :**
- Kleinrammbohrung
 - ⊙ Kleinrammbohrung als Bodenluftpegel ausgebaut
 - Entnahmehereich Oberflächenmischprobe
 - Grenzen des Untersuchungsgebietes
 - PAK 140 Untergrundverunreinigungen (≥ LAGA Z2)

		Maßstab 1 : 500	
		Kontaminationsplan	
Tauw GmbH Richard-Löchel-Str. 9 47441 Moers Tel.: 02841-14900 Fax.: 02841- 149011	Datum:	Name:	
	Bearb.:	30.10.2000	Saman
	Status:		
	Grundl.:	B-Plan Ausschnitt Vorentwurf H 14/3	
Auftraggeber		Proj.-Nr.: 2327902	
PLANEG mbH, Kleve		Anlage: 3.2	

Gefährdungsabschätzung
Kley'sche Straße
Emmerich-Hüthum



Anlage 4
Schichtenverzeichnisse, Bohrprofile

Schichtenverzeichnis

für Bohrungen ohne durchgehende Gewinnung von gekernten Proben



Vorhaben: Gefährdungsabschätzung Kley'sche Straße, Emmerich-Hüthum

Bohrung B 1 / Blatt: 1

Höhe: 0.70 m üBpkt

Datum:
28.09.2000

1	2			3	4	5	6
Bis ... m unter Ansatz- punkt	a) Benennung der Bodenart und Beimengungen			Bemerkungen Sonderprobe Wasserführung Bohrwerkzeuge Kernverlust Sonstiges	Entnommene Proben		
	b) Ergänzende Bemerkung ¹⁾				Art	Nr	Tiefe in m (Unter- kante)
	c) Beschaffenheit nach Bohrgut	d) Beschaffenheit nach Bohrvorgang	e) Farbe				
	f) Übliche Benennung	g) Geologische Benennung ¹⁾	h) ¹⁾ Gruppe i) Kalkgehalt				
0.50	a) Auffüllung, Schluff, sandig, schwach kiesig, stark pflanzliche Reste, Beton, Schotter, Keramik				rk	P01	0.50
	b)						
	c)	d)	e) dunkelbraun				
	f)	g)	h) i)				
2.00	a) Schluff, stark feinsandig				rk rk	P02 P03	1.00 2.00
	b)						
	c)	d)	e) braun				
	f)	g)	h) i)				
2.50	a) Schluff, tonig, sandig				rk	P04	2.50
	b)						
	c)	d)	e) gelbbraun				
	f)	g)	h) i)				
3.00	a) Feinsand, mittelsandig			ab 2.70m feucht, ab 2.90m naß	rk	P05	3.00
	b)						
	c)	d)	e) graubraun				
	f)	g)	h) i)				
	a)						
	b)						
	c)	d)	e)				
	f)	g)	h) i)				

1) Eintragung nimmt der wissenschaftliche Bearbeiter vor

Schichtenverzeichnis

für Bohrungen ohne durchgehende Gewinnung von gekernten Proben



Vorhaben: Gefährdungsabschätzung Kley'sche Straße, Emmerich-Hüthum

Bohrung B 2 / Blatt: 1

Höhe: 0.77 m üBpkt

Datum:
28.09.2000

1	2				3	4	5	6
Bis ... m unter Ansatz- punkt	a) Benennung der Bodenart und Beimengungen				Bemerkungen Sonderprobe Wasserführung Bohrwerkzeuge Kernverlust Sonstiges	Entnommene Proben		
	b) Ergänzende Bemerkung ¹⁾					Art	Nr	Tiefe in m (Unter- kante)
	c) Beschaffenheit nach Bohrgut	d) Beschaffenheit nach Bohrvorgang	e) Farbe					
	f) Übliche Benennung	g) Geologische Benennung ¹⁾	h) ¹⁾ Gruppe	i) Kalkgehalt				
0.30	a) Oberboden, pflanzliche Reste					rk	P01	0.30
	b)							
	c)	d)	e) braungrau					
	f)	g)	h)	i)				
2.00	a) Feinsand, stark schluffig					rk rk	P02 P03	1.00 2.00
	b)							
	c)	d)	e) braun					
	f)	g)	h)	i)				
3.00	a) Feinsand, mittelsandig				ab 2.50m feucht, ab 2.80m sehr feucht	rk	P04	3.00
	b)							
	c)	d)	e) gelbbraun					
	f)	g)	h)	i)				
	a)							
	b)							
	c)	d)	e)					
	f)	g)	h)	i)				
	a)							
	b)							
	c)	d)	e)					
	f)	g)	h)	i)				

1) Eintragung nimmt der wissenschaftliche Bearbeiter vor

Schichtenverzeichnis

für Bohrungen ohne durchgehende Gewinnung von gekernten Proben



Vorhaben: Gefährdungsabschätzung Kley'sche Straße, Emmerich-Hüthum

Bohrung B 3 / Blatt: 1	Höhe: 0.82 m üBpkt	Datum: 28.09.2000
-------------------------------	--------------------	----------------------

1	2				3	4	5	6
Bis ... m unter Ansatz- punkt	a) Benennung der Bodenart und Beimengungen				Bemerkungen Sonderprobe Wasserführung Bohrwerkzeuge Kernverlust Sonstiges	Entnommene Proben		
	b) Ergänzende Bemerkung ¹⁾					Art	Nr	Tiefe in m (Unter- kante)
	c) Beschaffenheit nach Bohrgut	d) Beschaffenheit nach Bohrvorgang	e) Farbe					
	f) Übliche Benennung	g) Geologische Benennung ¹⁾	h) ¹⁾ Gruppe	i) Kalk- gehalt				
0.20	a) Oberboden, pflanzliche Reste					rk	P01	0.20
	b)							
	c)	d)	e) braun, grau					
	f)	g)	h)	i)				
2.00	a) Feinsand, stark schluffig					rk rk	P02 P03	1.00 2.00
	b)							
	c)	d)	e) braun					
	f)	g)	h)	i)				
3.00	a) Feinsand, mittelsandig, 2.00-2.20m tonige Zwischenlagen				ab 2.20m feucht, ab 2.80m sehr feucht	rk	P04	3.00
	b)							
	c)	d)	e) dunkelbraun					
	f)	g)	h)	i)				
	a)							
	b)							
	c)	d)	e)					
	f)	g)	h)	i)				
	a)							
	b)							
	c)	d)	e)					
	f)	g)	h)	i)				

1) Eintragung nimmt der wissenschaftliche Bearbeiter vor

Schichtenverzeichnis

für Bohrungen ohne durchgehende Gewinnung von gekernten Proben



Vorhaben: Gefährdungsabschätzung Kley'sche Straße, Emmerich-Hüthum

Bohrung B 4 / Blatt: 1

Höhe: 1.00 m üBpkt

Datum:
 28.09.2000

1	2			3	4	5	6
Bis ... m unter Ansatz- punkt	a) Benennung der Bodenart und Beimengungen			Bemerkungen Sonderprobe Wasserführung Bohrwerkzeuge Kernverlust Sonstiges	Entnommene Proben		
	b) Ergänzende Bemerkung ¹⁾				Art	Nr	Tiefe in m (Unter- kante)
	c) Beschaffenheit nach Bohrgut	d) Beschaffenheit nach Bohrvorgang	e) Farbe				
	f) Übliche Benennung	g) Geologische Benennung ¹⁾	h) ¹⁾ Gruppe				
1.50	a) Auffüllung, Mittelsand, feinsandig, kiesig, schluffig, pflanzliche Reste, Glas 4, Bauschutt, Asche 2, b) Betonreste 2			Bohrung eingestellt	rk	P01	1.50
	c)	d)	e) braungrau				
	f)	g)	h) i)				
	a)						
	b)						
	c)	d)	e)				
	f)	g)	h) i)				
	a)						
	b)						
	c)	d)	e)				
	f)	g)	h) i)				
	a)						
	b)						
	c)	d)	e)				
	f)	g)	h) i)				

1) Eintragung nimmt der wissenschaftliche Bearbeiter vor

Schichtenverzeichnis

für Bohrungen ohne durchgehende Gewinnung von gekernten Proben



Vorhaben: Gefährdungsabschätzung Kley'sche Straße, Emmerich-Hüthum

Bohrung B 4a / Blatt: 1

Höhe: 1.02 m üBpkt

Datum:

28.09.2000

1	2				3	4	5	6
Bis ... m unter Ansatz- punkt	a) Benennung der Bodenart und Beimengungen				Bemerkungen Sonderprobe Wasserführung Bohrwerkzeuge Kernverlust Sonstiges	Entnommene Proben		
	b) Ergänzende Bemerkung ¹⁾					Art	Nr	Tiefe in m (Unter- kante)
	c) Beschaffenheit nach Bohrgut	d) Beschaffenheit nach Bohrvorgang	e) Farbe					
	f) Übliche Benennung	g) Geologische Benennung ¹⁾	h) ¹⁾ Gruppe	i) Kalk- gehalt				
0.30	a) Oberboden, schwach pflanzliche Reste					rk	P01	0.30
	b)							
	c)	d)	e) braun dunkelgrau					
	f)	g)	h)	i)				
2.20	a) Feinsand, stark schluffig					rk rk	P02 P03	1.00 2.20
	b)							
	c)	d)	e) braun					
	f)	g)	h)	i)				
3.00	a) Feinsand, mittelsandig				feucht, ab 2.90m sehr feucht	rk	P04	3.00
	b)							
	c)	d)	e) hellbraun, grau					
	f)	g)	h)	i)				
	a)							
	b)							
	c)	d)	e)					
	f)	g)	h)	i)				
	a)							
	b)							
	c)	d)	e)					
	f)	g)	h)	i)				

1) Eintragung nimmt der wissenschaftliche Bearbeiter vor

Tauw GmbH
 Richard-Löchel-Str.9
 47441 Moers
 Tel.: 0 28 41/14 90-0
 Fax: 0 28 41/14 90-11

Schichtenverzeichnis

für Bohrungen ohne durchgehende Gewinnung von gekernten Proben

Projekt-Nr.:
2327902

Anlage:
4



Vorhaben: Gefährdungsabschätzung Kley'sche Straße, Emmerich-Hüthum

Bohrung **B 5** / Blatt: 1

Höhe: 1.01 m üBpkt

Datum:

28.09.2000

1	2				3	4	5	6
Bis ... m unter Ansatz- punkt	a) Benennung der Bodenart und Beimengungen				Bemerkungen Sonderprobe Wasserführung Bohrwerkzeuge Kernverlust Sonstiges	Entnommene Proben		
	b) Ergänzende Bemerkung ¹⁾					Art	Nr	Tiefe in m (Unter- kante)
	c) Beschaffenheit nach Bohrgut	d) Beschaffenheit nach Bohrvorgang	e) Farbe					
	f) Übliche Benennung	g) Geologische Benennung ¹⁾	h) ¹⁾ Gruppe	i) Kalk- gehalt				
0.20	a) Oberboden, pflanzliche Reste					rk	P01	0.20
	b)							
	c)	d)	e) dunkelbraun dunkelgrau					
	f)	g)	h)	i)				
2.40	a) Feinsand, stark schluffig					rk rk	P02 P03	1.00 2.40
	b)							
	c)	d)	e) braun					
	f)	g)	h)	i)				
3.00	a) Feinsand, mittelsandig				feucht, ab 2.90m naß	rk	P04	3.00
	b)							
	c)	d)	e) braun, grau hellgrau					
	f)	g)	h)	i)				
	a)							
	b)							
	c)	d)	e)					
	f)	g)	h)	i)				
	a)							
	b)							
	c)	d)	e)					
	f)	g)	h)	i)				

1) Eintragung nimmt der wissenschaftliche Bearbeiter vor

Legende

	Klüfftig		Kies		Schluff		steinig
	fest		Feinkies		Steine		humos
	halfest - fest		Mittelkies		Ton		torfig
	halfest		Grobkies		Mutterboden		organisch
	steif - halfest		Sand		Auffüllung		pflanzliche Reste
	steif		Feinsand		sandig	1 = sehr schwach	
	weich - steif		Mittelsand		tonig	2 = schwach	
	weich		Grobsand		schluffig	4 = stark	
	breig - weich					5 = sehr stark	
	breig						
	naß						

Gefährdungsabschätzung Kley'sche Straße, Emmerich-Hüthum



Tauw GmbH
Richard-Löchel-Str. 9
47441 Moers
Tel.: 0 28 41/14 90-0
Fax: 0 28 41/14 90-11

Projekt-Nr.: 2327902

Datum (Probenahme):
28.09.2000

Anlage-Nr.: 4

m üBpkt
2.00

1.00

0.00

-1.00

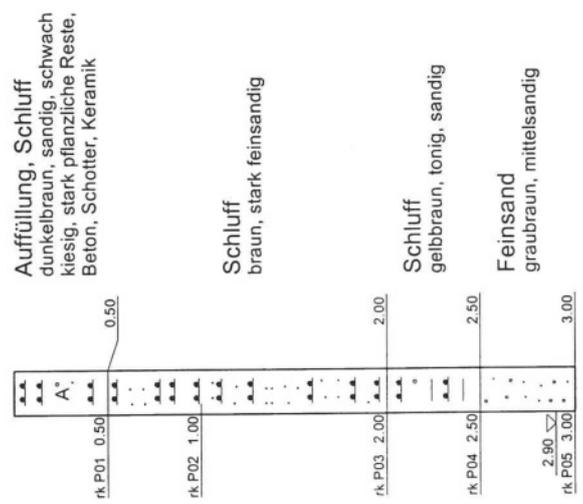
-2.00

-3.00

-4.00

B 1

0.70 m üBpkt



Gefährdungsabschätzung Kley'sche Straße, Emmerich-Hüthum



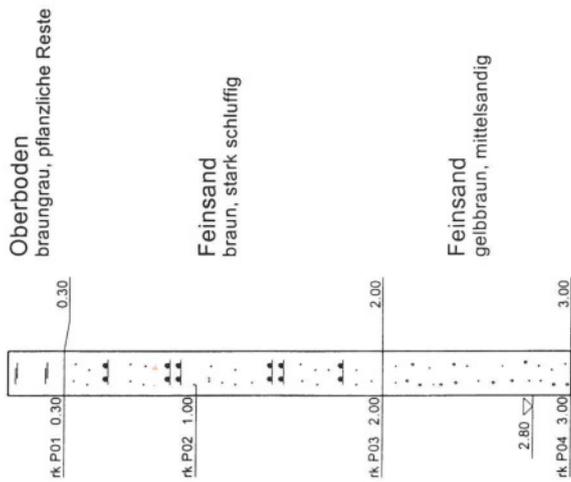
Tauw GmbH
Richard-Löchel-Str. 9
47441 Moers
Tel.: 0 28 41/14 90-0
Fax: 0 28 41/14 90-11

Projekt-Nr.: 2327902
Datum (Probenahme): 28.09.2000
Anlage-Nr.: 4

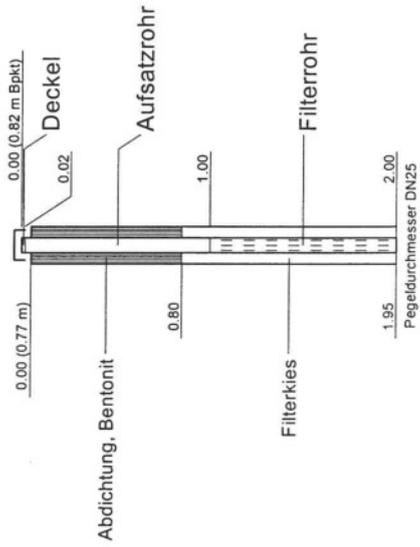
m üBpkt
2.00

B 2

0.77 m üBpkt



BL 2



Gefährdungsabschätzung Kley'sche Straße, Emmerich-Hüthum



Tauw GmbH
Richard-Löchel-Str. 9
47441 Moers
Tel.: 0 28 41/14 90-0
Fax: 0 28 41/14 90-11

Projekt-Nr.: 2327902

Datum (Probenahme):
28.09.2000

Anlage-Nr.: 4

m üBpkt
2.00

B 4
1.00 m üBpkt

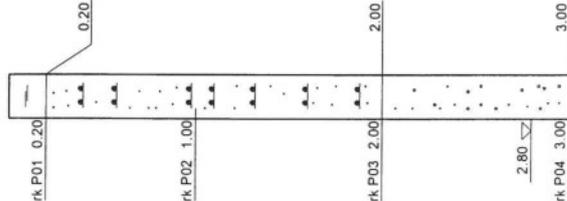
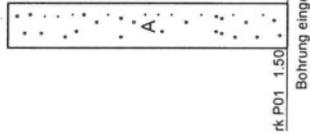
B 3
0.82 m üBpkt

Oberboden
braun, grau, pflanzliche
Reste

Auffüllung, Mittelsand
braungrau, feinsandig, kiesig,
schluffig, pflanzliche Reste,
Glas 4, Bauschutt, Asche
2, Betonreste 2

Feinsand
braun, stark schluffig

Feinsand
dunkelbraun, mittelsandig,
2.00-2.20m tonige Zwischenlagen



Gefährdungsabschätzung Kley'sche Straße, Emmerich-Hüthum



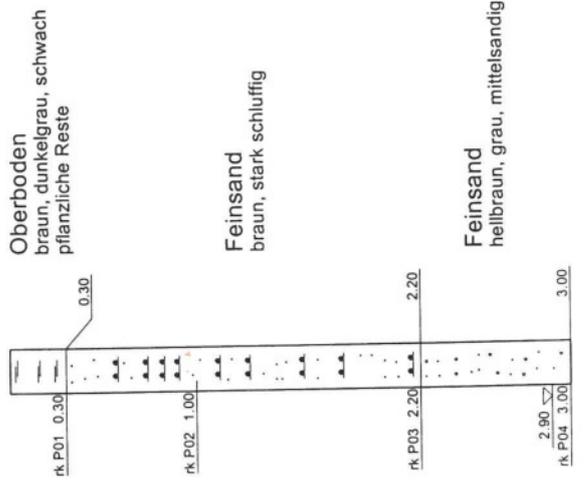
Tauw GmbH
Richard-Löchel-Str. 9
47441 Moers
Tel.: 0 28 41/14 90-0
Fax: 0 28 41/14 90-11

Projekt-Nr.: 2327902
Datum (Probenahme): 28.09.2000
Anlage-Nr.: 4

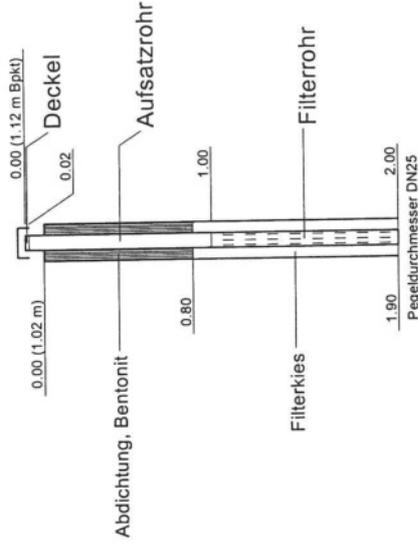
m üBpkt
2.00

B 4a

1.02 m üBpkt



BL 4a



Gefährdungsabschätzung Kley'sche Straße, Emmerich-Hüthum



Tauw GmbH
Richard-Löcherl-Str. 9
47441 Moers
Tel.: 0 28 41/14 90-0
Fax: 0 28 41/14 90-11

Projekt-Nr.: 2327902

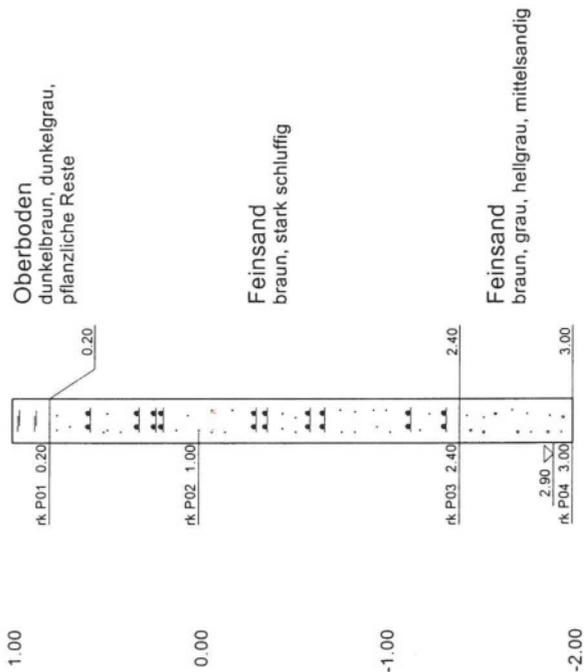
Datum (Probenahme):
28.09.2000

Anlage-Nr.: 4

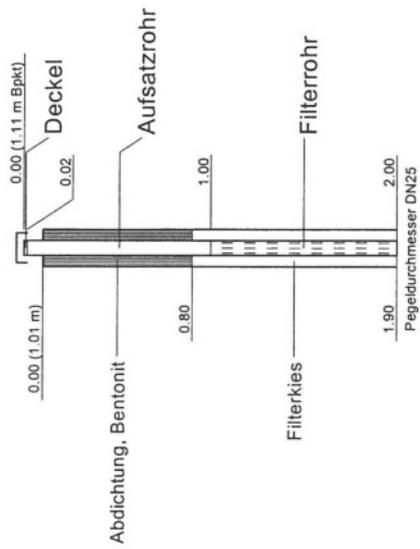
m üBpkt
2.00

B 5

1.01 m üBpkt



BL 5



Gefährdungsabschätzung
Kley'sche Straße, Emmerich-Hüthum



Tauw GmbH
Richard-Löchel-Str. 9
47441 Moers
Tel.: 0 28 41/14 90-0
Fax: 0 28 41/14 90-11

Projekt-Nr.: 2327902

Datum (Probenahme):
28.09.2000

Anlage-Nr.: 4



Anlage 5
Probenahmeprotokolle Bodenluft

Probenahmeprotokoll für Bodenluft

Projekt-Name: Emmerich Projekt-Nr.: 2327902

Auftraggeber: PLANEG Eigentümer: H. Zweering

Datum: Tag 02 Monat 10 Jahr 2000 Uhrzeit _____

Ansatzpunkt / Pegelbezeichnung: BL 2

Art der Entnahmestelle: Pegel Sonde

Pegel-/Sondendurchmesser [cm]: 2,5 Probenahmetiefe: _____ m uGOK

Filterlage von 2,0 bis 3,0 m uPOK (Pegeloberkante)

Klarpumpen

Volumenstrom [ml/min]: 1000 Zeit [min]: 6 Gesamtvol. [ml]: 6000

Art der Probenahme:

Aktivkohle*

Volumenstrom [ml/min]: 200 Zeit [min]: 5 Gesamtvol. [ml]: 1000

Gasmaus /-sack (Bestimmung der Hauptkomponenten)

Halbquantitative Bestimmung [Dräger-Röhrchen für Kurzzeitmessung]

Parameter: _____ Hubzahl: n = _____ Konzentration [ppm]: _____

Parameter: _____ Hubzahl: n = _____ Konzentration [ppm]: _____

Parameter: _____ Hubzahl: n = _____ Konzentration [ppm]: _____

Vor-Ort-Bestimmung der Hauptkomponenten

Sauerstoff, O2 [Vol-%]: _____ Kohlendioxid, CO2 [Vol-%]: _____

Methan, CH4 [Vol-%]: _____ Schwefelwasserstoff, H2S [Vol-%]: _____

Luftdruck [hPa]: 999 Lufttemperatur [°C]: 18,5

Sonstiges: _____

Wahrnehmungen / Bemerkungen: _____

Probenehmer: hzt

Unterschrift: _____

* Aktivkohle: opt. Volumenstrom = 200ml/min; opt. Gesamtvolumen = 1.000ml

Probenahmeprotokoll für Bodenluft

Projekt-Name: Emmetich Projekt-Nr.: 2327902

Auftraggeber: PLANE6 Eigentümer: H. Zweeting

Datum: Tag 02 Monat 10 Jahr 2000 Uhrzeit _____

Ansatzpunkt / Pegelbezeichnung: BL 4a

Art der Entnahmestelle: Pegel Sonde

Pegel-/Sondendurchmesser [cm]: 2,5 Probenahmetiefe: _____ m uGOK

Filterlage von 2,0 bis 3,0 m uPOK (Pegeloberkante)

Klarpumpen

Volumenstrom [ml/min]: 1000 Zeit [min]: 6 Gesamtvol. [ml]: 6000

Art der Probenahme:

Aktivkohle*

Volumenstrom [ml/min]: 200 Zeit [min]: 5 Gesamtvol. [ml]: 1000

Gasmaus /-sack (Bestimmung der Hauptkomponenten)

Halbquantitative Bestimmung [Dräger-Röhrchen für Kurzzeitmessung]

Parameter: _____ Hubzahl: n = _____ Konzentration [ppm]: _____

Parameter: _____ Hubzahl: n = _____ Konzentration [ppm]: _____

Parameter: _____ Hubzahl: n = _____ Konzentration [ppm]: _____

Vor-Ort-Bestimmung der Hauptkomponenten

Sauerstoff, O2 [Vol-%]: _____ Kohlendioxid, CO2 [Vol-%]: _____

Methan, CH4 [Vol-%]: _____ Schwefelwasserstoff, H2S [Vol-%]: _____

Luftdruck [hPa]: 100.1 Lufttemperatur [°C]: 17,7

Sonstiges: _____

Wahrnehmungen / Bemerkungen: _____

Probenehmer: _____

Unterschrift: _____

* Aktivkohle: opt. Volumenstrom = 200ml/min; opt. Gesamtvolumen = 1.000ml

Probenahmeprotokoll für Bodenluft

Projekt-Name: Emmerich Projekt-Nr.: 232 7902

Auftraggeber: PLANEG Eigentümer: H. Zweeting

Datum: Tag 02 Monat 10 Jahr 2000 Uhrzeit _____

Ansatzpunkt / Pegelbezeichnung: BL 5

Art der Entnahmestelle: Pegel Sonde

Pegel-/Sondendurchmesser [cm]: _____ Probenahmetiefe: _____ m uGOK

Filterlage von 2,0 bis 3,0 m uPOK (Pegeloberkante)

Klarpumpen

Volumenstrom [ml/min]: 1000 Zeit [min]: 6 Gesamtvolumen [ml]: 6000

Art der Probenahme:

Aktivkohle*

Volumenstrom [ml/min]: 200 Zeit [min]: 5 Gesamtvolumen [ml]: 1000

Gasmaus /-sack (Bestimmung der Hauptkomponenten)

Halbquantitative Bestimmung [Dräger-Röhrchen für Kurzzeitmessung]

Parameter: _____ Hubzahl: n = _____ Konzentration [ppm]: _____

Parameter: _____ Hubzahl: n = _____ Konzentration [ppm]: _____

Parameter: _____ Hubzahl: n = _____ Konzentration [ppm]: _____

Vor-Ort-Bestimmung der Hauptkomponenten

Sauerstoff, O₂ [Vol-%]: _____ Kohlendioxid, CO₂ [Vol-%]: _____

Methan, CH₄ [Vol-%]: _____ Schwefelwasserstoff, H₂S [Vol-%]: _____

Luftdruck [hPa]: 1001 Lufttemperatur [°C]: 17,1

Sonstiges: _____

Wahrnehmungen / Bemerkungen: _____

Probenehmer: hzt Unterschrift: _____

* Aktivkohle: opt. Volumenstrom = 200ml/min; opt. Gesamtvolumen = 1.000ml



Anlage 6
Analysenlisten

A N A L Y S E N E R G E B N I S S E

Seite 1 von 3

Projektnummer : 2327902
 Analyselistennr. : 643089

Projekt/Standort : Emmerich-Hüthum

Betrifft : Adsorptionsrohre
 Beprobt durch : Tauw GmbH, HZT
 Datum Probenahme : 02/10/00
 Datum Empfang : 04/10/00

Beschreibung Proben:

1 : BL2
 2 : BL4a
 3 : BL5

BESTIMMUNG	Einheit	1	2	3
------------	---------	---	---	---

AROMATEN (BTEXN) & CHLORHALTIGE KOHLENWASSERSTOFFE
 mittels GC-MS

Daten Probenahme:

Probenvolumen	l	1.00	1.00	1.00
---------------	---	------	------	------

Analyse Daten:

Q Benzol	mg/m ³	<0.5	<0.5	<0.5
Q Toluol	mg/m ³	0.24	0.14	0.11
Q Ethylbenzol	mg/m ³	0.13	<0.1	<0.1
Q meta- und para-Xylol	mg/m ³	0.52	0.18	0.16
Q ortho-Xylol	mg/m ³	0.27	<0.1	<0.1
Q Naphthalin	mg/m ³	<0.1 (dr)	<0.1 (dr)	<0.1 (dr)
Q Summe Xylole	mg/m ³	0.79	0.18	0.16
Q Dichlormethan	mg/m ³	<0.5	<0.5	<0.5
Q Chloroform	mg/m ³	<0.2	<0.2	<0.2
Q Tetrachlorkohlenstoff (Tetra)	mg/m ³	<0.2	<0.2	<0.2
Q Trichlorethen (Tri)	mg/m ³	<0.2	<0.2	<0.2
Q Tetrachlorethen (Per)	mg/m ³	0.65	0.37	0.29
Q 1,1,1-Trichlorethan	mg/m ³	<0.2	<0.2	<0.2
Q 1,1,2-Trichlorethan	mg/m ³	<0.2	<0.2	<0.2
Q 1,1-Dichlorethan	mg/m ³	<0.5	<0.5	<0.5
Q 1,2-Dichlorethan	mg/m ³	<0.2	<0.2	<0.2
Q 1,2-Dichlorethen (Cis)	mg/m ³	<0.2	<0.2	<0.2

Die mit "Q" gekennzeichneten Analysen auf dieser Seite sind akkreditiert nach DIN EN 45001.

Die in Klammern angegebenen Buchstaben geben an, daß die betreffende Bestimmung oder Probe mit einer Anmerkung versehen ist. Die zusätzliche Information ist diesem Bericht zugefügt.



Tauw GmbH
 Beratungsbüro und Labor für
 Umwelt, Technik und Bau
 Richard-Löwenstein-Str. 47441 Moers
 Tel. 0248 41 14 90-0

ANALYSENERGEBNISSE

Seite 2 von 3

Projektnummer : 2327902
 Analyselistennr. : 643089

Projekt/Standort : Emmerich-Hüthum

Betrifft : Adsorptionsrohre
 Beprobt durch : Tauw GmbH, HZT
 Datum Probenahme : 02/10/00
 Datum Empfang : 04/10/00

Beschreibung Proben:

1 : BL2
 2 : BL4a
 3 : BL5

BESTIMMUNG	Einheit	1	2	3
AROMATEN (BTEXN) & CHLORHALTIGE KOHLENWASSERSTOFFE				
Q 1,2-Dichlorethen (Trans)	mg/m ³	<0.2	<0.2	<0.2
Q Summe 1,2-Dichlorethene	mg/m ³	n.a.	n.a.	n.a.

Die mit "Q" gekennzeichneten Analysen auf dieser Seite sind akkreditiert nach DIN EN 45001.

Die in Klammern angegebenen Buchstaben geben an, daß die betreffende Bestimmung oder Probe mit einer Anmerkung versehen ist. Die zusätzliche Information ist diesem Bericht zugefügt.



Tauw GmbH
 Beratungs- und Labor für
 Umwelt, Technik und Bau
 Richard-Löcherer-Str. 47441 Moers
 Tel. 028 41/14 90-0

ZUSÄTZLICHE INFORMATION

Seite 3 von 3

Betrifft : Projektnummer : 2327902
Analyselistennummer : 643089

Erläuterung der angegebenen Buchstabencodierungen

(dr) : Die Wiederfindungsrate für Naphthalin auf Aktivkohle liegt bei ca. 20 Prozent.
der Naphthalingehalt ist deshalb als indikativ zu betrachten.



Tauw GmbH
Beratungsbüro / Labor für
Umwelt, Technologie und Bau
Richard-Lönnig-Str. 9, 47441 Moers
Tel. 0 28 41 7 14 90-0

A N A L Y S E R E S U L T A T E

Seite 1 von 10

Projektnummer : 2327902
 Analyselistennr. : 643092

Projekt/Standort : Emmerich-Hüthum

Betrifft : Boden
 Beprobt durch : Tauw GmbH, HZT
 Datum Probenahme : 28/09/00
 Datum Empfang : 04/10/00

Beschreibung Proben:
 1 : Oberflächenprobe 0.00-0.10m
 2 : Oberflächenprobe 01.0-0.35m
 3 : B1.01 (0.0-0.5m)
 4 : B1.05 (2.5-3.0m)

BESTIMMUNG	Einheit	1	2	3	4
KLASSISCH-CHEMISCHE UNTERSUCHUNGEN					
Q Trockensubstanz (TS)	%	84.8	88.6	89.4	85.4
MINERALÖLE mit IR-SPEKTROSKOPIE					
Q Bestimmung mit IR-Spektroskopie	mg/kg TS			<50	<50

Die mit "Q" gekennzeichneten Analysen auf dieser Seite sind akkreditiert nach DIN EN 45001.

Die in Klammern angegebenen Buchstaben geben an, daß die betreffende Bestimmung oder Probe mit einer Anmerkung versehen ist. Die zusätzliche Information ist diesem Bericht zugefügt.



Tauw GmbH
 Beratungsbüro und Labor für
 Umwelt, Technik und Bau
 Richard-Löcherer-Str. 441 Moers
 Tel. 028 417 14 99-0

ANALYSENERGEBNISSE

Seite 2 von 10

Projektnummer : 2327902
 Analyselistenr. : 643092

Projekt/Standort : Emmerich-Hüthum

Betrifft : Boden
 Beprobt durch : Tauw GmbH, HZT
 Datum Probenahme : 28/09/00
 Datum Empfang : 04/10/00

Beschreibung Proben:

1 : Oberflächenprobe 0.00-0.10m
 2 : Oberflächenprobe 01.0-0.35m

BESTIMMUNG	Einheit	1	2 *
------------	---------	---	-----

CHLORHALTIGE PFLANZENBEHANDLUNGSMITTEL

mittels GC-ECD

Q Alfa-HCH	µg/kg TS	<1	<1
Q Beta-HCH	µg/kg TS	<1	<1
Q Gamma-HCH	µg/kg TS	<1	<1
Q Delta-HCH	µg/kg TS	<1	<1
Q Hexachlorbenzol (HCB)	µg/kg TS	7	5
Q Heptachlor	µg/kg TS	<1	<1
Q Cis-Heptachlorepoxyd	µg/kg TS	<1	<1
Q T-Chlordan	µg/kg TS	<1	<1
Q Aldrin	µg/kg TS	<1	<1
Q Dieldrin	µg/kg TS	4	2
Q Endrin	µg/kg TS	110	25
Q Isodrin	µg/kg TS	2	<1
Q Telodrin	µg/kg TS	<1	<1
Q 2,4-DDE	µg/kg TS	<1	<1
Q 4,4-DDE	µg/kg TS	14	7
Q 2,4-DDD	µg/kg TS	<1	<1
Q 4,4-DDD	µg/kg TS	2	<1
Q 2,4-DDT	µg/kg TS	5	1
Q 4,4-DDT	µg/kg TS	16	5
Q Alfa-Endosulfan	µg/kg TS	<1	<1
Q Endosulfan Sulfat	µg/kg TS	<1	<1
Q Summe HCH (STI-Tabelle)	µg/kg TS	n.a.	n.a.
Q Summe Heptachlor und -epoxyd	µg/kg TS	n.a.	n.a.
Q Summe Drins (STI-Tabelle)	µg/kg TS	110	27
Q Summe DDT/DDE/DDD	µg/kg TS	36	13
Q Summe Alfa-endosulfan und -Sulfat	µg/kg TS	n.a.	n.a.

Die mit "Q" gekennzeichneten Analysen auf dieser Seite sind akkreditiert nach DIN EN 45001.

Die in Klammern angegebenen Buchstaben geben an, daß die betreffende Bestimmung oder Probe mit einer Anmerkung versehen ist. Die zusätzliche Information ist diesem Bericht zugefügt.



Tauw GmbH
 Beratungsbüro und Labor für
 Umwelt, Technik und Geo
 Richard-Lösch-Str. 11, 4641 Moers
 Tel. 028 41 / 15 90-0

Projektnummer : 2327902
 Analyselistennr. : 643092

Projekt/Standort : Emmerich-Hüthum

Betrifft : Boden
 Beprobt durch : Tauw GmbH, HZT
 Datum Probenahme : 28/09/00
 Datum Empfang : 04/10/00

Beschreibung Proben:
 5 : B2.01 (0.0-0.3m)
 6 : B3 (0.0-0.2m)
 7 : B4 (0.0-1.5m)
 8 : B4a (0.0-0.3m)

BESTIMMUNG		Einheit	5	6	7	8
KLASSISCH-CHEMISCHE UNTERSUCHUNGEN						
Q	Trockensubstanz (TS)	%	89.3	89.0	85.2	81.5
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOHLENWASSERSTOFFE						
mittels HPLC (h)						
Q	Naphthalin	mg/kg TS			210	<0.05
Q	Acenaphthylen	mg/kg TS			<100	<0.05
Q	Acenaphten	mg/kg TS			<100	<0.05
Q	Fluoren	mg/kg TS			150	<0.01
Q	Phenanthren	mg/kg TS			910	0.15
Q	Anthracen	mg/kg TS			42	0.01
Q	Fluoranthen	mg/kg TS			870	0.20
Q	Pyren	mg/kg TS			550	0.15
Q	Benzo(a)anthracen	mg/kg TS			160	0.08
Q	Chrysen	mg/kg TS			170	0.09
Q	Benzo(b)fluoranthen	mg/kg TS			170	0.09
Q	Benzo(k)fluoranthen	mg/kg TS			66	0.05
Q	Benzo(a)pyren	mg/kg TS			140	0.09
Q	Dibenz(a,h)anthracen	mg/kg TS			<20	0.01
Q	Benzo(g,h,i)perylene	mg/kg TS			120	0.09
Q	Indeno(1,2,3-c,d)pyren	mg/kg TS			120	0.09
Q	Total 6 TVO	mg/kg TS			1500	0.6
Q	Total 10 Niederländische Liste	mg/kg TS			2800	0.9
Q	Total 16 EPA	mg/kg TS			3700	1.1
MINERALÖLE mit IR-SPEKTROSKOPIE						
Q	Bestimmung mit IR-Spektroskopie	mg/kg TS	<50	<50	<50	<50

Die mit "Q" gekennzeichneten Analysen auf dieser Seite sind akkreditiert nach DIN EN 45001.

Die in Klammern angegebenen Buchstaben geben an, daß die betreffende Bestimmung oder Probe mit einer Anmerkung versehen ist. Die zusätzliche Information ist diesem Bericht zugefügt.



Tauw GmbH
 Beratungsbüro und Labor für
 Umwelt, Wasser und Energie
 Richard-Löwenstein-Str. 11
 47804 Emmerich, Deutschland
 Tel. 0 28 41 7 14 00-0

Projektnummer : 2327902
 Analyselistennr. : 643092

Projekt/Standort : Emmerich-Hüthum

Betrifft : Boden
 Beprobt durch : Tauw GmbH, HZT
 Datum Probenahme : 28/09/00
 Datum Empfang : 04/10/00

Beschreibung Proben:
 9 : MP B1-B5 Auffüllung

 | BESTIMMUNG Einheit | 9 |

PROBENVORBEHANDLUNG KLASSISCH-CHEMISCHE UNTERSUCHUNG

Eluat nach DEV S4 +

KLASSISCH-CHEMISCHE UNTERSUCHUNGEN

Q Cyanid, gesamt mg/kg TS 6
 pH-Boden (pH-H2O) 7.2
 Q Trockensubstanz (TS) % 86.9

VORBEHANDLUNG METALLE

Q Königswasseraufschluß +

AAS-HYDRIDSYSTEMTECHNIK

Q Arsen (As) mg/kg TS 7

AAS-FLAMMENTECHNIK

Q Chrom (Cr) mg/kg TS 29
 Q Kupfer (Cu) mg/kg TS 23
 Q Nickel (Ni) mg/kg TS 9
 Q Blei (Pb) mg/kg TS 45
 Q Zink (Zn) mg/kg TS 130

ICP-TECHNIK (AES)

Thallium (Tl) mg/kg TS <1

AAS-KALTDAMPFTECHNIK

Q Quecksilber (Hg) mg/kg TS 0.2

AAS-GRAPHITROHROFENTECHNIK

Q Cadmium (Cd) mg/kg TS 0.4

Die mit "Q" gekennzeichneten Analysen auf dieser Seite sind akkreditiert nach DIN EN 45001.

Die in Klammern angegebenen Buchstaben geben an, daß die betreffende Bestimmung oder Probe mit einer Anmerkung versehen ist. Die zusätzliche Information ist diesem Bericht zugefügt.



ANALYSENERGEBNISSE

Seite 5 von 10

Projektnummer : 2327902
 Analyselistennr. : 643092

Projekt/Standort : Emmerich-Hüthum

Betrifft : Boden
 Beprobt durch : Tauw GmbH, HZT
 Datum Probenahme : 28/09/00
 Datum Empfang : 04/10/00

Beschreibung Proben:
 9 : MP B1-B5 Auffüllung

BESTIMMUNG	Einheit	9
------------	---------	---

POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOHLENWASSERSTOFFE
 mittels HPLC

Q Naphthalin	mg/kg TS	<0.05
Q Acenaphthylen	mg/kg TS	<0.05
Q Acenaphthen	mg/kg TS	<0.05
Q Fluoren	mg/kg TS	<0.01
Q Phenanthren	mg/kg TS	0.10
Q Anthracen	mg/kg TS	<0.01
Q Fluoranthen	mg/kg TS	0.20
Q Pyren	mg/kg TS	0.15
Q Benzo(a)anthracen	mg/kg TS	0.10
Q Chrysen	mg/kg TS	0.10
Q Benzo(b)fluoranthen	mg/kg TS	0.10
Q Benzo(k)fluoranthen	mg/kg TS	0.06
Q Benzo(a)pyren	mg/kg TS	0.15
Q Dibenz(a,h)anthracen	mg/kg TS	0.01
Q Benzo(g,h,i)perylene	mg/kg TS	0.10
Q Indeno(1,2,3-c,d)pyren	mg/kg TS	0.10
Q Total 6 TVO	mg/kg TS	0.7
Q Total 10 Niederländische Liste	mg/kg TS	1.0
Q Total 16 EPA	mg/kg TS	1.2

Die mit "Q" gekennzeichneten Analysen auf dieser Seite sind akkreditiert nach DIN EN 45001.

Die in Klammern angegebenen Buchstaben geben an, daß die betreffende Bestimmung oder Probe mit einer Anmerkung versehen ist. Die zusätzliche Information ist diesem Bericht zugefügt.



Tauw GmbH
 Beratungsbüro und Labor für
 Umwelt, Toxikologie und
 Richard-Löffel
 Tel. 02462 9211-11

Projektnummer : 2327902
 Analyselistennr. : 643092

Projekt/Standort : Emmerich-Hüthum

Beschreibung Proben:

Betrifft : Boden
 Beprobt durch : Tauw GmbH, HZT
 Datum Probenahme : 28/09/00
 Datum Empfang : 04/10/00

9 : MP B1-B5 Auffüllung

| BESTIMMUNG Einheit | 9 |

AROMATEN (BTEXN) & CHLORHALTIGE KOHLENWASSERSTOFFE
 mittels GC

Q Benzol	mg/kg TS	<0.01
Q Toluol	mg/kg TS	<0.05
Q Ethylbenzol	mg/kg TS	<0.05
Q meta- und para-Xylol	mg/kg TS	<0.05
Q ortho-Xylol	mg/kg TS	<0.05
Q Naphthalin	mg/kg TS	<0.1
Q Summe Xylole	mg/kg TS	n.a.
Q Dichlormethan	mg/kg TS	<0.1
Q Chloroform	mg/kg TS	<0.1
Q Tetrachlorkohlenstoff (Tetra)	mg/kg TS	<0.1
Q Trichlorethen (Tri)	mg/kg TS	<0.1
Q Tetrachlorethen (Per)	mg/kg TS	<0.1
Q 1,1,1-Trichlorethan	mg/kg TS	<0.1
Q 1,1,2-Trichlorethan	mg/kg TS	<0.1
Q 1,1-Dichlorethan	mg/kg TS	<0.1
Q 1,2-Dichlorethan	mg/kg TS	<0.1
Q 1,2-Dichlorethen (Cis)	mg/kg TS	<0.1
Q 1,2-Dichlorethen (Trans)	mg/kg TS	<0.1
Q Summe 1,2-Dichlorethene	mg/kg TS	n.a.

ORGANOHALOGENVERBINDUNGEN

Q EOX in Chloreinheiten	mg/kg TS	0.5
-------------------------	----------	-----

MINERALÖLE mit IR-SPEKTROSKOPIE

Q Bestimmung mit IR-Spektroskopie	mg/kg TS	<50
-----------------------------------	----------	-----

Die mit "Q" gekennzeichneten Analysen auf dieser Seite sind akkreditiert nach DIN EN 45001.

Die in Klammern angegebenen Buchstaben geben an, daß die betreffende Bestimmung oder Probe mit einer Anmerkung versehen ist. Die zusätzliche Information ist diesem Bericht zugefügt.



Tauw GmbH
 Bereich Umweltanalytik
 Richard-Lux 10, 47841 Moers
 Tel. 0 28 41 / 14 90-0

Projektnummer : 2327902
 Analyselistennr. : 643092

Projekt/Standort : Emmerich-Hüthum

Betrifft : Boden
 Beprobt durch : Tauw GmbH, HZT
 Datum Probenahme : 28/09/00
 Datum Empfang : 04/10/00

Beschreibung Proben:
 9 : MP B1-B5 Auffüllung

 | BESTIMMUNG Einheit | 9 |

POLYCHLORIERTE BIPHENYLE		
mittels GC-ECD		
		(h)
Q PCB-28	µg/kg TS	<2
Q PCB-52	µg/kg TS	<2
Q PCB-101	µg/kg TS	<2
Q PCB-118	µg/kg TS	<2
Q PCB-138	µg/kg TS	5
Q PCB-153	µg/kg TS	3
Q PCB-180	µg/kg TS	2
Q Summe 6 PCB (DIN 51527)	µg/kg TS	11
Q Summe 7 PCB Ballschmitter	µg/kg TS	11

Die mit "Q" gekennzeichneten Analysen auf dieser Seite sind akkreditiert nach DIN EN 45001.

Die in Klammern angegebenen Buchstaben geben an, daß die betreffende Bestimmung oder Probe mit einer Anmerkung versehen ist. Die zusätzliche Information ist diesem Bericht zugefügt.



Tauw GmbH
 Beratung und Analyse
 Richard-Hüthum
 Tel. 0241 4444444

Projektnummer : 2327902
 Analyselistennr. : 643092

Projekt/Standort : Emmerich-Hüthum

Betrifft : Eluat
 Beprobt durch : Tauw GmbH, HZT
 Datum Probenahme : 28/09/00
 Datum Empfang : 04/10/00

Beschreibung Proben:
 10: Eluat MP B1-B5

BESTIMMUNG	Einheit	10
------------	---------	----

PROBENVORBEHANDLUNG KLASSISCH-CHEMISCHE UNTERSUCHUNG

Q Probenvorbereitung IC +

KLASSISCH-CHEMISCHE UNTERSUCHUNGEN

Q Cyanid, gesamt $\mu\text{g/l}$ <2
 Leitfähigkeit (25 °C) $\mu\text{S/cm}$ 235
 pH 7.9
 Q Wasserdampfvlüchtige Phenole $\mu\text{g/l}$ <1

IONENCHROMATOGRAPHIE

Q Chlorid mg/l 1.7
 Q Sulfat mg/l 8.6

VORBEHANDLUNG METALLE

Q Keine Vorbehandlung durchgeführt +

AAS-HYDRIDSYSTEMTECHNIK

Q Arsen (As) $\mu\text{g/l}$ 3.5

AAS-FLAMMENTECHNIK

Q Zink (Zn) $\mu\text{g/l}$ <10

ICP-TECHNIK (AES)

Thallium (Tl) $\mu\text{g/l}$ <10

AAS-KALTDAMPFTECHNIK

Quecksilber (Hg) $\mu\text{g/l}$ 0.05

Die mit "Q" gekennzeichneten Analysen auf dieser Seite sind akkreditiert nach DIN EN 45001.

Die in Klammern angegebenen Buchstaben geben an, daß die betreffende Bestimmung oder Probe mit einer Anmerkung versehen ist. Die zusätzliche Information ist diesem Bericht zugefügt.



Tauw GmbH
 Berater für Umweltlabor für
 Umweltlabor
 Richard-Luxemburg-Str. 1441 Möste
 Tel. 0 28 41 7 14 90-0

A N A L Y S E N E R G E B N I S S E

Seite 9 von 10

Projektnummer : 2327902
 Analyselistennr. : 643092

Projekt/Standort : Emmerich-Hüthum

Betrifft : Eluat
 Beprobt durch : Tauw GmbH, HZT
 Datum Probenahme : 28/09/00
 Datum Empfang : 04/10/00

Beschreibung Proben:
 10: Eluat MP B1-B5

BESTIMMUNG	Einheit	10
AAS-GRAPHITROHROFENTECHNIK		
Q Cadmium (Cd)	µg/l	0.2
Q Blei (Pb)	µg/l	<1
Q Chrom (Cr)	µg/l	15
Q Kupfer (Cu)	µg/l	8.0
Q Nickel (Ni)	µg/l	1

Die mit "Q" gekennzeichneten Analysen auf dieser Seite sind akkreditiert nach DIN EN 45001.

Die in Klammern angegebenen Buchstaben geben an, daß die betreffende Bestimmung oder Probe mit einer Anmerkung versehen ist. Die zusätzliche Information ist diesem Bericht zugefügt.



Tauw GmbH
 Beratungsfirma und Labor für
 Umwelt, Technik und Geo
 Richard-Lammert-Str. 70, 47049 Moers
 Tel. 0 23 41 / 14 90-0

ZUSÄTZLICHE INFORMATION

Seite 10 von 10

Betrifft : Projektnummer : 2327902
Analyselistennummer : 643092

Erläuterung der angegebenen Buchstabencodierungen

- (h) : Wegen der Art der Probe und des störenden Einflusses der Probenmatrix ist die Bestimmungsgrenze erhöht. Die Konzentration der Verbindung ist nicht höher als die angegebene Bestimmungsgrenze.



Richard Kühn
Bundesarbeitsgemeinschaft für
Umwelt, Natur und Verbraucherschutz
Richard Kühn, 12205 Berlin, Wuhlener Weg 1
Tel. 0 28 41 / 14 90-0



Kreis
Kleve

... mehr als niederrhein

Der Landrat

Kreisverwaltung Kleve • Postfach 15 52 • 47515 Kleve

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister
Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

Stadt Emmerich am Rhein

BGM:

Dez.:

Eing.: 28. Mai 2020

Fb.:

Anf. €

Fachbereich: Technik
Abteilung: Bauen und Umwelt - Verwaltung
Dienstgebäude: Nassauerallee 15 - 23, Kleve
Telefax: 02821-85-700
Ansprechpartner/in: Frau Gall
Zimmer-Nr.: E.240
Durchwahl: 02821 85-356
Zeichen: 6.1 - 61 26 01 / 02-
Datum: 25.05.2020

(Bitte stets angeben) ⇒

Kommunale Bauleitplanung der Stadt Emmerich am Rhein;

Bebauungsplan Emmerich am Rhein Nr. H 14/3 -Kleysche Straße-, 1. vereinfachte Änderung,

Bericht vom 04.05.2020, Az.: 5/61 2601 sd

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur o.g. Planung wird von mir folgende Stellungnahme vorgetragen.

Als Untere Wasserbehörde hinsichtlich der Belange oberirdischer Gewässer:

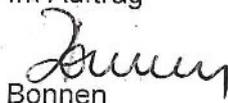
Ich bitte die Belange der Wasserwirtschaft, zu Punkt 14 der Entwurfsbegründung zu überarbeiten:

Entlang der nordwestlichen Plangebietsgrenze verläuft der "Viergartengraben". Hierbei handelt es sich um ein Gewässer gemäß den Wassergesetzen.

Gemäß § 31 (4) des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz – LWG -) ist der Gewässerrandstreifen im Innenbereich nach §§30, 34 des Baugesetzbuchs 5 Meter breit. Er soll u.a. der Erhaltung und Verbesserung der ökologischen Funktion des Gewässers dienen.

Die Errichtung von Anlagen (z.B. Gebäude, Zäune, etc.) innerhalb dieses Randstreifens bedürfen der wasserrechtlichen Genehmigung gemäß § 22 LWG der zuständigen Unteren Wasserbehörde des Kreises Kleve.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Bonnen

Lieferanschrift

Kreisverwaltung Kleve
Nassauerallee 15 – 23
47533 Kleve

Sprechzeiten

montags bis donnerstags
von 09:00 bis 16:00 Uhr
freitags von 09:00 bis 12:00 Uhr

Sparkasse Rhein-Maas

IBAN: DE04 3245 0000 0005 0016 98
BIC: WELADED1KLE

Sparkasse Krefeld

IBAN: DE51 3205 0000 0323 1121 44
BIC: SPKRDE33

Postbank Köln

IBAN: DE32 3701 0050 0027 9175 01
BIC: PBNKDEFF



		TOP	_____
		Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	öffentlich	05 - 16 2346/2020	19.08.2020

Betreff

Klimaschutzteilkonzept - Nahmobilität Stadt Emmerich am Rhein

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	08.09.2020
Haupt- und Finanzausschuss	08.09.2020
Rat	08.09.2020

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, den vorliegenden Entwurf des Klimaschutzteilkonzeptes - Fuß- und Radwegekonzept - für die Stadt Emmerich am Rhein.

Sachdarstellung :

Seit April 2019 ist das Büro Stadtverkehr aus Hilden mit der Ausarbeitung des Fußgänger- und Radverkehrskonzeptes im Rahmen eines finanziell geförderten Klimaschutzteilkonzeptes beauftragt. Zur Einhaltung des Förderzeitraums bis zum 30.09.2020 ist der Beschluss zum Klimaschutzteilkonzept herbeizuführen.

Ferner dient das Klimaschutzteilkonzept als ein wichtiger Baustein um die Einstellung eines zusätzlichen Mitarbeiters in der Stadtverwaltung, der im Sinne eines umfassenden Klimaschutz- und Mobilitätsmanagements die Umsetzung dieses Konzeptes federführend und fachbereichsübergreifend koordiniert, erfolgreich durchzuführen und entsprechende Fördermittel zu akquirieren. Diese Koordination beinhaltet u.a. die vollständige und geordnete Umsetzung des Konzeptes, die Fuß- und Radverkehrsplanung sowie die Abstimmung der Maßnahmen mit den beteiligten Akteuren einschließlich der Abstimmung der Einzelmaßnahmen mit den beteiligten Akteuren.

Bisheriger Ablauf

2019

Unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit wurde das Konzept innerhalb des vergangenen Jahres ausgearbeitet. Mit Hilfe einer Interaktiven Mängelkarte, die von Ende Juli bis Ende Oktober 2019 öffentlich zugänglich im Netz stand, konnten die Bürgerinnen und Bürger direkte Hinweise auf das Fußgänger- und Radverkehrsnetz in Emmerich am Rhein geben. Auf der digitalen Karte wurden Meldungen zu Gefahrenstellen, Verbesserungsmöglichkeiten oder auch Schwachstellen im Netzausbau aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger markiert und kommentiert. Die Beteiligungsform wurde sehr gut angenommen. So kamen über 400 Anmerkungen zusammen.

Im September 2019 wurde zudem eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Emmericher Bürgerinnen und Bürger durchgeführt. Über einen Fragebogen wurden neben Informationen zum Haushalt und zur Person, insbesondere die an einem festgelegten Stichtag zurückgelegten Wege abgefragt. Darüber ließen sich verlässliche und vergleichbare Zahlen erheben, die Aufschluss über die Verwendung der Verkehrsmittel (Modal Split), Wegelängen und Streckenbeziehungen geben. Die Daten dienen diesem Konzept als Berechnungsgrundlage für bspw. die Ermittlung der CO₂ Einsparungspotenziale aber auch der zu erwartenden Verbesserungspotenziale hinsichtlich einer Zielsetzung zur Steigerung des Fußgänger- und Radverkehrsanteils. Zukünftig können diese Daten als Messgrundlage herangezogen werden, um in Folgeerhebungen Veränderungen in Bezug auf die gesetzten Ziele erkennen zu können.

Am 02.11.2019 fand eine Präsentation im Rahmen einer Arbeitsgruppe statt, die aus Vertretern verschiedener relevanter Gruppen und dem politischen Raum zusammengesetzt war. In diesem Rahmen wurden die ersten Ergebnisse aus der Interaktiven Mängelkarte sowie die Ergebnisse zum Modal Split aus der Haushaltsbefragung vorgestellt.

Am Samstag den 16.11.2019 fanden zudem ein Planungsspaziergang sowie eine geführte Radtour statt, zu denen die Öffentlichkeit eingeladen war teilzunehmen. Die vorgeschlagenen Routen führten zu verschiedenen Orten im (Innen-)stadtbereich, an denen die Verkehrssituation mit den Teilnehmenden diskutiert wurde.

2020

Die Ergebnisse aus den Bürgerbeteiligungen dienten als ein Baustein für die Erarbeitung von Maßnahmen, zur gezielten Verbesserung einzelner Situationen vor Ort aber auch zur Erarbeitung übergeordneter Maßnahmen und Handlungsempfehlungen, die den Fußgänger- und Radverkehr fördern.

Die ausgearbeiteten Maßnahmen, insbesondere des Radverkehrs, wurden bereits mit den zuständigen Stellen der Straßenbaulastträger der Landes- und Kreisstraßen abgestimmt. Die Rückmeldungen von Straßen NRW und dem Kreis Kleve sowie der Kreispolizeibehörde (vorrangig zu Unfallzahlen befragt) sind in die Beschreibung der Maßnahmen eingeflossen. Solche Maßnahmen, die nach der Rücksprache bereits als undurchführbar eingestuft wurden, werden nicht weiter berücksichtigt.

Ferner wurde der Entwurf des Klimaschutzteilkonzepts im Zeitraum vom 17.06.2020 bis zum 07.07.2020 öffentlich gemacht. Alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt konnten den Konzeptentwurf auf der städtischen Internetseite einsehen und Einwende telefonisch oder per Email mitteilen. Des Weiteren war es möglich nach vorheriger Terminabsprache das Konzept im Rathaus einzusehen und Mitteilung schriftlich oder fernmündlich abzugeben. Inzwischen wurde das Klimaschutzteilkonzeptes erarbeitet. Es wurden soweit möglich alle Einwände der Bürgerinnen und Bürger eingearbeitet.

Insbesondere führt die Stadt Emmerich am Rhein erneut Gespräche mit dem Straßenbaulastträger (Straßen NRW) um übergangsweise eine sichere Fuß- und Radwegführung bis zum Baubeginn der Betuwelinie an der Lobither Straße zu erzielen.

Der Schlussbericht ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt.

Stadtradeln

Eine vorgeschlagene Maßnahme aus dem Konzept, wurde bereits in diesem Sommer sehr erfolgreich durchgeführt. Die Stadt Emmerich beteiligt sich erstmals an der Kampagne „Stadtradeln“ und setzte sich damit aktiv für die Radverkehrsförderung und mehr Klimaschutz im Sinne der Kampagne ein. Im Zeitraum vom 15.6. bis 5.7. 2020 sind 376 aktive Radler in 43 Teams gute 89.936 km geradelt und haben dabei 13 Tonnen CO₂ eingespart.

Weiteres Vorgehen

Umsetzung des Konzeptes

Auf Grundlage der Ergebnisse des Konzeptes soll hinsichtlich einer Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen und Handlungsempfehlungen bedarfsgerecht gehandelt werden und gezielt Gelder in den Haushalt eingestellt werden sowie entsprechend vorhandene Fördermöglichkeiten genutzt werden. Dies soll durch einen zusätzlichen Mitarbeiter der Stadtverwaltung erarbeitet und umgesetzt werden.

Bewerbung AGFS

Weiterhin soll das fertige Konzept 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) sein. Für die Bewerbung sollen das abgestimmte Konzept und insbesondere die darin ausgearbeiteten Maßnahmen die Basis sein. Zurzeit erstellt die Verwaltung in Abstimmung mit dem Büro Stadtverkehr die Bewerbungsunterlagen.

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.

Peter Hinze
Bürgermeister

Anlage:
Anlage zu Vorlage 05-16 2346

Vorlagen-Nr.: **05 - 16 2346/2020**

Betreff: **Klimaschutzteilkonzept - Nahmobilität Stadt Emmerich am Rhein**

Handzeichen

Rechnungsprüfungsamt	
Finanzwesen	
Sachbearbeiter des Fachbereiches	
Fachbereichsleiter	
Dezernent	



KLIMASCHUTZTEILKONZEPT
Fuß- und Radverkehrskonzept für die Stadt
Emmerich am Rhein

Entwurfsstand 13.08.2020



EMMERICH
AM RHEIN

KLIMASCHUTZTEILKONZEPT

Fuß- und Radverkehrskonzept für die Stadt Emmerich am Rhein

Auftraggeber:



Stadt Emmerich am Rhein
Fachbereich Stadtentwicklung
Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

Ansprechpartner:

Jens Bartel
Janita Krapohl
Regina Pommerin

Bearbeitung durch:

büro stadtVerkehr

büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft
mbH Co.& KG
Mittelstraße 55 | 40721 Hilden
Fon: 02103 / 9 11 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Jean-Marc Stuhm
Mira Isfort
Lennart Bruhn
Marius Lenz

Bildquellen:

Stadt Emmerich am Rhein

gefördert durch:



Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Veranlassung und Aufgabenstellung	1
1.2	Vorgehensweise.....	2
1.3	Beteiligungsverfahren.....	3
1.3.1	<i>Arbeitskreis</i>	3
1.3.2	<i>INKA-Online Beteiligung</i>	3
1.3.3	<i>Planungsspaziergang und Planungsradtour</i>	5
1.3.4	<i>Bürgerwerkstatt</i>	7
2	Bestandsaufnahme	8
2.1	Raum- und Siedlungsstruktur	8
2.1.1	<i>Lage und Topographie</i>	8
2.1.2	<i>Bevölkerungsentwicklung</i>	10
2.1.3	<i>Arbeitsplatzstandorte/ Wichtige Gewerbstandorte</i>	10
2.1.4	<i>Pendler</i>	10
2.2	Straßen-, Schienen- und Schnellbusnetz mit Bezug zum Radverkehr	12
2.3	Radwegenetz Emmerich am Rhein	14
2.4	Wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen	15
2.5	Bisherige Konzepte und Erhebungen.....	20
2.5.1	<i>Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Emmerich am Rhein</i>	20
2.5.2	<i>Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2025 Stadt Emmerich am Rhein</i>	20
2.5.3	<i>Sonstige relevante Bauvorhaben mit Bezug zum Fuß- und Radverkehr</i>	21
2.6	Unfallgeschehen mit Radfahrereteiligung in der Stadt Emmerich am Rhein	22
3	Wichtigste Ergebnisse der Haushaltsbefragung Stadt Emmerich am Rhein	26
3.1	Verkehrsmittelverfügbarkeiten	26
3.2	Verkehrsmittelwahl (Modal Split).....	27
3.3	Wegelängen und -dauer	30
3.4	Verkehrsverflechtungen	31
4	Erarbeitung einer Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr	33
4.1	Fußverkehr.....	33
4.1.1	<i>Grundanforderungen und Qualitätsstandards Fußverkehr</i>	33
4.1.2	<i>Netzkategorisierung und Qualitätsstandards</i>	33
4.1.3	<i>Mängelanalyse der Netzkonzeption</i>	36
4.2	Radverkehr.....	38
4.2.1	<i>Anforderungen wichtiger Nutzergruppen</i>	38
4.2.2	<i>Qualitätsstandards Radverkehr</i>	38
4.2.3	<i>Ableitung eines Wunschliniennetzes</i>	42
4.2.4	<i>Netzkategorisierung und Qualitätsstandards</i>	43
4.2.5	<i>Untersuchungsnetz für den Radverkehr</i>	45
4.2.6	<i>Führungsformen des Radverkehrs im Untersuchungsnetz</i>	46
4.2.7	<i>Knotenpunkte im Erhebungsnetz</i>	48
4.2.8	<i>Mängelanalyse der Netzkonzeption</i>	49

5	Maßnahmenkonzept Fußverkehr	52
5.1	Handlungsfelder Fußverkehr	52
5.2	Allgemeine Maßnahmen.....	53
5.3	Erläuterungen zu den Maßnahmentabellen.....	53
6	Maßnahmenkonzept Radverkehr	55
6.1	Allgemeine Maßnahmen.....	55
6.2	Handlungsfeld Radverkehrsanlage	55
6.3	Handlungsfeld Knotenpunkt	57
6.4	Erläuterungen zu den Maßnahmentabellen.....	61
6.5	Radschnellweg	63
7	Flankierende Maßnahmen	66
7.1	Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur	66
7.2	Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.....	70
8	Wirkungsanalyse	74
9	Controlling, Verstetigung und Kommunikation	76
10	Ausblick	78
	Quellenverzeichnis	79
	Abbildungsverzeichnis	81
	Abkürzungsverzeichnis	83
	Anhang	85
	Anhang 1: CO ₂ -Bilanz.....	85
	Anhang 2: Verkehrsverflechtungen Fuß- und Radverkehr.....	90
	Anhang 3: Maßnahmenübersichtskarte Fußverkehr	94
	Anhang 4: Maßnahmentabelle Fußverkehr	95
	Anhang 5: Maßnahmenübersichtskarte Radverkehr	99
	Anhang 6: Maßnahmentabellen Radverkehrsanlagen.....	102
	Anhang 7: Maßnahmentabellen Knotenpunkte	110

1 Einleitung

1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Der Wunsch und die Notwendigkeit einer klima- und umweltverträglichen Mobilität, der demographische Wandel und ein zunehmendes Gesundheitsbewusstsein in der Bevölkerung erfordern eine Stärkung der Nahbereichsmobilität. Ziel des vorliegenden Konzeptes ist es, eine nachhaltige, umweltschonende Alltagsmobilität in der Stadt Emmerich am Rhein kontinuierlich zu fördern und eine möglichst lückenlose, flächendeckende Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen.

Der Fuß- und Radverkehr nimmt in Emmerich am Rhein bereits einen hohen Stellenwert ein. Nicht zuletzt aufgrund der flachen Topographie bietet das Stadtgebiet hervorragende Bedingungen insbesondere zum Radfahren. Im Vergleich zu anderen Städten liegt der Radverkehrsanteil mit 26% in Emmerich am Rhein überdurchschnittlich hoch.

Radfahren und zu Fuß gehen haben vielfältige Auswirkungen auf die Menschen und deren Umwelt. Die Gründe für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sind auch über die Aspekte des Klimaschutzes hinaus vielfältig:

- Zu Fuß gehen und Radfahren bieten eine umweltfreundliche, sichere und effiziente Mobilität
- Zusätzlich haben der Fuß- und Radverkehr einen positiven Effekt auf die Gesundheit
- Sie gewähren einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz, da sie emissionsfrei sind und weder Luftschadstoffe und Treibhausgase ausstoßen noch Lärm verursachen.
- Darüber hinaus bieten sie eine eigenständige Mobilität in (fast) allen Bevölkerungsgruppen. Das Fahrrad als günstiges, individuelles und flexibles Verkehrsmittel zeichnet sich daher durch einen einfachen Zugang für eine Vielzahl von Menschen aus.
- Zu Fuß gehen und Rad fahren benötigen deutlich weniger Platz im Straßenraum im Vergleich zum motorisierten Verkehr. Im Vergleich zum Pkw benötigt das Fahrrad nur wenig Parkraum. Die Verlagerung von Pkw-Kurzstrecken auf den Radverkehr entlastet somit nicht nur Straßen, sondern auch den häufig in Städten zu hohen Parkraumdruck. Das Abstellen von Fahrrädern ist deutlich günstiger bzw. kostenlos.
- Verlagerungen von Pkw-Kurzstrecken auf den Radverkehr können einen Beitrag zur Staureduzierung leisten
- Der Fahrradtourismus als bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Stadt Emmerich am Rhein durch Tages- (und Übernachtungs-)gäste.

Das vorliegende Fuß- und Radverkehrskonzept zielt auf eine Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in Emmerich am Rhein ab, die vor allem durch Verbrennungsprozesse verursacht werden. Die Verbrennung von Kohle, Gas und Öl, die Abholzung von Wäldern sowie der weiter ansteigende Motorisierungsgrad in der Bevölkerung sind Auslöser für die hohen Treibhausgaswerte. Eine bedarfsorientierte und langfristige Stärkung und Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Alltag strebt eine Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf das Fahrrad an, die zu einer insgesamt klimafreundlicheren, ressourcenschonenderen sowie gesünderen und sozial verträglicheren Mobilität beiträgt.

Ziel der Stadt ist es, den Radverkehrsanteil im Alltagsverkehr gesamtstädtisch zu erhöhen. Ein lückenloses, sicheres, gut ausgebaut und direktes Radverkehrsnetz soll den Fuß- und Radverkehr weiter stärken. Das Konzept soll eine planerische Grundlage für die kommenden 10 Jahre geben. Dabei werden verschiedene Handlungsfelder betrachtet, die sich nicht ausschließlich auf straßenbauliche Maßnahmen konzentrieren. Neben der Radverkehrsinfrastruktur findet der Radservice sowie flankierende Maßnahmen wie beispielsweise Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation Berücksichtigung. Eine langfristige ausgerichtete Radverkehrsförderung leistet einen wesentlichen Beitrag zu einer umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung.

Das Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr wird im Bereich „Klimafreundliche Mobilität in Kommunen“ im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert.

1.2 Vorgehensweise

Das vorliegende Fuß- und Radverkehrskonzept wurde sukzessive und in einem dialogbasierten Arbeitsprozess durch das büro stadVerkehr aus Hilden erstellt. Die Bearbeitung setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen, die der Abbildung 1.2-1 zu entnehmen sind.

Einführend werden im Rahmen der **Bestandsaufnahme** siedlungsstrukturelle, soziodemographische und infrastrukturelle Gegebenheiten der Stadt Emmerich am Rhein dargestellt, auf dessen Grundlage wichtige Quell- und Zielgebiete im Alltagsradverkehr ermittelt werden. Die Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2019 liefert Ergebnisse und Daten zum Mobilitätsverhalten der Emmericher Bevölkerung. Weitere Konzepte und Studien geben zudem Aufschluss über bereits geplante/ laufende Maßnahmen im Stadtgebiet.

Die Stärkung des Radverkehrs ist ein wesentlicher Bestandteil in der Förderung klimafreundlicher Mobilität, dessen Erfolg sich in der Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor messen lässt. Die vom Fördermittelgeber geforderte Ermittlung der **Energie- und CO₂-Bilanz** erfolgt auf Grundlage der Verflechtungsbeziehungen der Mobilitätsbefragung, Pendlerzahlen von IT.NRW für den Ist-Zustand und den Prognosenullfall 2030 für die Stadt Emmerich am Rhein. Durch die Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Fuß- und Radverkehr lassen sich zukünftig Einsparungen in den CO₂-Emissionen erzielen.

Die **Erarbeitung einer Netzkonzeption** mit Schwerpunkt auf den Alltagsfuß- und -radverkehr setzt sich aus verschiedenen Bewertungskriterien zusammen. Unter Berücksichtigung bedeutender Quellen und Ziele (Siedlungs- und Gewerbeflächen, Arbeitsplatzschwerpunkte, Öffentliche Einrichtungen, Pendler, ÖV-Haltestellen, Freizeiteinrichtungen) und der Zentralen-Orte-Konzeption wird ein Wunschliniennetz (anhand von Luftlinien) abgeleitet und priorisiert, welches die Ortsteile von Emmerich am Rhein und ihre angrenzenden Kommunen miteinander verbindet. Das abgeleitete abstrakte Wunschliniennetz wird in einem weiteren Schritt auf das bestehende Straßennetz umgelegt.

Mithilfe von definierten **Qualitätsstandards** für die Radwegeverbindungen der Netzkonzeption erfolgt anschließend eine **Mängelanalyse** der Streckenführungen auf dem kategorisierten Netz (Analysenetz). Die Mängel zeigen auf, wo in der Stadt Emmerich am Rhein Handlungsbedarf im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten besteht. Die Bestandsaufnahme erfolgt dabei mittels eigener Befahrungen mit detaillierter Aufnahme der vorhandenen Infrastruktur.

Im Anschluss an die Identifizierung von Problemen werden infrastrukturelle Maßnahmen im Rahmen des **Maßnahmenkonzepts Fußverkehr** und **Maßnahmenkonzepts Radverkehr** zur Behebung der Defizite entwickelt, die anhand von Karten und Tabellen dargestellt werden. Neben der detaillierten Verortung werden die Mängel beschrieben, Maßnahmen benannt und Kostenschätzungen vorgenommen.

Das Maßnahmenkonzept wird durch ein **flankierendes Maßnahmenkonzept** ergänzt, das sich u. a. auf Fahrradboxen, Serviceangebote, Verleihsysteme sowie die Fortführung und Neuitiierung von Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit bezieht.

Abschließend wird ein **Umsetzungskonzept** für die Maßnahmenvorschläge aufgezeigt, dass der Stadt Emmerich am Rhein als ein Leitfaden zur zügigen Umsetzung der kleinteiligen Maßnahmen fungieren soll. Zudem beinhaltet das Konzept eine **Controlling- und Verstetigungsstrategie** zur Evaluierung der Maßnahmenumsetzung, um dauerhaft eine wirkungsvolle Erfolgskontrolle und Prozessanpassung zu ermöglichen.



Abb. 1.2-1 Ablaufplan des Radverkehrskonzeptes Stadt Emmerich am Rhein

1.3 Beteiligungsverfahren

Durch eine frühzeitige Einbindung möglichst vieler Beteiligter und Interessenvertreter kann nicht nur die Akzeptanz eines über viele Jahre wirksamen Konzeptes gesteigert, sondern auch ein öffentlichkeitswirksames Signal gesetzt werden.

Während des Bearbeitungszeitraumes fanden neben internen Abstimmungsgesprächen zwei Arbeitskreissitzungen, die sich aus Stadtverwaltung, politischen Vertretern und sonstigen relevanten Akteuren zusammensetzte. Darüber hinaus wurde auch die Öffentlichkeit mit in den Planungsprozess eingebunden. Neben einem Planungsspaziergang und einer Planungsradtour wurde eine Bürgerwerkstatt mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern durchgeführt. Zusätzlich erhielten die Einwohnerinnen und Einwohner die Möglichkeit Anregungen, Wünsche und Mängel in Form einer interaktiven Mängelkarte online im Stadtgebiet zu verorten.

1.3.1 Arbeitskreis

Zu Projektbeginn wurde ein Arbeitskreis gebildet, der sich aus Mitgliedern der Ratsfraktionen, Fachakteuren (ADFC, Polizei), den Beiräten für Menschen mit Behinderung und für Senioren sowie Vertretern der Stadtverwaltung zusammensetzte. Auf dieser Ebene wurde ein fachlicher Konsens über die verschiedenen Inhalte des Mobilitätskonzeptes erzielt.

Nachfolgend sind die Inhalte der Arbeitskreissitzungen dargestellt:

1. Auftaktveranstaltung mit Bestandsanalyse und Herleitung eines Wunschliniennetzes und Netzkategorisierung für den Fuß- und Radverkehr anhand verschiedener Quellen und Ziele im Stadtgebiet (z. B. Raumstruktur, Arbeitsplatzschwerpunkte). Nach einer Vorstellung der Vorgehensweise bestand die Möglichkeit Wünsche und Anregungen zu benennen, die bei der Konzepterstellung Berücksichtigung finden sollten.
2. Vorstellung der Maßnahmenkonzeption für den Fuß- und Radverkehr sowie flankierendes Konzept und Umsetzungskonzept. Diese Arbeitskreissitzung musste aufgrund von COVID-19 ausfallen.

1.3.2 INKA-Online Beteiligung

Mit Hilfe der interaktiven Kartenanwendung (INKA) hat die Öffentlichkeit Anregungen sowie Kritik an der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur auf einer Karte verortet.

Die INKA-Online Beteiligung in Emmerich am Rhein war im Zeitraum vom 27. Juli 2019 bis zum 26. Oktober 2019 für interessierte Bürgerinnen und Bürger freigeschaltet. Sie erhielten die Möglichkeit, sich zu fuß- und radverkehrlichen Themen in der Stadt zu äußern. Mithilfe von Piktogrammen oder einer eingezeichneten Route konnten Anregungen direkt verortet werden. Insgesamt standen sieben Kategorien für Anregungen zur Verfügung, die wiederum von anderen Nutzern bestätigt oder abgelehnt werden konnten. Das Beteiligungsverfahren wurde von den Bürgerinnen und Bürgern sehr gut angenommen. Insgesamt konnten über 400 Einträge aus der Bevölkerung zusammengetragen werden, die 1.140-mal bestätigt („like“) und knapp 120-mal abgelehnt („dislike“) worden sind (vgl. Abb. 1.3.2-1).

Folgende Kategorien standen zur Wahl:

- Baulicher Zustand (66 Anmerkungen)
- Sicherheit (218 Anmerkungen)
- Netzlücke (37 Anmerkungen)
- Radabstellanlage (17 Anmerkungen)
- Wegweisung (9 Anmerkungen)
- Gefällt mir! (20 Anmerkungen)
- Gefällt mir nicht! (48 Anmerkungen)

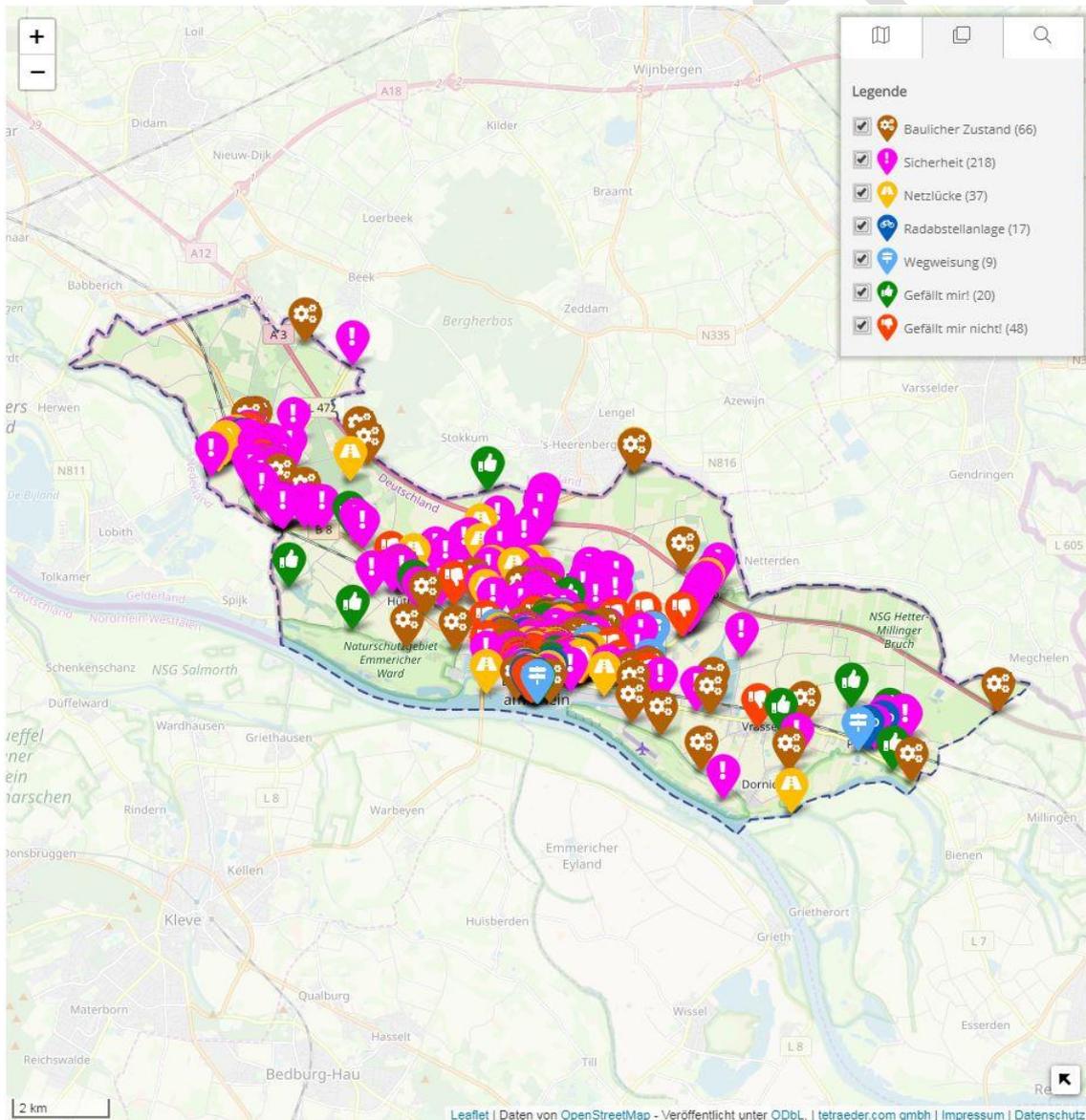


Abb. 1.3.2-1

INKA-Online-Beteiligung in Emmerich am Rhein

1.3.3 Planungsspaziergang und Planungsradtour

Im Rahmen der Bearbeitungsphase ist es von hoher Relevanz, die Bürger der Stadt mit in den Planungsprozess einzubinden. Im Zuge dessen wurde im Rahmen der Bestands- und Mängelanalyse am 16. November 2019 ein moderierter Planungsspaziergang und eine moderierte Planungsradtour mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Mitarbeitern der Stadt Emmerich am Rhein durchgeführt.

Die Routen wurden im Vorhinein mit dem Auftraggeber abgestimmt und umfassten in der jeweils zweistündigen Rundtour Stationen an denen Mängel an Knotenpunkten, Fußwegen und Radwegen erläutert und anschließend diskutiert worden sind. Die Routen enthielten viele verschiedene Stationen mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten.

Der Planungsspaziergang konzentrierte sich auf den innerstädtischen Bereich (Innenstadt), da hier der Fokus des Fußwegekonzeptes liegt. Die Planungsradtour verlief ebenfalls durch die Innenstadt sowie in die Wohngebiete nördlich der Altstadt entlang der s'Heerenberger Straße und Gerhard-Storm-Straße über den Großen Wall.

Als Beispiele können zu schmale Fuß- und Radwege, die nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen, mangelnde Barrierefreiheit, unsichere Querungsstellen insbesondere an unsignalisierten Knotenpunkten, lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sowie die Führung an Knotenpunkten mit Konfliktpotenzial zusammenfassend hervorgehoben werden. Die Teilnehmenden sind mit den Gutachtern über Mängel und mögliche Maßnahmen ins Gespräch gekommen, haben ihre Sicht der Dinge erläutert und wertvolle Hinweise sowie Ergänzungen beigesteuert, die in die Mängel- und Maßnahmenkonzeption eingeflossen sind.

Der Routenverlauf sowie die Stationen - sogenannte Halte- und Erklärpunkte – des Planungsspaziergangs sowie der Planungsradtour sind in den folgenden Abbildungen 1.3.3-3 und 1.3.3-4 dargestellt.



Abb. 1.3.3-1 Spaziergang entlang des Geistmarkts



Abb. 1.3.3-2 Diskussion während der Planungsradtour





Fuß- und Radverkehrskonzept Stadt Emmerich am Rhein

Planungsspaziergang

- Planungsspaziergang
- Station
- Gehrichtung

Planungsspaziergang
 (ca. 2,6 km)

Station 1: Start/ Ziel Geistmarkt
 Station 2: Knoten Steintor/Großer Wall
 Station 3: Rheinpromenade
 Station 4: Fußgängerzone
 Station 5: Kaßstr./Wollenweberstr.
 Station 6: Großer Wall/Ostwall
 Station 7: Nonnenplatz

0 0,05 0,1 km



Abb. 1.3.3-3 Planungsspaziergang 16. November 2019

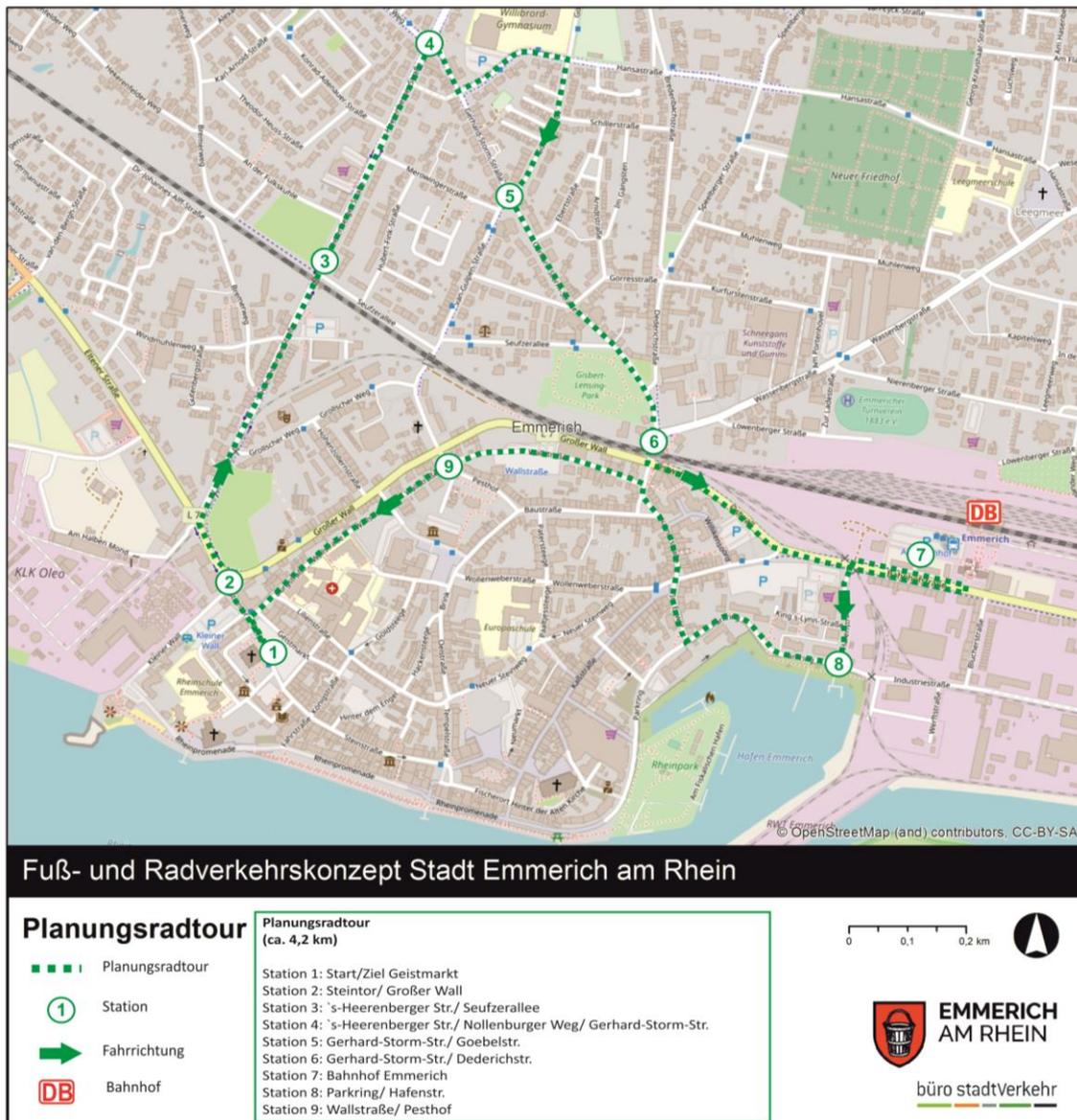


Abb. 1.3.3-4 Planungsradtour 16. November 2019

1.3.4 Bürgerwerkstatt

Eine weitere Form der Einbindung der Bevölkerung sollte mit der Durchführung einer Bürgerveranstaltung stattfinden, in der die Maßnahmenvorschläge des Fuß- und Radverkehrskonzeptes vorgeschlüsselt und in einem Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern erörtert werden sollten. Leider konnte der Termin aufgrund von COVID-19 nicht vor Ort stattfinden. Als Alternative wird nach der Vorstellung des Konzeptes im Ausschuss für Stadtentwicklung am 3. Juni 2020 der Berichtsentwurf bzw. die Maßnahmenvorschläge für den Fuß- und Radverkehr online auf der städteigenen Homepage veröffentlicht. Das Konzept wurde im Zeitraum vom 17.06.2020 bis 15.07.2020 öffentlich ausgelegt und konnte auf der Homepage der Stadt heruntergeladen werden. Die Bürgerinnen und Bürger erhalten so die Möglichkeit, die Maßnahmenvorschläge zu begutachten, zu bewerten und können Rückmeldung diesbezüglich geben. Die Anregungen aus der Bürgerschaft wurden in dem vorliegenden Konzeptentwurf aufgenommen und eingearbeitet.

2 Bestandsaufnahme

Ein grundlegender Baustein der Erstellung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes für die Stadt Emmerich am Rhein besteht in der Analyse der Ausgangslage. Damit einher geht die Untersuchung der siedlungsstrukturellen und soziodemografischen Gegebenheiten. Die genaue Betrachtung der Ausgangslage ermöglicht es, wichtige Quell- und Zielgebiete im Alltagsverkehr zu ermitteln und einen Aufschluss über das Mobilitätsverhalten der Einwohner in der Stadt Emmerich am Rhein zu erhalten.

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Das Radfahren wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Unter anderem wirken sich die Siedlungsdichte und die Topographie auf das Mobilitätsverhalten und damit auch auf das Radfahren der Bevölkerung aus. In der Stadt Emmerich am Rhein weisen ebene Geländeformen und ein räumlich gut erreichbarer Innenstadtbereich gute Voraussetzungen für eine bereits hohe Fahrradnutzung auf.

2.1.1 Lage und Topographie

Emmerich am Rhein ist eine 30.748 Einwohner (Stand: 31.12.2018)¹ zählende kreisangehörige Stadt im Kreis Kleve, die im Nordwesten Nordrhein-Westfalens an der Grenze zu den Niederlanden liegt.

Das Stadtgebiet gliedert sich in zehn Ortsteile. Altstadt, Leegmeer und Speelberg sind die Stadtteile der ursprünglichen Stadt Emmerich, hinzu kommen die früher selbstständigen Ortsteile Borghees, Dornick, Elten, Hüthum, Klein-Netterden, Praest und Vrasselt (vg. Abb. 2.1.1-1).² Der Hauptkern der Stadt mit Innenstadt und dichteren Wohngebieten wird groß im Süden vom Rhein, im Westen und Norden durch die Weseler Str. (K 16) und im Osten durch die Klever Straße (B 220) begrenzt. Der Rest des Stadtgebiets ist durch eine dörfliche Struktur gekennzeichnet. Neben dem etwas größeren Ortsteil Elten sind die restlichen zur Stadt gehörenden Siedlungen Praest, Vrasselt, Dornick, Borghees und Hüthum eher ländlich geprägt. Auch hinter den Stadtgrenzen geht es ländlich weiter, nur nördlich der Stadt schließt sich direkt an die Stadtgrenze die ca. 8.000 Einwohner zählende Stadt 's-Heerenberg (Gemeinde Montferland) an.

Umliegende Gemeinden sind im Norden und Westen Oude IJsselstreek, Montferland und Zevenaar in der niederländischen Provinz Gelderland, im Süden gegenüberliegend des Rheins die Städte Kleve und Kalkar, sowie im Osten die Stadt Rees. Weiterhin ist die Stadt Mitglied der Euregio Rhein-Waal (niederländische Euregio Rijn-Waal), in der sich 55 deutsche und niederländische Gemeinden, inklusive aller an die Stadt grenzenden Gemeinden, und einige weitere Institutionen zusammengeschlossen haben.³

¹ Quelle: Landesbetrieb IT.NRW (2019): Landesdatenbank NRW, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, Statistik 12411-01i „Bevölkerungsstand – Gemeinden – Stichtag“.

² Quelle: Stadt Emmerich am Rhein (2001): Hauptsatzung der Stadt Emmerich am Rhein.

³ Quelle: Euregio Rhein-Waal (2019): Organisationsstruktur der Euregio Rhein-Waal.

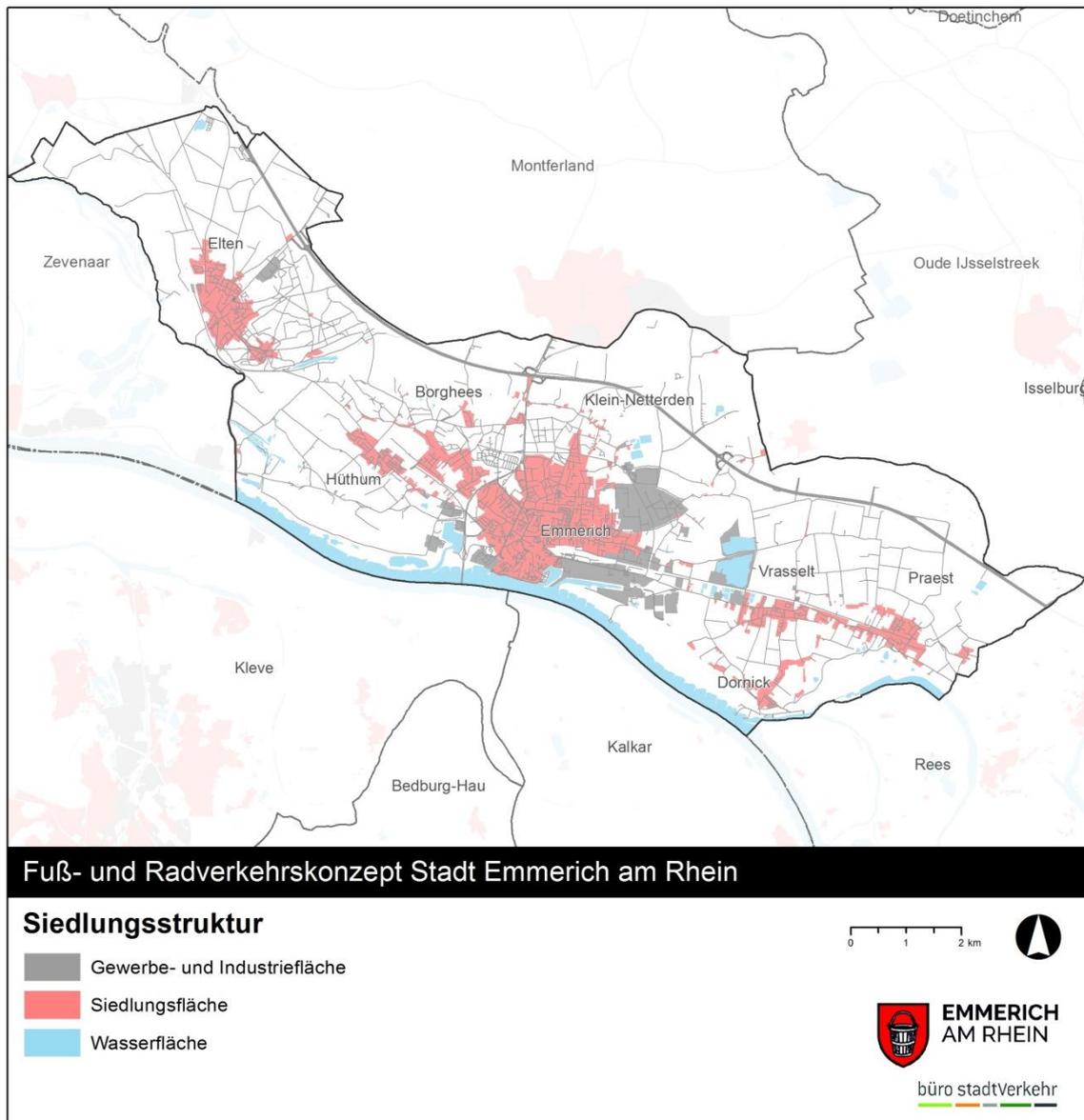


Abb. 2.1.1-1 Siedlungsstruktur Stadt Emmerich am Rhein

2.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Emmerich am Rhein hat im Jahr 2019 insgesamt 32.462 Einwohner, davon 16.233 männlich und 15.936 weiblich.⁴ In den vergangenen Jahren ist ein kontinuierliches Wachstum der Bevölkerung in Emmerich am Rhein zu verzeichnen. Dabei ist jedoch noch kein künftiges Wachstum durch geplante Wohnbauprojekte wie das Katjes-Gelände, die Kaserne oder dem Neumarkt berücksichtigt worden.

Mehr als 60 % der Bewohner leben im Ortsteil Stadtkern, 15 % in Elten sowie 10 % in Hüthum. Die restlichen 25 % Einwohner verteilen sich auf die Ortsteile Borghees, Dornick, Klein-Netterden, Praest und Vrasselt.

2.1.3 Arbeitsplatzstandorte/ Wichtige Gewerbestandorte

Die Stadt Emmerich am Rhein ist eine der bedeutendsten Industrie- und Gewerbestandorte des Kreises Kleve mit etwa 1.500 Unternehmen. Insbesondere der Emmericher Hafen als NRW-weit drittgrößter Container-Terminal (Rhein-Waal-Terminal) stellt einen wichtigen Wirtschaftsstandort für die Stadt Emmerich am Rhein dar. Von hier aus werden die Absatzmärkte Niederrhein, Rhein-Ruhr, das Münsterland und das Nachbarland Niederlande angesteuert.

Bedeutende Gewerbegebiete mit hoher Mitarbeiterzahl liegen im Osten, Südosten und Südwesten um den Stadtkern herum und liegen damit sehr zentral im Stadtgebiet von Emmerich. Mit über 500 Mitarbeitern ist das St. Willibrord-Spital Emmerich-Rees der größte Arbeitgeber in Emmerich am Rhein, gefolgt von den PROBAT-Werken von Gimborn Maschinenfabrik GmbH mit mehr als 450 Mitarbeitern. Ebenfalls weist das Unternehmen Katjes International GmbH & CO KG – bekannt für Zucker und Süßwaren – eine hohe Mitarbeiterzahl mit mehr als 425 Mitarbeitern. Weitere international bekannte Unternehmen, die einen Sitz in Emmerich am Rhein haben sind unter anderem Q-Railing (als Vertriebsgesellschaft), KAO Chemicals (Produktionsbetrieb für chemische Industrie) oder Gimborn (im Bereich der Heimtierbranche).

2.1.4 Pendler

Aufgrund der hohen Arbeitsplatzzentralität weist Emmerich am Rhein einen positiven Berufspendlersaldo auf. Täglich pendeln 5.735 Menschen⁵ aus Emmerich aus und im Gegenzug 6.544 Menschen⁶ nach Emmerich am Rhein ein.

Es ist davon auszugehen, dass ebenso eine größere Zahl von Pendlern von Emmerich in die Niederlande fahren, genauere Zahlen stehen derzeit jedoch aufgrund fehlender Erhebungsdaten nicht zur Verfügung. In der Region Arnhem/ Nijmegen arbeiten rund 4.030 Personen mit Wohnsitz in Deutschland, in der Region Achterhoek rund 2.720 und 4.820 in der Region Noord-Limburg (Stand 2016)⁷, darunter werden sehr wahrscheinlich auch Personen mit dem Wohnsitz Emmerich sein. Eine genaue Datenerfassung ist auf Nachfrage der Euregio erst in naher Zukunft geplant.

In den nachstehenden Abbildungen sind die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten für die Stadt Emmerich am Rhein dargestellt.

In Abb. 2.1.4-1 sind die Einpendlergemeinden mit mehr als 100 Einpendlern dargestellt. Zu den stärksten Einpendlergemeinden gehören:

⁴ Quelle: Stadt Emmerich am Rhein (2019): Bevölkerung Emmerich am Rhein – Einwohner nach Alter.

⁵ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2019): Berufspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden – Stichtag. Emmerich am Rhein. (Stand 06/2018).

⁶ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2019): Berufspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden – Stichtag. Emmerich am Rhein. (Stand 06/2018).

⁷ Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (2019): Werknemers in NL en buurlanden naar woonland, 2016, veröffentlicht 21. März 2019

- Kleve (1.367)
- Rees (973)
- Niederlande (360)

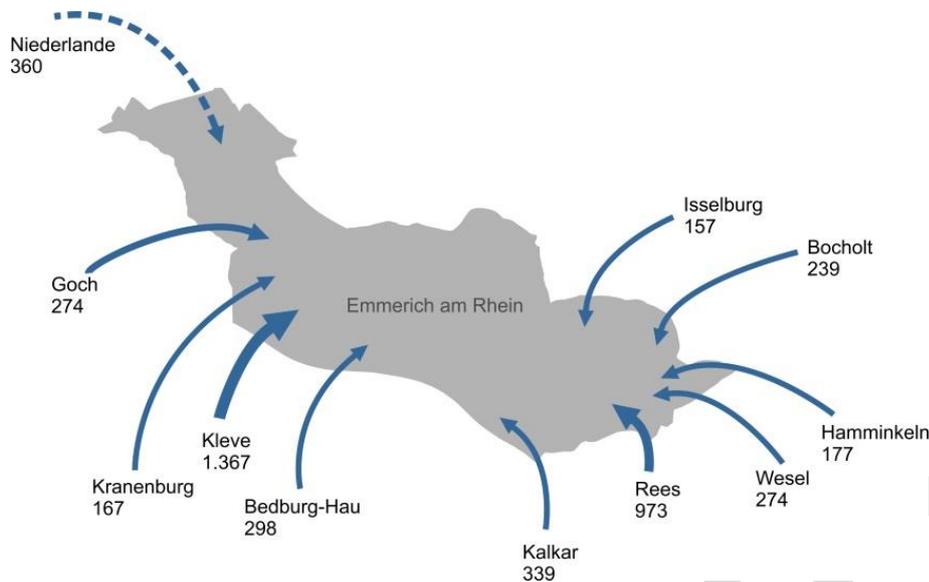


Abb. 2.1.4-1 Berufseinpendler Emmerich am Rhein⁸

Die bedeutendsten Auspendlergemeinden der Bevölkerung in Emmerich am Rhein sind hingegen in Abb. 2.1.4-2 dargestellt. Die stärksten Auspendlergemeinden sind:

- Kleve (1.607)
- Rees (477)
- Wesel (524)

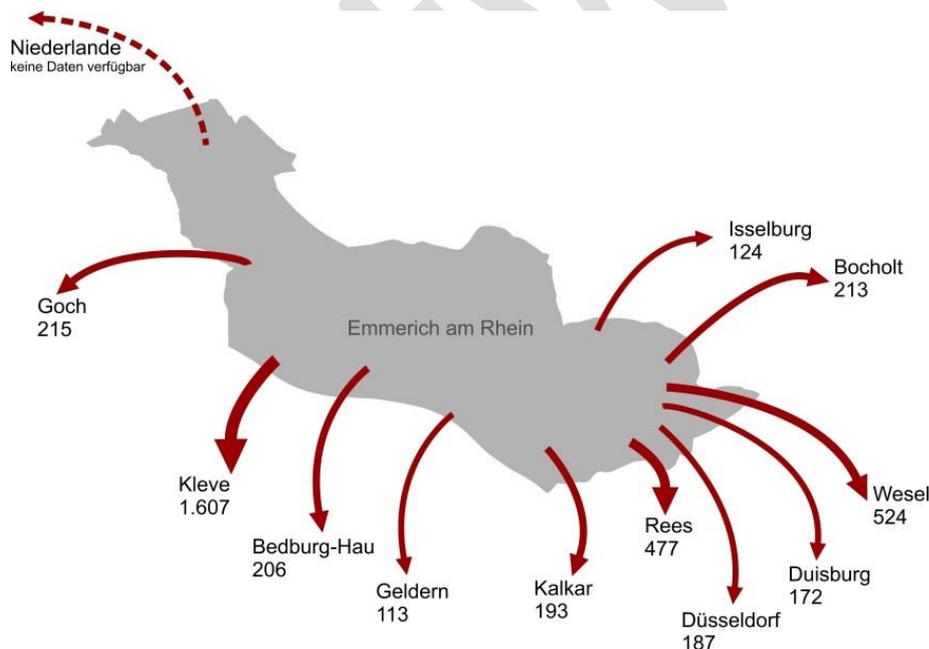


Abb. 2.1.4-2 Berufsauspendler Emmerich am Rhein⁹

⁸ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2019): Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden - Stichtag, Emmerich am Rhein. (Stand 06/2018).

⁹ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2019): Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden - Stichtag, Emmerich am Rhein. (Stand 06/2018).

2.2 Straßen-, Schienen- und Schnellbusnetz mit Bezug zum Radverkehr

Mobilität und Verkehr sind ein Merkmal unserer heutigen modernen Gesellschaft. Zukünftig ist es von hoher Bedeutung die Fortbewegung zu sichern und ökologisch zu gestalten. Die Stadt Emmerich am Rhein verfügt über eine gute regionale und überregionale Anbindung an das Straßen- und Schienennetz. Insgesamt wird die Stadt durch eine Autobahn, die A 3 (Emmerich – Köln – Frankfurt – Nürnberg – Passau), welche Emmerich am Rhein mit den Niederlanden sowie in Richtung Köln verbindet, erschlossen. Die B 8 sowie die B 220 verbinden Emmerich am Rhein zudem mit der näheren Umgebung an die Nachbargemeinden (z. B. Kleve). Das klassifizierte Straßennetz einschließlich der Verkehrsbelastungszahlen (Kfz/d) der SVZ aus dem Jahr 2015 auf den Autobahnen sowie den Landes- und Bundesstraßen ist in Abb. 2.2-1 dargestellt.

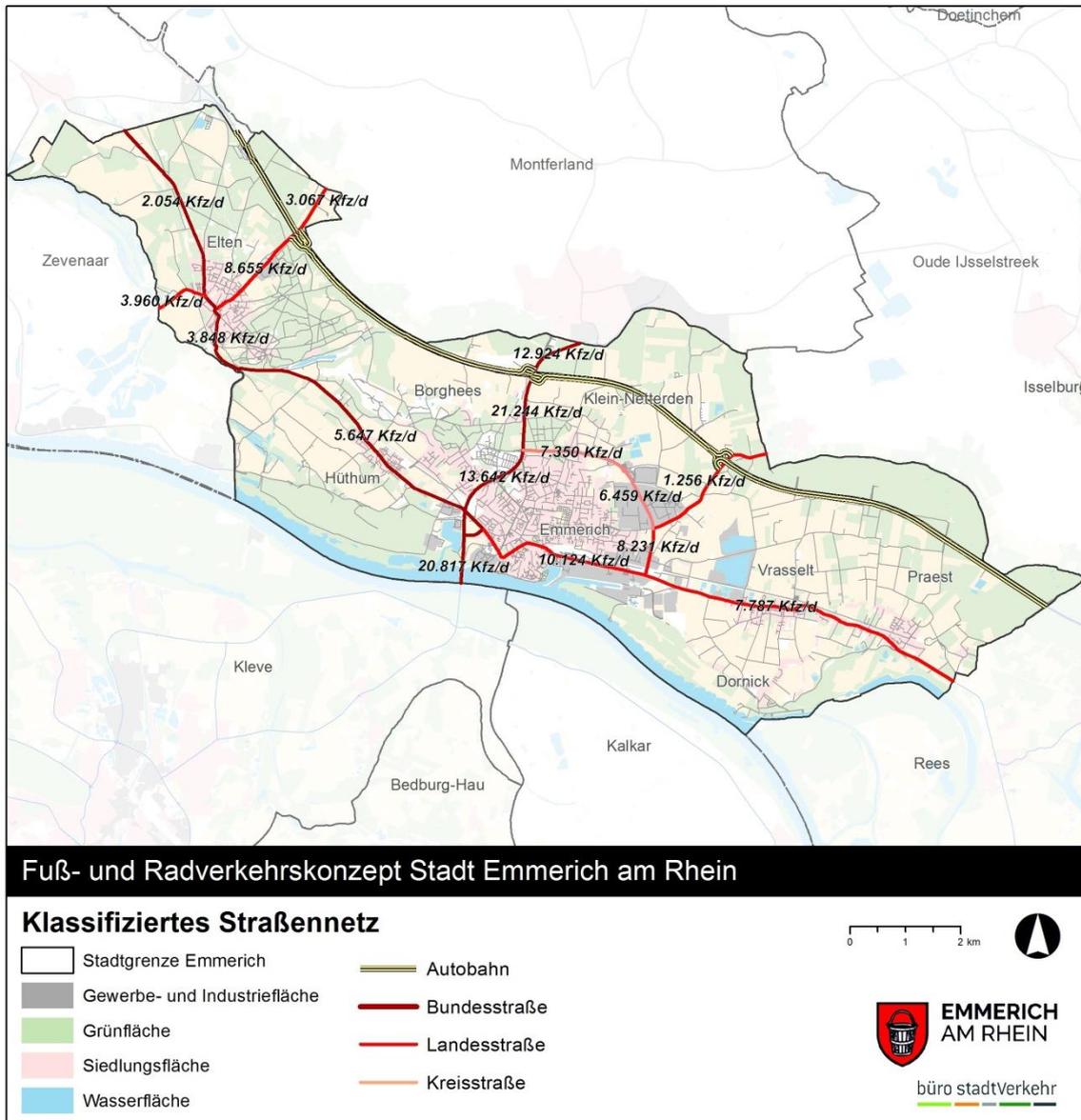


Abb. 2.2-1 Klassifiziertes Straßennetz Emmerich am Rhein

Insgesamt sind im Vergleich zu anderen Städten in NRW die Verkehrsbelastungen (Kfz/d) verhältnismäßig gering. Höhere Verkehrsbelastungen sind auf der B 220 in Richtung Kleve und an den Zugängen Richtung A 3 vorzufinden. Die höchste Verkehrsbelastung liegt mit 21.244 Kfz/d (Stand 2015) zwischen der Autobahnanschlussstelle AS Emmerich und Kreuzung der B 220/ K 16. Eine hohe Verkehrsbelastung weist ebenfalls die Rheinbrücke in Richtung Kleve mit 20.817 Kfz/d auf.

Ebenso ist der Motorisierungsgrad im Stadtgebiet sehr hoch. Lediglich 12 % der Haushalte haben keinen privaten Pkw. 38 % besitzen dagegen mehr als einen privaten Pkw, der durchschnittliche Anteil an Pkws liegt damit bei 1,32.

Darüber hinaus verfügt die Stadt über drei Bahnanschlüsse, den Bahnhof Emmerich am Rhein und die Bahnhaltdepunkte Praest und Emmerich-Elten (Abb. 2.2-3). Der Regionalexpress 19 (RE 19) bindet die Stadt an das regionale Schienennetz an (vgl. Abb. 2.2-3).

Linie	Streckenverlauf
RE 19 (überörtlich)	Arnhem Centraal – Zevenaar – Emmerich-Elten – Emmerich Bahnhof – Praest – Millingen (Rees) – Empel-Rees – Haldern (Rheinl) – Mehrhoog – Wesel-Feldmark – Wesel – Friedrichsfeld (Niederrhein) – Voerde (Niederrhein) – Dinslaken – Oberhausen-Holten – Oberhausen-Sterkrade – Oberhausen Hbf – Duisburg Hbf – Düsseldorf Flughafen – Düsseldorf Hbf

Abb. 2.2-2 Linien und Streckenverlauf des Schienenpersonennahverkehrs

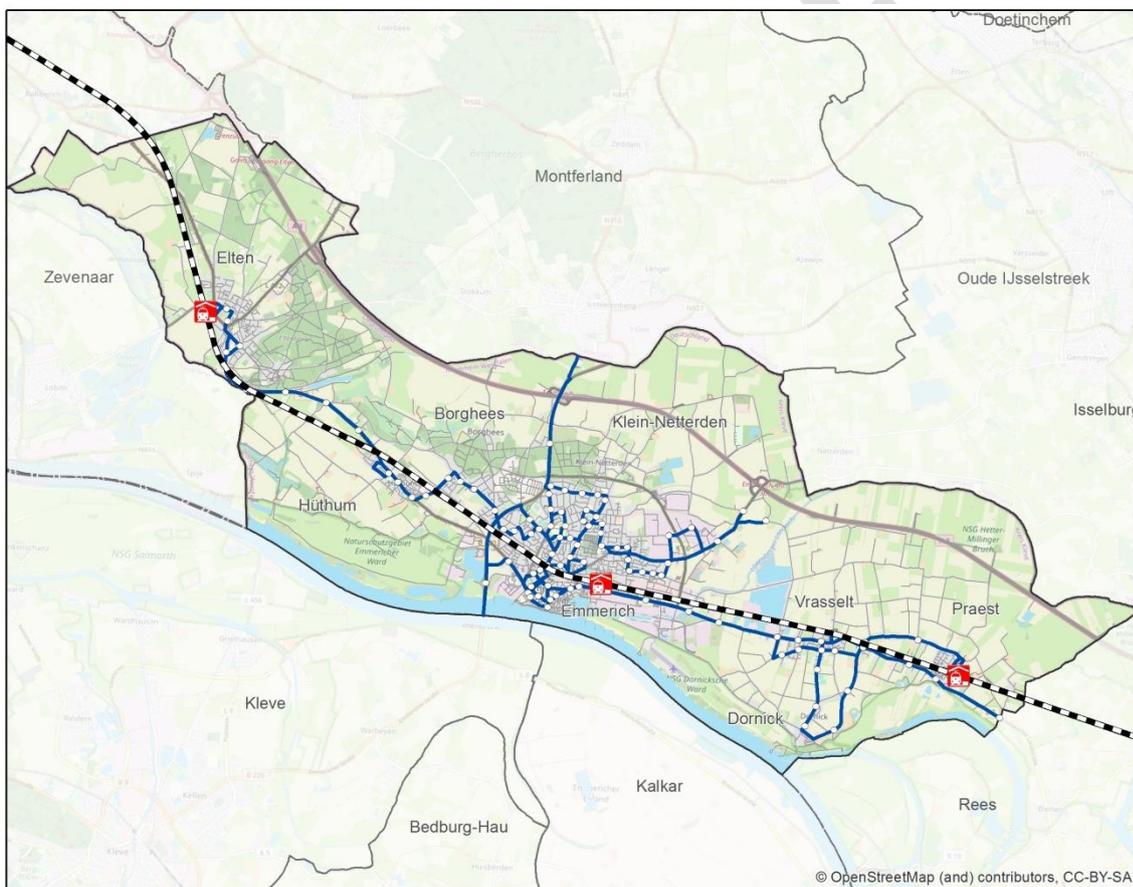


Abb. 2.2-3 ÖPNV- und SPNV-Netz Emmerich am Rhein

In Abb. 2.2-4 ist das innerörtliche und überörtliche Busliniennetz dargestellt, die durch die Niederrheinischen Verkehrsbetriebe (NIAG) befahren werden.

Linie	Streckenverlauf	Takt
Linie 88 (überörtlich)	Emmerich Bahnhof – Vrssett – Praest – Bienen – Esserden – Rees Busbahnhof	60'Takt (Mo-Fr) 120'Takt (Sa+So)
Linie 90 (innerörtlich)	Emmerich Bahnhof – Kleiner Löwe – Geistmarkt – Amtsgericht – Hansastr. – Helenenbusch – Liebfrauenkirche – Arbeitsagentur	60/30'Takt (Mo-Fr) 60'Takt (Sa) 120'Takt (So)
Linie 91 (überörtlich)	Emmerich Bahnhof – Kleiner Löwe – Geistmarkt – Amtsgericht – Kaninenfang – Gouden Handen – 's-Heerenberg Molenpoort (NL)	60/120'Takt (Mo-Fr) 60'Takt (Sa)
Linie 93 (innerörtlich)	Geistmarkt – Kleiner Löwe – Emmerich Bahnhof – Vrssett – Dornick – Praest	120'Takt (Mo-Fr) 120'Takt (Sa)
Linie 94 (innerörtlich)	Emmerich Bahnhof – Kleiner Löwe – Geistmarkt – Amtsgericht – Hansastr. – Borghees – Hüthum – Elten	60/30'Takt (Mo-Fr) 60'Takt (Sa) 120'Takt (So)
SB-Linie 58 (überörtlich)	Emmerich Bahnhof – Kleiner Löwe – Geistmarkt - Rheinbrücke – Warbeyen – Kellen – Kleve – Kranenburg - Nijmegen (NL)	30'Takt (Mo-Fr) 60'Takt (Sa+So)
BürgerBus	Emmerich Bahnhof – Kleiner Löwe – Amtsgericht – Speelberg – Leegmeer	60'Takt (Mo-Fr) 60'Takt (Sa)

Abb. 2.2-4 Linien und Streckenverlauf des innerörtlichen und überörtlichen Busliniennetzes

2.3 Radwegenetz Emmerich am Rhein

Der Niederrhein ist für sein radtouristisches Angebot bekannt. Im Kreis Kleve gibt es eine Vielzahl an touristischen Radrouten die mit Fahrradwegweisung ausgeschildert sind.



Abb. 2.3-1
Auswahl an Fahrradkarten
(Foto: Stadt Emmerich)

Insgesamt durchqueren auch die Stadt Emmerich am Rhein zahlreiche Radwegerouten, die teilweise grenzüberschreitend erfolgen (vgl. Abb. 2.3-2). Neben dem landesweiten ausgeschilderten Radwegenetz NRW gemäß den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen (HBR NRW) verlaufen zahlreiche touristische Radrouten durch das Stadtgebiet:

- NiederRheinroute
- OranierFahrradroute (Lingen - Moers)
- Rheinradweg – Veloroute Rhein
- Kennenlernroute durch die Stadt Emmerich am Rhein

Der Rheinradweg ist ein überregional bekannter Radweg der von der Rheinquelle (Schweizer Alpen) bis zur Nordsee (Niederlande) eine Länge von über 1.500 km aufweist.

Die touristischen Radwege liegen teilweise abseits der Routen des Alltagsradverkehrs, da sie keine direkte Zielführung zu Verbindungen zu bedeutenden Quellen und Zielen im Stadtgebiet aufweisen. Eine Nutzung für den Alltagsradverkehr ist dennoch auf bestimmten Wegebeziehungen zu prüfen. Nicht zuletzt ist eine Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich.

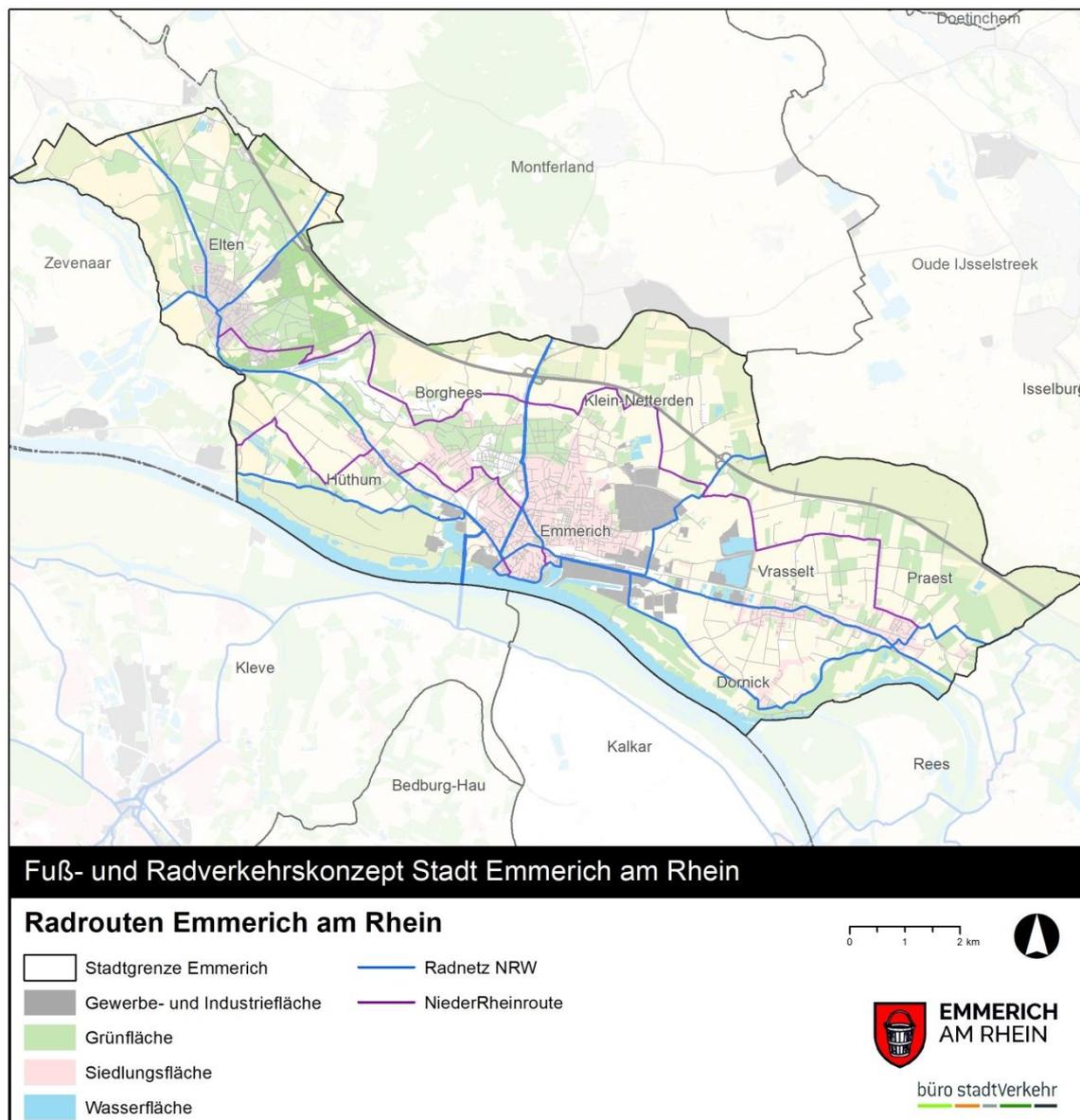


Abb. 2.3-2 Radrouten Emmerich am Rhein

2.4 Wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen

Kurze Wege spielen für die Versorgung der Bürgerinnen und Bürger einer Stadt eine entscheidende Rolle. Ältere Menschen und Frauen mit Kindern und in zunehmendem Maße auch Menschen, die bewusst auf das Auto verzichten, sind darauf angewiesen ihren Alltag auch ohne ein Auto meistern zu können. Nahmobilität leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Grundversorgung im Wohnumfeld. Neben der Siedlungsstruktur nehmen daher auch wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen sowie weitere Standorte mit hoher Publikumsattraktivität Einfluss auf die Ausrichtung des zukünftigen Fuß- und Radverkehrsnetzes. Zu nennen sind hier:

- Öffentliche Einrichtungen
- Freizeiteinrichtungen
- Einzelhandelsstandorte
- Schulstandorte

Öffentliche Einrichtungen

Zu den Öffentlichen Einrichtungen zählen unter anderem Krankenhäuser, Verwaltungseinrichtungen, Polizei und Feuerwehr. Nicht nur durch den hohen Publikumsverkehr, sondern auch als Ziel von Berufstätigen stellen diese Einrichtungen bedeutsame verkehrsrelevante Einrichtungen dar. Die Öffentlichen Einrichtungen sind in Emmerich am Rhein überwiegend im Bereich der Altstadt angesiedelt sowie in den Wohngebieten des Stadtkerns (vgl. Abb. 2.4-1).

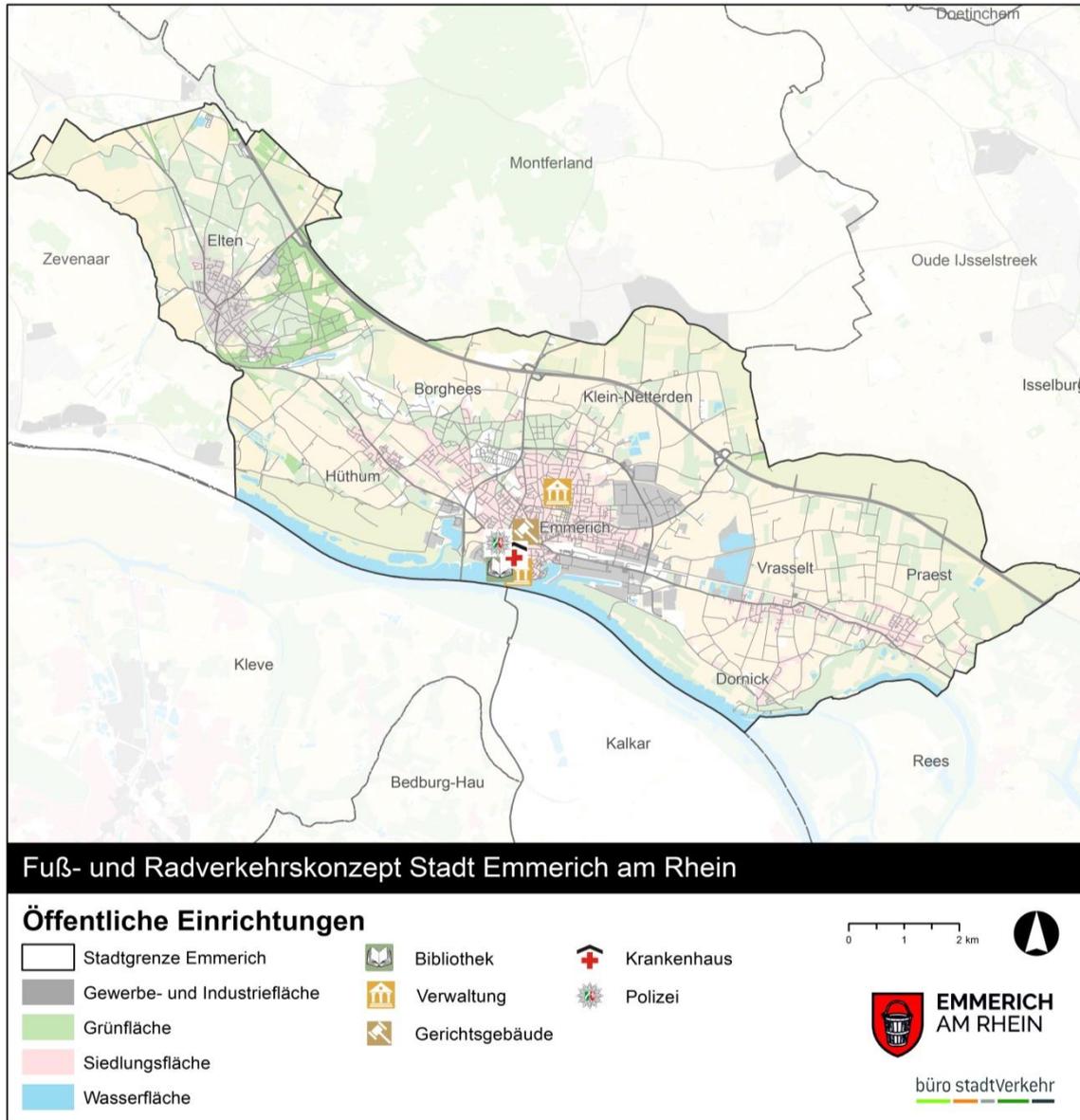


Abb. 2.4-1 Öffentliche Einrichtungen Emmerich am Rhein

Nahversorgung

Ein weiterer Einfluss in Bezug auf die alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in Emmerich am Rhein besteht in der Verteilung der Nahversorgungsstandorte. Gemäß des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)¹⁰ ist die Stadt Emmerich am Rhein als Mittelzentrum ausgewiesen, die neben der Grundversorgung auch die Versorgung mit Gütern des periodischen bzw. gehobenen Bedarfs (z. B. Fachärzte, Kaufhaus, Krankenhaus) übernehmen.

¹⁰ Quelle: Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen (2016): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Düsseldorf.

Neben einem Hauptzentrum im Süden der Stadt weist Emmerich am Rhein einen weiteren Nahversorgungsstandort in Elten auf. Der Einzelhandelschwerpunkt liegt in der Fußgängerzone in der historisch gewachsenen Altstadt (vgl. Abb. 4.4-2). Sie weist eine Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Gastronomie, öffentlichen Einrichtungen, Dienstleistungen sowie Wohnen auf. Das Nahversorgungszentrum Elten befindet sich im gleichnamigen Stadtteil im Nordwesten von Emmerich am Rhein deren Warengruppe sich vornehmlich mit Nahrungs- und Genussmittel auf den kurzfristigen Bedarf beschränken.¹¹

In Abb. 2.4-2 ist das Hauptzentrum im Stadtkern sowie das Nahversorgungszentrum Elten verortet. Zusätzlich wurden die Einzelhandelsstandorte von Discountern und Supermärkten für den alltäglichen Bedarf abgebildet.

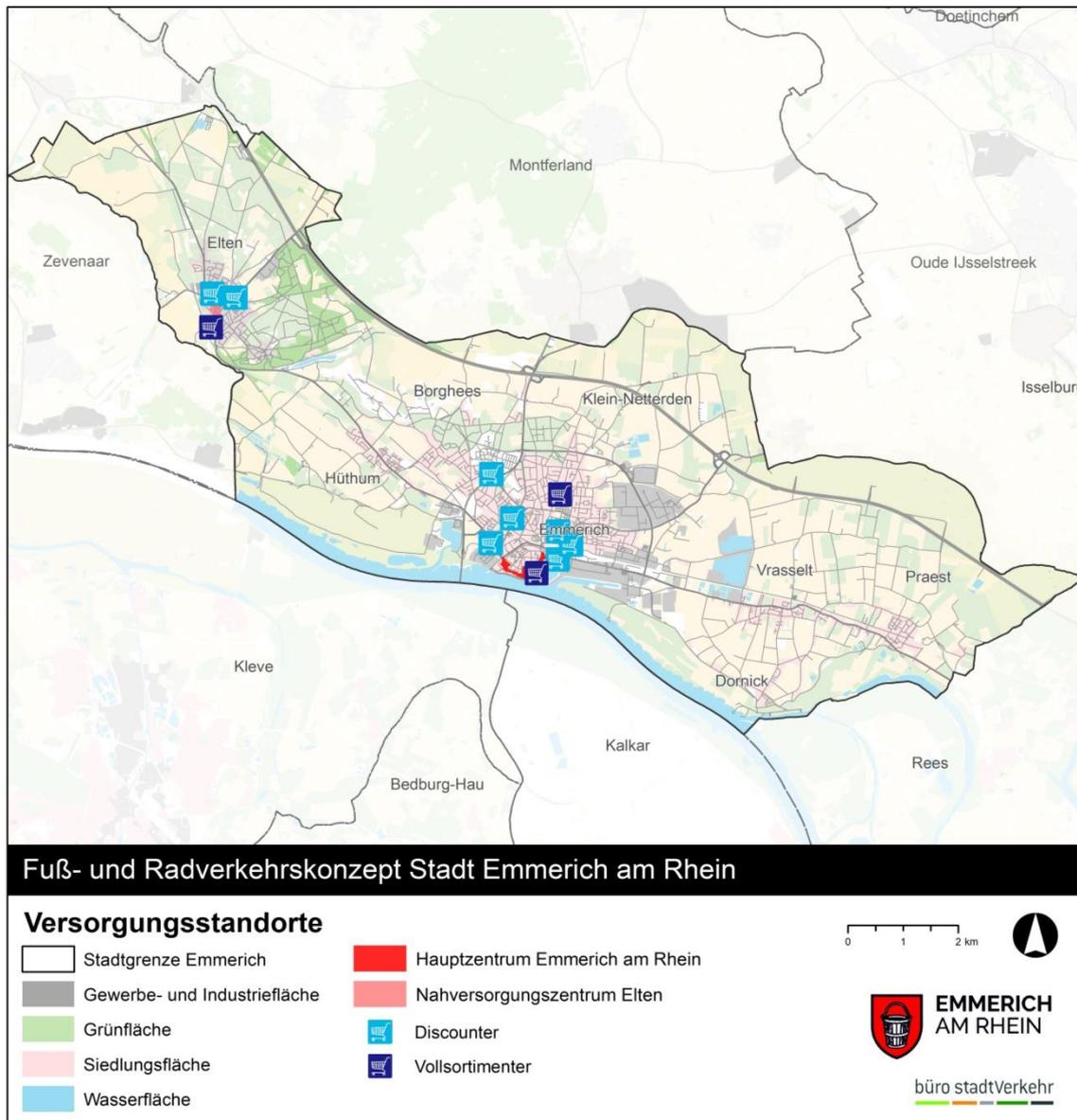


Abb. 2.4-2 Versorgungsstandorte Emmerich am Rhein

¹¹ Quelle: Stadt + Handel 2017: Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Emmerich am Rhein. Endbericht. Dortmund.

Freizeiteinrichtungen

Kultur- und Freizeiteinrichtungen können als Zielgebiete im Fuß- und Radverkehr ebenfalls eine wichtige Rolle einnehmen. Sie spielen allerdings für den Alltagsradverkehr eine eher untergeordnete Funktion. Zu den Kultur- und Freizeiteinrichtungen in Emmerich am Rhein zählen (vgl. Abb. 2.4-3):

- Museen (z. B. Rheinmuseum, PAN kunstforum niederrhein)
- Stadtbücherei
- Stadttheater
- Erlebnisbad „Embricana“
- Sportstätten
- Kirchen

Das Rheinmuseum ist das größte Schifffahrtsmuseum am unteren Niederrhein. Ausgestellt sind über 130 Schiffsmodelle, Steuerhaus mit Radaranlage, eine historische Christopherusfigur, Fischpräparationen und eine umfangreiche stadtgeschichtliche Sammlung.

Die wesentlichen Kultur- und Freizeiteinrichtungen konzentrieren sich in Emmerich am Rhein auf den Stadtkern.

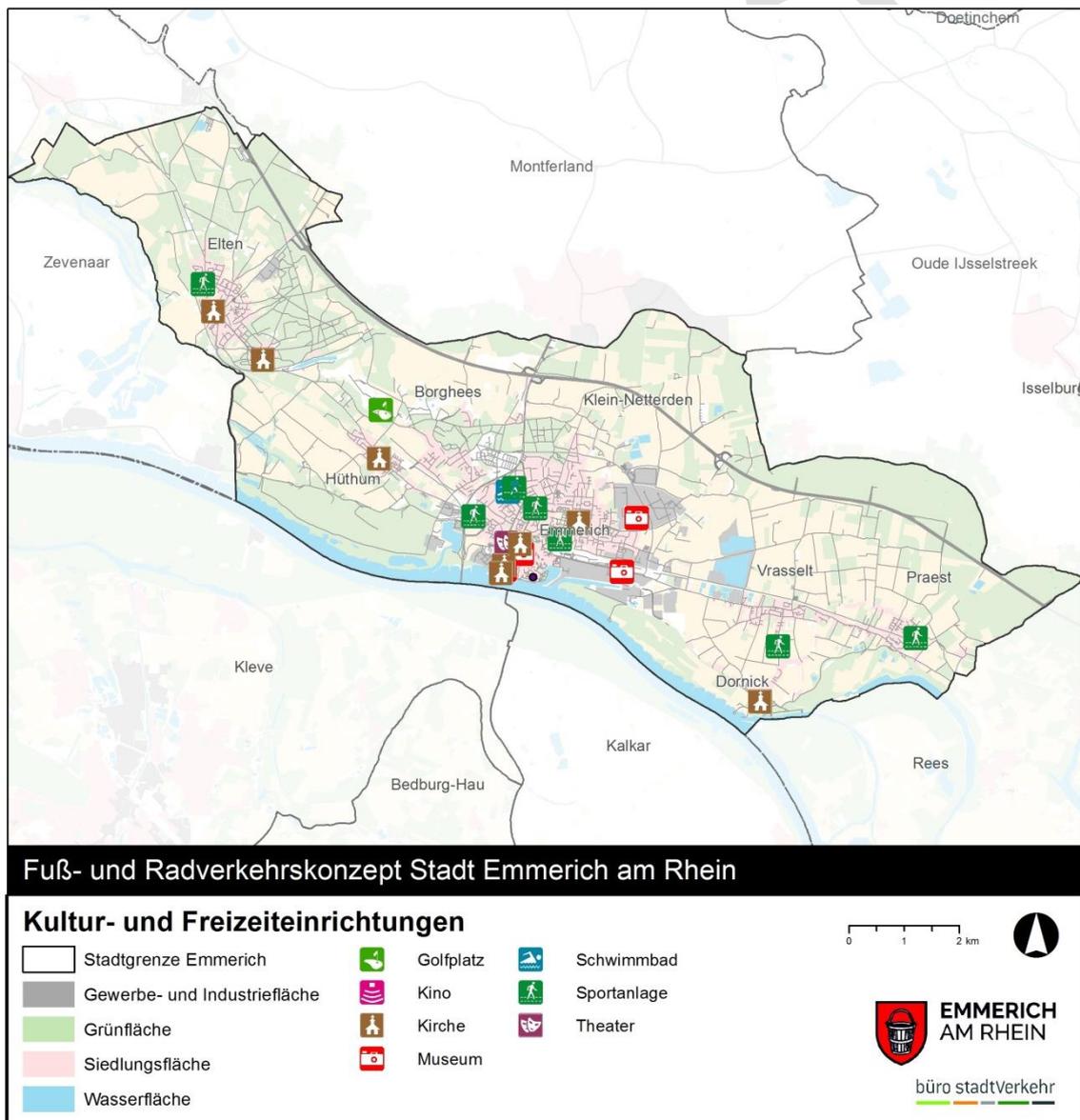


Abb. 2.4-3 Kultur- und Freizeiteinrichtungen Emmerich am Rhein

Schulstandorte

Schülerinnen und Schüler sind stärker auf das Verkehrsmittel Fahrrad angewiesen, da ihre Mobilitätsvoraussetzungen wegen eines fehlenden Pkw-Führerscheins eingeschränkt sind. Sie werden mit ihren täglichen Verkehrsbeziehungen im Rahmen des Konzeptes besonders berücksichtigt. Eine gute Erreichbarkeit der Schulen mit dem Fahrrad stärkt die Akzeptanz der Fahrradnutzung und kann sich auf eine Verlagerung der Hol- und Bringverkehre mit dem MIV positiv auswirken. Im vorliegenden Konzept haben Grundschulen eher eine untergeordnete Relevanz, da Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr den Gehweg benutzen müssen und bis zum 10. Lebensjahr den Gehweg benutzen dürfen.

Insgesamt gibt es in Emmerich am Rhein neun Schulen, davon sechs Grundschulen und eine Förderschule und zwei weiterführende Schulen (Gymnasium und Gesamtschule). Die Grundschulen verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet, während sich die beiden weiterführenden Schulen auf den Stadtkernbereich konzentrieren (vgl. Abb. 2.4-4).

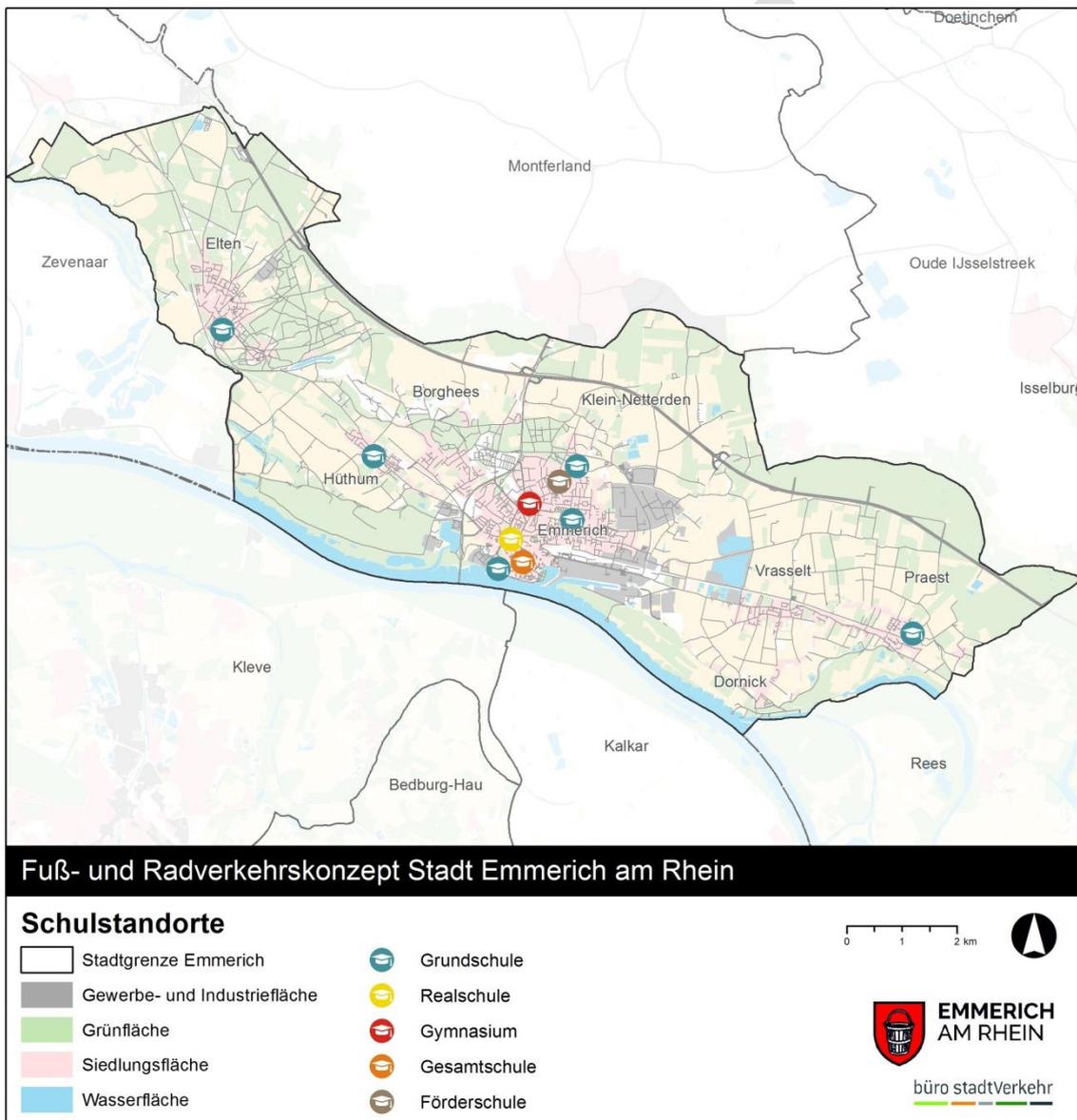


Abb. 2.4-4 Schulstandorte Emmerich am Rhein

2.5 Bisherige Konzepte und Erhebungen

In den vergangenen Jahren hat die Stadt Emmerich am Rhein einige Anstrengungen unternommen, dem Klimaschutz und insbesondere die nachhaltige Mobilität zu fördern. Im Folgenden wird daher auf bisherige Konzepte aus dem Bereich Klimaschutz und Radverkehr eingegangen.

2.5.1 Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Emmerich am Rhein

Die Stadt Emmerich hat durch den Beschluss eines Integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKK) bereits im Jahr 2012 eine langfristige und nachhaltige Entwicklung der Stadt beschlossen. Das Förderprojekt wurde von der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und den zuständigen Projektträger Jülich gefördert.

Emmerich kann durch die Umsetzung von konkreten Maßnahmen als Vorreiter auf dem Gebiet des Klimaschutzes fungieren und somit ein Vorbild für Städte von vergleichbarer Größe werden. Das IKK kann auf bereits bestehenden Strukturen aufbauen. Emmerich engagiert sich bereits seit 2003 im European Energy Award und wurde im selbigen Programm im Jahr 2008 ausgezeichnet.

Durch die politische Ausrichtung der Stadt können sich verschiedene Entscheidungsträger an dem klimaschützenden Leitbild orientieren und eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes fördern. Aufgrund der allgemeingültigen Notwendigkeit, sich des Klimawandels anzunehmen, werden dabei kommunale Investitionen seitens der Bundesregierung unterstützt. Getätigte Investitionskosten werden dadurch um bis zu 65 % gedeckt.

Das Hauptaugenmerk des IKK der Stadt Emmerich am Rhein liegt in der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Positive Trends lassen sich bereits jetzt feststellen, denn der CO₂-Ausstoß der Stadt Emmerich am Rhein sank von 2007 (325.246 t CO₂) bis 2011 (292.229 t CO₂) kontinuierlich. Besonders im Bereich Mobilität versucht die Stadt CO₂-Einsparungen zu erzielen. Der Radverkehr besitzt bereits jetzt eine hohe Relevanz und das Radwegenetz ist nicht nur an die lokalen, sondern auch regionalen und überregionalen Radwegenetze angebunden (z. B. Kulturroute, EuroBike-Route, 3-Strom-Route). Der Fuß- und Radverkehr wird zusätzlich durch die Ausgabe von Fuß- und Radverkehrskarten, geführten Stadtrundgängen, einem Barfußpfad und einem Nordic-Walking-Parcours gefördert.

Hauptsächliche Arbeitsfelder des IKK, stellen die folgenden Themenfelder dar: Energie und CO₂-Bilanz; Handlungsfelder (HF) und Maßnahmenkatalog (TOP-Projekte); Umsetzung; Potenziale; Zielsetzungen; Regionale Wertschöpfung.

2.5.2 Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2025 Stadt Emmerich am Rhein

Die Umsetzung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) für die Stadt Emmerich soll bestehende Schwächen und Defizite innerhalb der Stadtstruktur ausgleichen und dabei die vorhandenen Potenziale nutzen um eine generelle, zukunftsfähige Aufwertung der Stadt sicherzustellen. Als Planungs- sowie Umsetzungshorizont dient das Jahr 2025.

Einen Grund für die Erstellung eines solchen Konzeptes stellen die umfangreichen Problemfelder der Stadt dar. Zusammenfassend lassen sich dafür z. B. Leerstände des Einzelhandels, Investitionsstau stadtbildprägender Gebäude, Brachflächen bzw. mindergenutzte Grundstücke an den Stadteingängen sowie mittel- bis langfristig bevorstehende, innenstadtbedeutsame Bauprojekte aufzählen. Aus den angeführten Problemfeldern lassen sich Herausforderungen für das ISEK ableiten. Diese betreffen beispielsweise Gestaltungs- und Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum, Maßnahmen zur Optimierung der zentralen Handelsfunktion der Innenstadt inkl. Leerstandsabbau, Frei- und Brachflächenentwicklung, verkehrliche Projekte der Nahmobilität und der Erreichbarkeit sowie Wohnungsmarktpolitische Entwicklungen wie bedarfsgerechte Wohnformen und Innenentwicklung.

Für den Radverkehr soll zusätzlich die Fahrradinfrastruktur (z. B. Einrichtung von Fahrradstraßen) ausgebaut werden, damit der Radverkehr nicht mehr überwiegend mit dem MIV zusammengeführt wird. Dazu sieht das ISEK eine Optimierung des Radwegenetzes, und mehr Fahrradabstellmöglichkeiten an zentralen Stellen (z. B. in Bahnhofsnähe) vor. Fußgänger profitieren bereits jetzt von dem relativ dichten Wegenetz, jedoch sollen auch die Fußwegeverbindungen optimiert werden. Damit Emmerichs Innenstadt fahrrad- und fußgängerfreundlicher wird, sollen die innenstadtnahen Quartiere besser an die Innenstadt angebunden werden. Die Neuplanung der Bahnunterführung „Löwentor“ soll dabei die nördlichen Quartiere besser mit der Innenstadt verbinden. Zusätzlich sollen Lücken im Fußwegenetz zu einer Attraktivitätssteigerung der Innenstadt beitragen.

Durch das ISEK erhofft sich die Stadt ein schlüssiges Gesamtkonzept zu erhalten, um die positive Entwicklung des Untersuchungsgebietes auch zukünftig nicht zu gefährden. Das Untersuchungsgebiet beinhaltet dabei in der engen Abgrenzung den Innenstadtraum zwischen dem Gisbert-Lensing-Park im Norden, dem Bahnhofsbereich im Osten, der Rheinpromenade im Süden und dem Stadteingang Steintor im Westen.

Das ISEK berücksichtigt dabei städtebauliche, architektonische, ökonomische, freiraumbezogene, wohnungsmarktbezogene und soziale Aspekte gleichermaßen und bezieht neben Fachämtern der Verwaltung und der Politik auch Bürgerinnen und Bürger in die Planungen mit ein. Grundlage des Konzepts stellen bereits bestehende Planungen dar, wie z. B. der Flächennutzungsplan oder Bebauungspläne.

2.5.3 Sonstige relevante Bauvorhaben mit Bezug zum Fuß- und Radverkehr

Derzeit laufende Projekte die im vorliegenden Konzept berücksichtigt werden sollten, werden im Folgenden kurz erläutert.

- Bahnübergang Großer Wall/ Löwentor
- Umgestaltung Kleiner Löwe und Geistmarkt

Bahnübergang Großer Wall/ Löwentor:

Für die Bereiche Bahnübergang Löwentor und Kreisverkehr liegt ein Auszug aus dem Aufstellungsbeschluss von 2014 vor:

"Im Rahmen des Bahnübergangsbeseitigungskonzeptes als Folge des geplanten Ausbaus eines dritten Gleises innerhalb der Bahnstrecke Arnheim-Oberhausen (Betuwe) soll der derzeit schienengleiche Bahnübergang am Löwentor aufgehoben werden. Dieser hat laut dem Ziel 1.3 Verkehrsentwicklung des Leitbildes der Stadt Emmerich am Rhein hohe Priorität. Die Gleisanlagen sollen künftig mittels einer Bahnüberführung für Fußgänger- und Radfahrer (EÜ-F) und einer Bahnüberführung (EÜ) für den motorisierten Verkehr zu unterqueren sein. Des Weiteren soll ein 5-armiger Kreisverkehr an der Bahnhofstraße errichtet werden, der die Verkehrsströme der Bahnhofstraße und des Ostwalls, der Hafenstraße, der Mennonitenstraße sowie der zukünftigen Trasse der EÜ neu ordnet."

Umgestaltung Kleiner Löwe / Geistmarkt:

Wesentlicher Bestandteil des ISEK ist die Umgestaltung der Stadteingänge „Geistmarkt“ und „Kleiner Löwe“. Aufgrund der zentralen Lage und der damit übergeordneten Bedeutung der Freiräume als Eingangsbereiche soll die Attraktivität der Plätze gesteigert werden. Die Planungen zur Umgestaltung der beiden Eingangsbereiche stehen noch in der Entwurfsphase und werden derzeit im Rahmen eines Realisierungswettbewerbs erarbeitet. Die beiden Plätze sollen zwar für sich eigenständig, jedoch im Zusammenhang gedacht und geplant werden. Insgesamt können Änderungen an der Verkehrsführung vorgenommen werden, jedoch sollen keine Verkehrswege geschlossen werden, sodass der Durchsatz entweder gleich bleibt oder höher wird.

Für alle Projekte existieren Aufstellungsbeschlüsse und erste Vorplanungen, jedoch sind die einzelnen Maßnahmen nicht so weit fortgeschritten, dass man bereits Auswirkungen innerhalb der nächsten zwei Jahre erwarten kann.

2.6 Unfallgeschehen mit Radfahrereteiligung in der Stadt Emmerich am Rhein

Die Ermittlung der Unfalldaten mit Radfahrereteiligung erfolgt auf der Grundlage der Unfallanalyse im Zeitraum von 2017 bis 2019. Insgesamt kam es im Zeitraum von 2017 bis 2019 zu 91 Unfällen mit Radfahrereteiligung.

Die Unfallkategorie ergibt sich aus der Unfallschwere, die Informationen über die entstandenen Personen- und Sachschäden enthält. Nachfolgend sind sieben Kategorien aufgeführt:

- Kategorie 1: Unfall mit Getöteten
- Kategorie 2: Unfall mit Schwerverletzten
- Kategorie 3: Unfall mit Leichtverletzten
- Kategorie 4: schwerwiegender Unfall mit Sachschaden
- Kategorie 5: Sonstiger Unfall mit Sachschaden ohne Alkoholeinfluss/ berauschender Mittel
- Kategorie 6: Sonstiger Unfall mit Sachschaden unter Alkoholeinfluss/ berauschender Mittel
- Kategorie 7: Unfall mit Fahrerflucht

Die überwiegende Mehrheit der Unfälle ist jedoch der Unfallkategorie 3 mit 69 Unfällen mit Leichtverletzten zuzuordnen. In den vergangenen Jahren sind bei Unfällen mit Radfahrereteiligung keine Personen ums Leben gekommen. Auch Kategorie 4, 5 und 7 traten im Zeitraum zwischen 2017 und 2019 nicht auf (vgl. Abb. 2.6-1; Abb. 2.6-2).

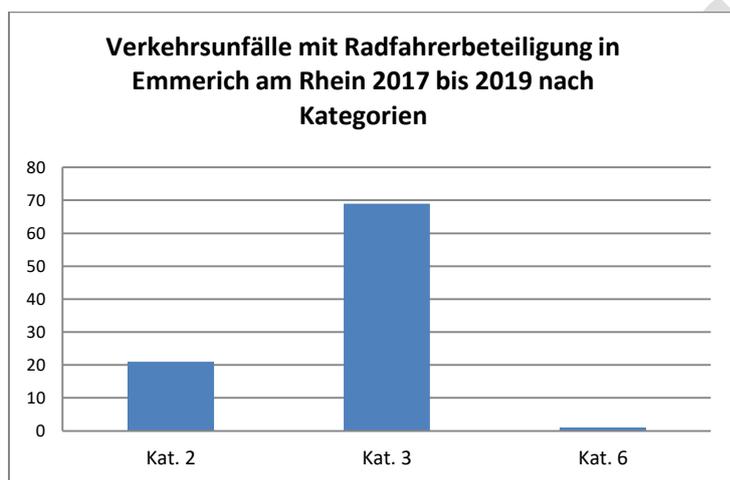


Abb. 2.6-1 Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung in Emmerich am Rhein 2017 – 2019 nach Kategorien

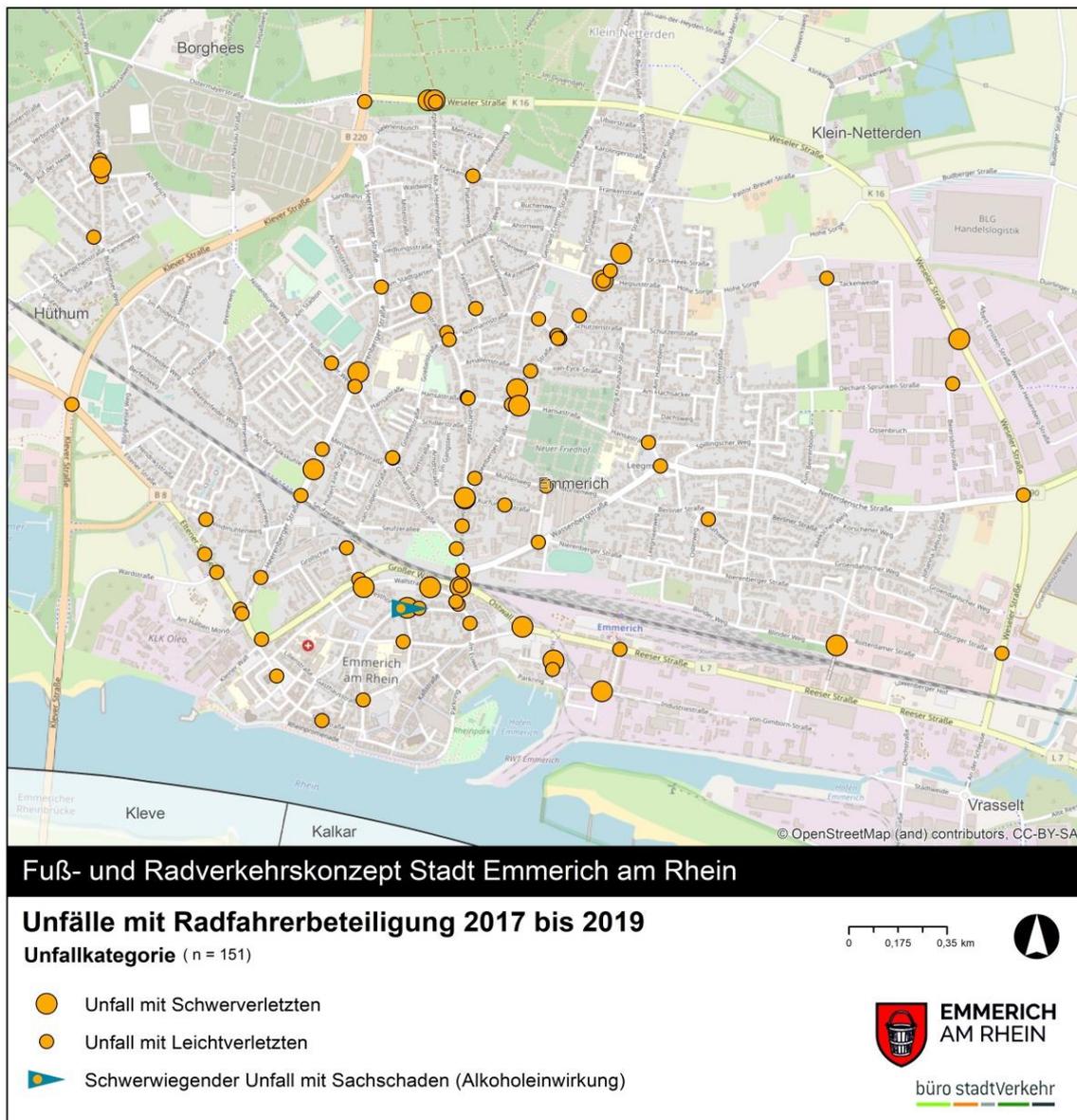


Abb. 2.6-2 Unfälle mit Radfahrereteiligung 2017 bis 2019: Unfallkategorie

Unfalltypen bezeichnen den Verkehrsvorgang, woraus ein Verkehrsunfall entstanden ist.

- **1 Fahrunfall:** Kontrollverlust des Fahrzeugs, ohne dass dabei andere Verkehrsteilnehmer eine Mitschuld tragen
- **2 Abbiege-Unfall:** Konflikt zwischen Abbieger und aus einer entgegengesetzten Richtung kommender Verkehrsteilnehmer
- **3 Einbiegen/Kreuzen-Unfall:** Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen, Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen
- **4 Überschreiten-Unfall:** Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem parkenden/haltenden Fahrzeug bzw. Fahrmanöver beim Parken/Halten
- **5 Unfall durch ruhenden Verkehr:** Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegt haben
- **6 Unfall im Längsverkehr:** Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht
- **7 Sonstiger Unfall:** Unfall, der nicht den Typen 1 bis 6 entspricht

In Abb. 2.6-3 sind die Unfälle mit Radfahrereteiligung nach Unfalltyp in den Jahren 2017 bis 2019 dargestellt. Die häufigste Unfallursache stellen dabei Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, gefolgt von Abbiegeunfällen und Fahrnrunfällen dar.

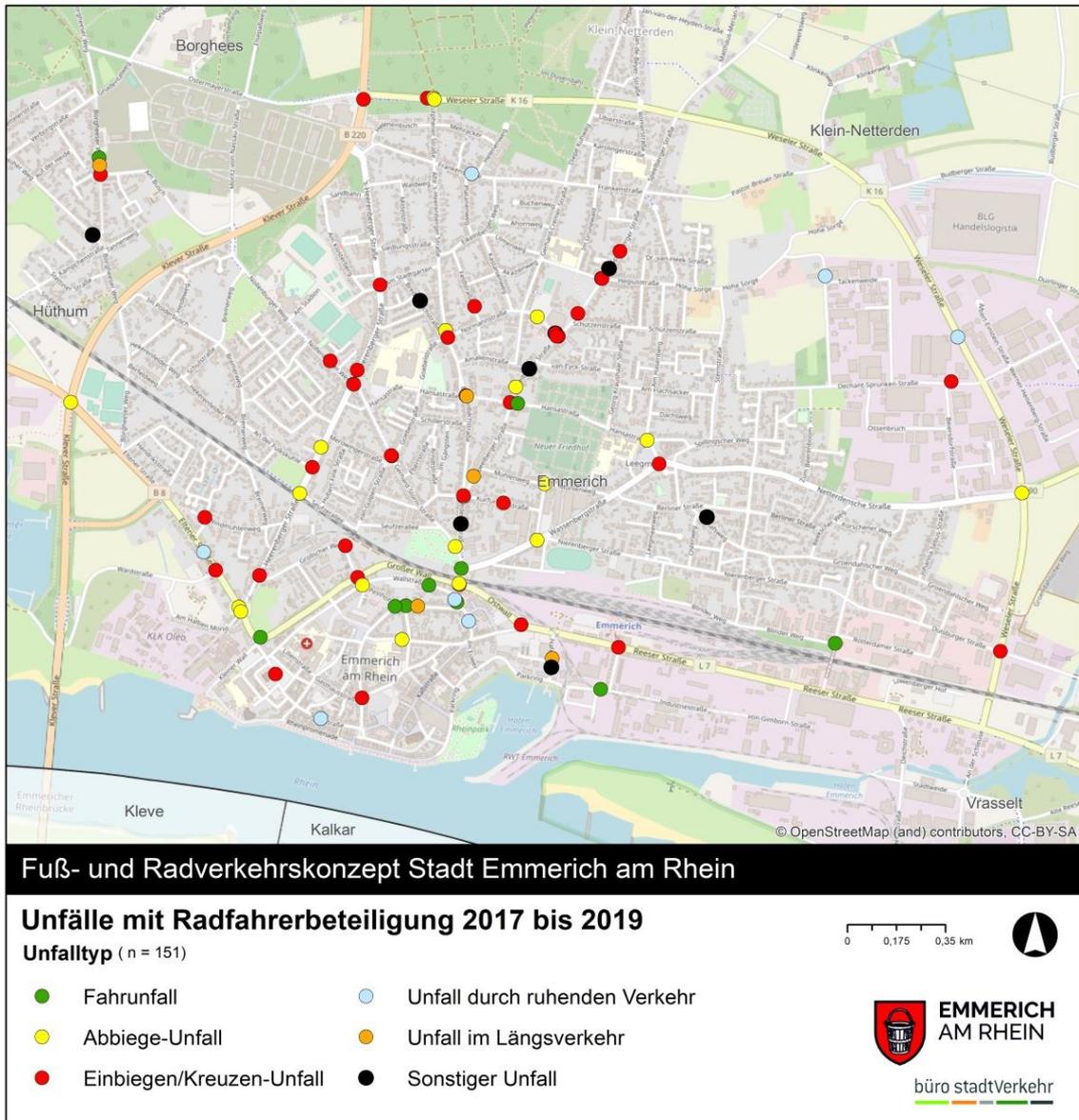


Abb. 2.6-3 Unfälle mit Radfahrereteiligung 2017 bis 2019: Unfalltypen

Die Unfallbeteiligten, alle Verkehrsmittel zwischen denen der Unfall stattgefunden hat, werden in Abb. 2.6-4 dargestellt. Dabei wird deutlich, dass Unfälle zwischen Pkw und Radfahrern am häufigsten erfolgten.

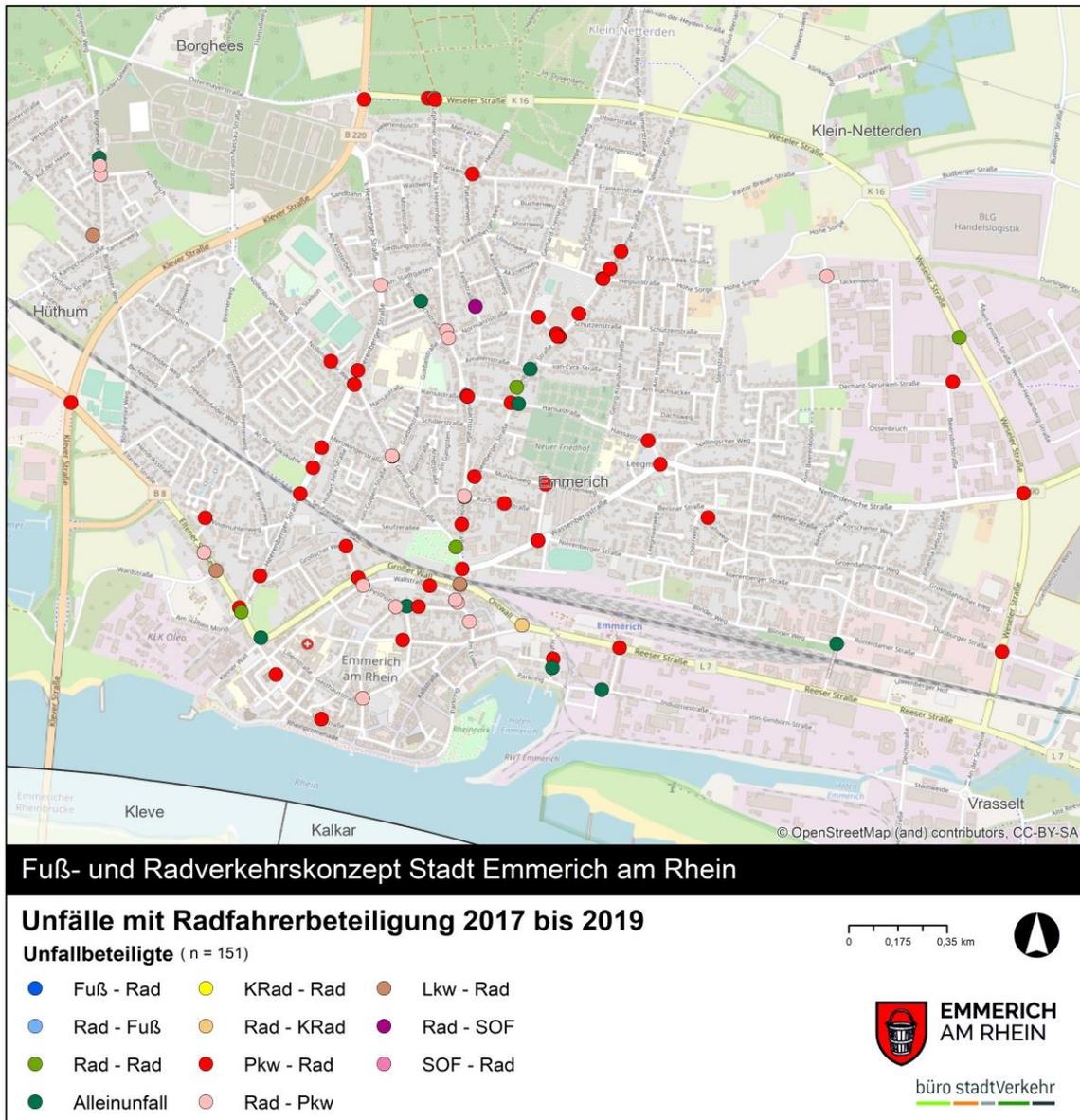


Abb. 2.6-4 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung 2017 bis 2019: Unfallbeteiligte

3 Wichtigste Ergebnisse der Haushaltsbefragung Stadt Emmerich am Rhein

Einen Überblick über das Mobilitätsverhalten der Emmericher Bevölkerung bieten die Ergebnisse der Anfang September 2019 durchgeführten Haushaltsbefragung, die sich methodisch und inhaltlich an den übergeordneten Studien „Mobilität in Deutschland (MiD)“ und „Mobilität in Städten – SrV“ orientieren. Die erforderliche Stichprobengröße betrug ca. 500 Haushalte um bei einer angenommenen durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,0 Personen die Rückantwort von 1.000 Personen zu erhalten. Dies entspricht einer Stichprobengröße von ca. 3,3 % bezogen auf die Gesamtbevölkerung und erlaubt mit einer statistischen Sicherheit von 95 % für die Gesamtstadt repräsentative Aussagen zu tätigen. Insgesamt wurden 4.000 Fragebögen verteilt. Für die Teilnehmenden bestand die Möglichkeit den Haushaltsfragebogen schriftlich-postalisch, online oder per Telefon zu beantworten. Letztendlich wurde die statistische Sicherheit mit insgesamt 545 eingegangenen Fragebögen und 1.133 befragten Personen gewährleistet (Rücklaufquote: 14 %). Die Auswertung der Mobilitätsbefragung erfolgte dabei zu Basisdaten der Stichproben (Haushaltsgröße, Altersstruktur, Berufstätigkeit) sowie zu Verkehrsmittelverfügbarkeiten und Wegeauswertungen (Anzahl der Wege, Verkehrsmittelwahl, Wegezwecke, Ziele).

3.1 Verkehrsmittelverfügbarkeiten

Etwa 82 % der Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw. 38 % der Haushalte besitzen mehr als einen Pkw. Im Durchschnitt beträgt die Besitzquote 1,3 Pkw/Haushalt.

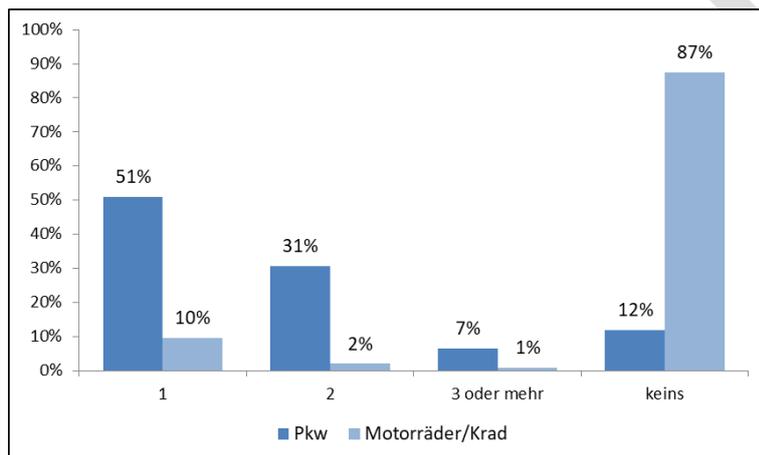


Abb. 3.1-1 Kfz und Krad je Haushalt

79 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad und 37 % der Haushalte ein Pedelec oder E-Bike zur Verfügung. Die Fahrradbesitzquote je Haushalt liegt bei 2,1 (Pedelcs und E-Bikes: 0,6 je Haushalt).

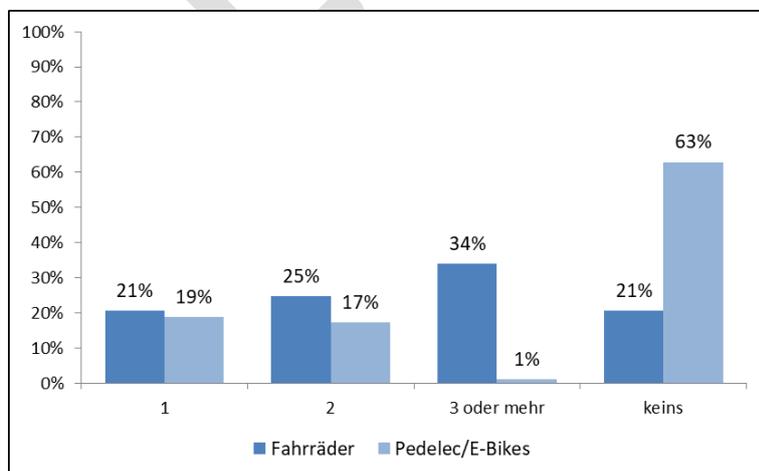


Abb. 3.1-2 Fahrräder und Pedelecs/E-Bikes je Haushalt

3.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl wird von diversen Faktoren beeinflusst, die im Folgenden anhand der Wegelängen, der Wegezwecke und der Wegedauer sowie der Verkehrsverflechtungen benannt werden. Der Begriff „Modal Split“ ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen.

Die Einwohner Emmerichs nutzen auf ihren außerhäuslichen Wegen zu 58 % das Auto und zu 42 % die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, wovon 3 % auf den ÖPNV, 26 % auf den Radverkehr und 13 % auf den Fußverkehr entfallen. Auf Ortsteilebene weist Borghees mit 88 % und Vrasselt mit 71 % die höchsten MIV-Anteile auf. Im Stadtkern können hingegen die geringsten MIV-Anteile erfasst werden. Dort liegt im Gegenzug der Radverkehrsanteil mit 31 % besonders hoch.

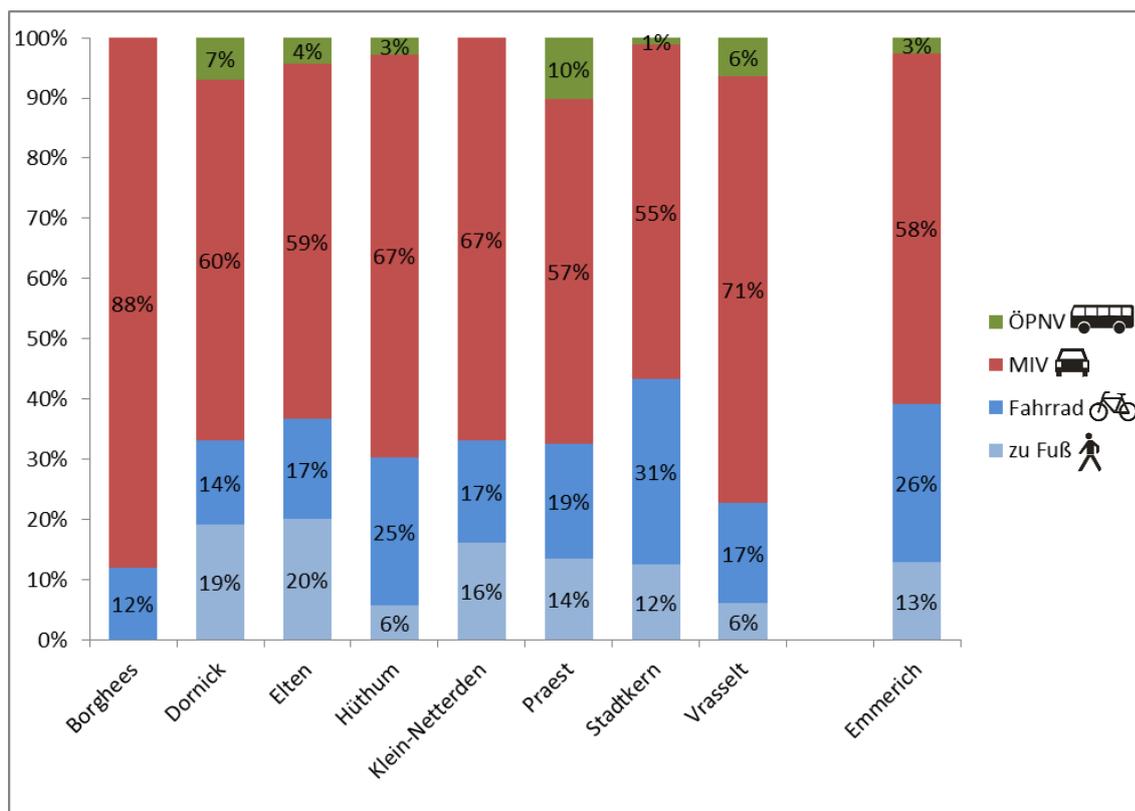


Abb. 3.2-1 Modal Split nach Ortsteilen

Kürzere Distanzen (Wege < 1 km und 1-2,5 km) werden in Emmerich überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt (siehe Abbildung 3.2-2). Mit zunehmender Wegelänge steigt der Anteil an motorisierten Verkehrsmitteln, sodass ab einer Strecke von 5 km Länge nur noch sehr wenige Fußwege unternommen werden und der Radverkehrsanteil ebenfalls stark abnimmt. Auffällig ist, dass in Emmerich auch zahlreiche kurze Wege mit dem MIV zurückgelegt werden. Hier besteht Verlagerungspotenzial auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Der ÖPNV hat seinen höchsten Anteil in der Wegelängensklasse von 25-100 km. Dies ist unter anderem auf die Distanz zwischen Emmerich und Wesel zurückzuführen. Bei weiten Distanzen dominieren deutlich die Anteile des MIVs.

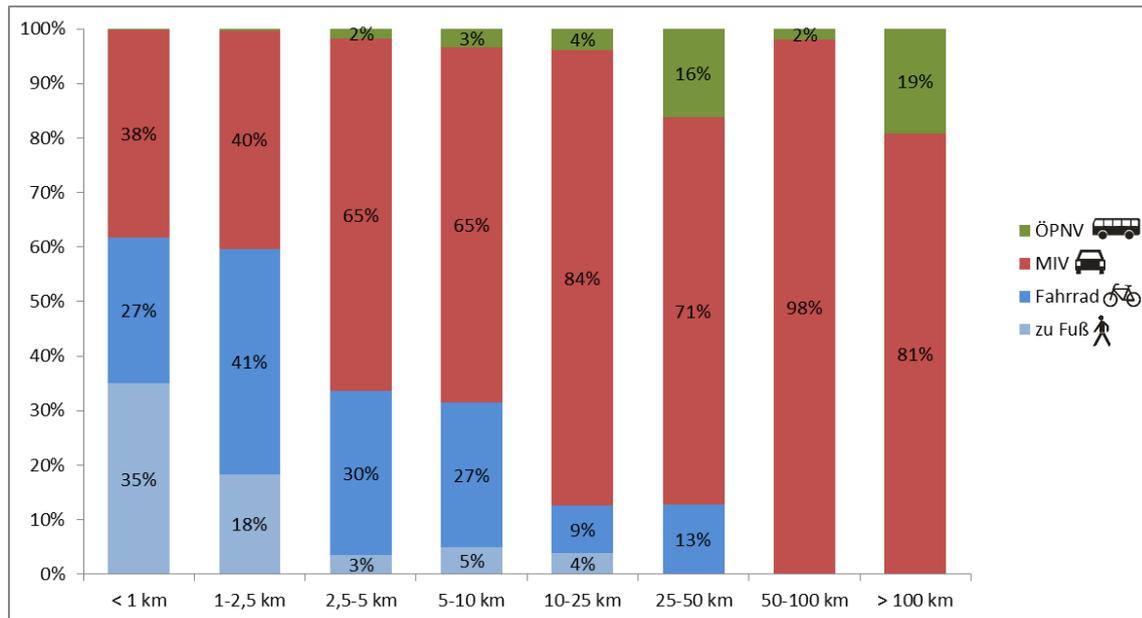


Abb. 3.2-2 Modal Split nach Wegelänge

Bei Betrachtung des Modal Split nach Wegezweck fällt auf, dass die Wegezwecke „Zur Arbeit“ (60 %), „Geschäftlich“ (71 %), sowie „Bringen/Holen“ (72 %) die höchsten MIV-Anteile aufweisen (siehe Abbildung 3.2-3). Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes spielen vor allem im Schul- und Ausbildungsverkehr eine bedeutende Rolle. Während sich der ÖPNV-Anteil hier auf 14 % beläuft beträgt der Radverkehrsanteil 38 % und der Fußverkehrsanteil 12 %. Einen erhöhten Nahmobilitätsanteil (hoher Fuß- und Fahrradanteil) weisen außerdem Freizeit-, Besuchs- und Einkaufswege auf. Für Arbeitswege werden neben dem eigenen Auto auch vermehrt Fahrräder genutzt.

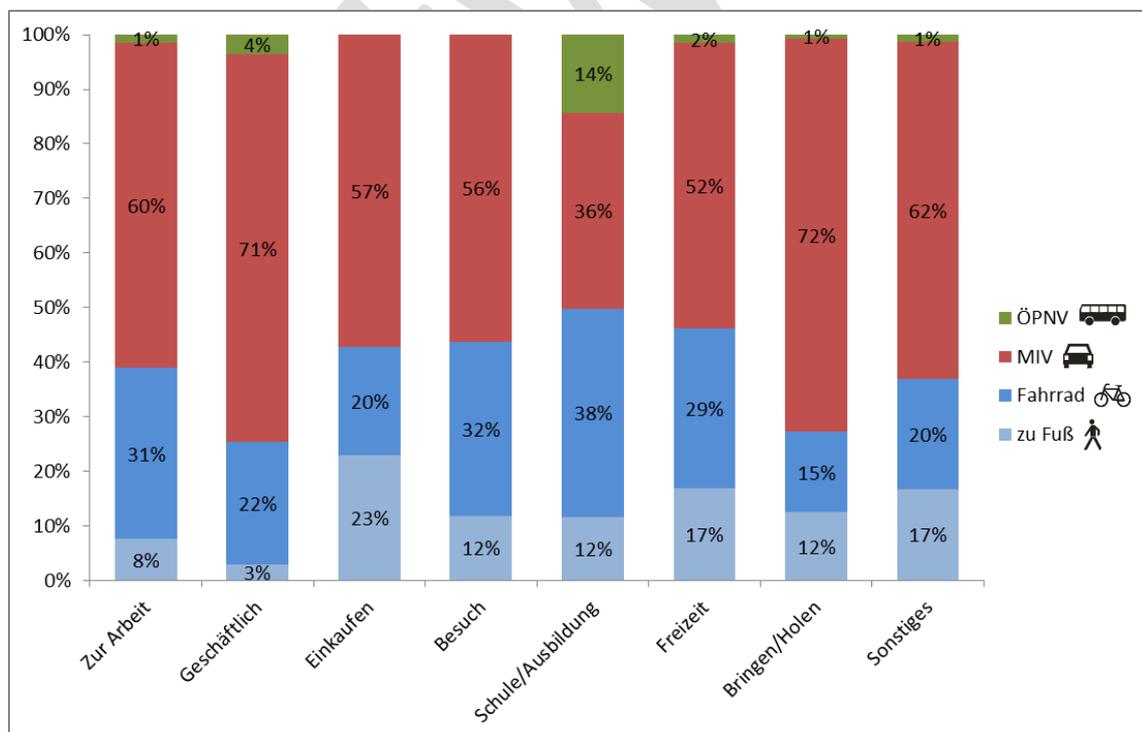


Abb. 3.2-3 Modal Split nach Wegezweck

Der Binnenverkehrsanteil an der gesamtstädtischen Mobilität liegt in Emmerich bei 73 %. Diese Wege werden zu 48 % zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad durchgeführt (siehe Abbildung 3.2-4). Auf Ebene der einzelnen Ortsteile ist der Umweltverbundanteil mit 57 % noch einmal höher als auf Ebene der Gesamtstadt. Wege zwischen den Ortsteilen werden hingegen am häufigsten mit dem MIV zurückgelegt (Anteil von 66 %). Die meisten Pendler haben Kleve als Zielgebiet. Der Großteil erreicht Kleve mit dem eigenen Pkw (85 %). Bei Wegen in/von der niederländischen Gemeinde Montferland dominiert der MIV-Anteil mit 67 %, dahinter folgt der Radverkehr mit 31 %.

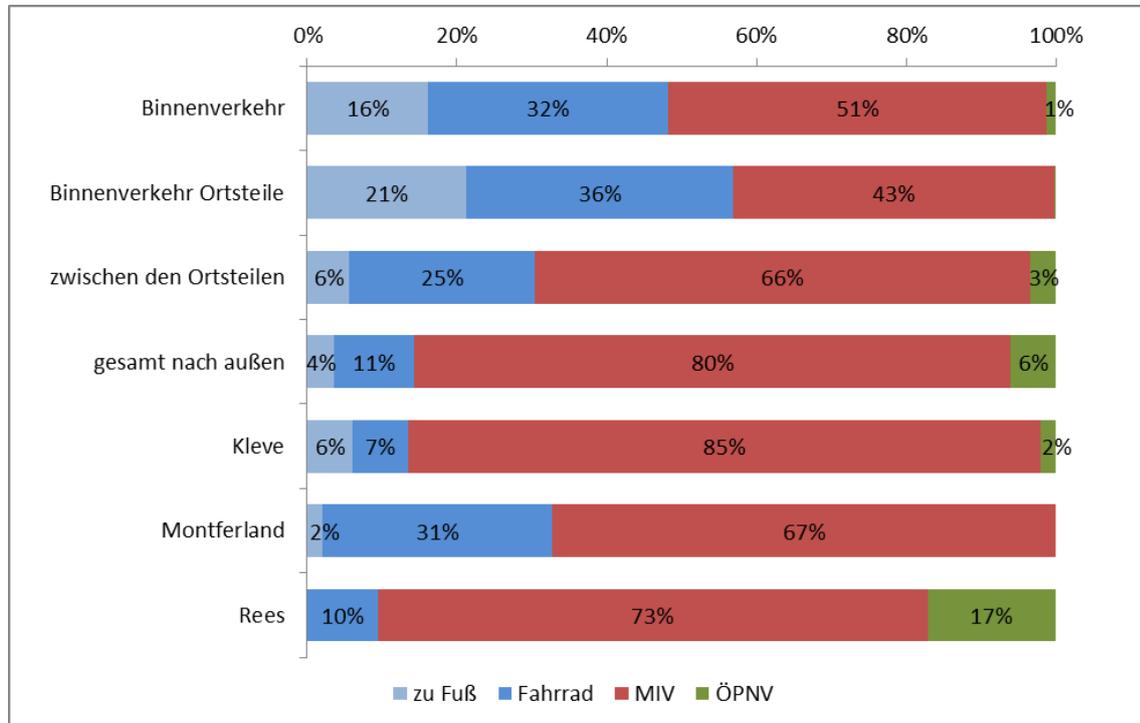


Abb. 3.2-4 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen

Die Stadt Emmerich liegt im Vergleich zu benachbarten und weiteren Referenzstädten mit einem Umweltverbundanteil von 42 % im oberen Bereich. Der Vergleich zu den Mittelwerten NRW, die im Rahmen der übergeordneten Studie „Mobilität in Deutschland (MiD)“ erhoben wurden, fällt auf, dass in Emmerich das Fahrrad deutlich stärker genutzt wird, dafür aber die Anteile im ÖPNV und Fußverkehr geringer ausfallen.

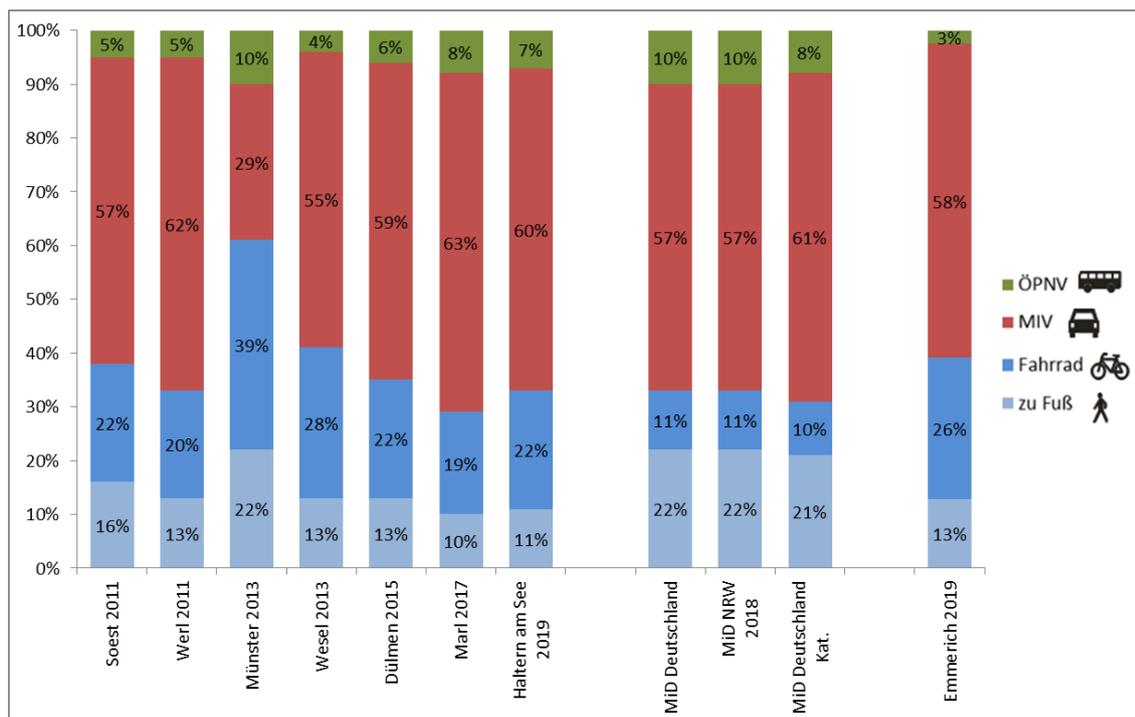


Abb. 3.2-5 Modal Split im Städtevergleich

3.3 Wegelängen und -dauer

Die durchschnittliche Wegelänge und -dauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene der Gesamtstadt verdeutlicht, dass mit dem Zug die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die mittlere Länge beträgt 27,4 km. Zu beachten ist, dass Fahrten über 100 km nicht berücksichtigt wurden. Die mittlere Fahrt mit dem Zug dauert 30 Minuten. Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer) beträgt die Wegelänge im Mittel 10,8 km und die Wegedauer im Mittel 13 Minuten. Bei Mitfahrern sind die Werte mit 9,7 km und 12 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufiger nur eine Person im Fahrzeug sitzt (z.B. längere Arbeitswege). Im Radverkehr ist die durchschnittliche Entfernung mit 3,6 km deutlich kürzer und die Wegedauer mit 18 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV nur geringfügig kleiner. Insgesamt beträgt die durchschnittliche Wegelänge 9,7 Kilometer. Bei alleiniger Betrachtung des Binnenverkehrs und Herausnahme der Wege, die das Stadtgebiet verlassen, liegt die mittlere Distanz bei nur 3,1 Kilometern.

Verkehrsmittel	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	2,0	11	1,3	8
Fahrrad	3,6	18	2,2	14
Pedelec/E-Bike	4,7	21	3,3	17
Motorrad	9,1	12	5,8	9
Auto als Fahrer	10,8	13	3,8	7
Auto als Mitfahrer	9,7	12	3,5	7
Bus	11,1	14	6,3	10
Zug	27,4	30	6,8	10
Mittelwert	8,0	11	3,1	6

Abb. 3.3-1 Durchschnittliche Wegelänge und -dauer nach Verkehrsmittel

Hochgerechnet auf die Gesamtbevölkerung Emmerichs ergibt sich ein Wegeaufkommen von etwa 109.000 täglichen Wegen. Rund 63.000 Wege erfolgen dabei mit dem Auto (Selbst- und Mitfahrer). Etwa 3.000 Wege werden täglich mit dem ÖPNV zurückgelegt.

Ortsteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Borghees	0	100	700	0	800	3,17
Dornick	200	200	800	100	1.300	3,03
Elten	3.200	2.600	9.400	700	15.800	3,34
Hüthum	500	2.300	6.100	300	9.200	3,08
Klein-Netterden	400	500	1.800	0	2.700	3,99
Praest	800	1.100	3.400	600	6.000	3,62
Stadtkern	8.400	21.000	37.600	800	67.900	3,33
Vrasselt	300	800	3.500	300	4.900	3,29
Gesamt	13.900	28.600	63.400	2.800	108.700	3,33

Abb. 3.3-2 Wege der Gesamtbevölkerung¹²

3.4 Verkehrsverflechtungen

Für den Binnenverkehr innerhalb des Stadtgebiets, auf den etwa 73 % der Wege der Emmericher Bürger entfallen, ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln. Als Darstellungseinheiten der Verkehrsverflechtungen wurden die acht Ortsteile Emmerichs gewählt¹³. Mit *Binnenverkehr* ist im Folgenden nicht der Verkehr innerhalb Emmerichs, sondern der Verkehr innerhalb des jeweiligen Ortsteils gemeint.

Im Fußverkehr (vgl. Anhang 2.1) liegt der Binnenverkehrsanteil innerhalb des jeweiligen Ortsteils im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am höchsten. Die vergleichsweise stärkste Fußverkehrsbeziehung mit knapp 300 Wegen findet sich zwischen dem Stadtkern und Hüthum bzw. dem Stadtkern und Klein-Netterden. In den übrigen Ortsteilen beschränkt sich der Fußverkehr auf Binnenwege.

Im Radverkehr (vgl. Anhang 2.2) liegt das gesamtstädtische Verkehrsaufkommen höher als im Fußverkehr. Dadurch, dass mit dem Rad Wege über längere Distanz als zu Fuß zurückgelegt werden, ist der Binnenverkehrsanteil insgesamt niedriger als im Fußverkehr. Die am stärksten nachgefragte Verbindung liegt zwischen Hüthum und dem Stadtkern. Zwischen den beiden Ortsteilen werden täglich mehr als 2.000 Wege mit dem Rad (oder Pedelec/E-Bike) zurückgelegt. Vergleichsweise stark nachgefragt wird zudem die Verbindung zwischen Praest und dem Stadtkern mit mehr als 900 Wegen.

Im MIV (vgl. Anhang 2.3) ist eine starke radiale Ausrichtung der Verkehrsströme auf den Stadtkern auszumachen. Die stärkste Verflechtungsbeziehung besteht zwischen Hüthum und dem Stadtkern mit mehr als 4.000 täglichen Fahrten. Dahinter folgt mit ca. 3.800 täglichen MIV-Wege die Verbindung zwischen Elten und dem Stadtkern. Die Binnenver-

¹² Bei der Aggregation auf ganzzahlige 1.000er-Werte können sich je nach Auswertungsvariable rundungsbedingte Unterschiede zu den Gesamtzahlen der hochgerechneten Wegehäufigkeiten an anderer Stelle ergeben.

¹³ Hierbei handelt es sich um eine Aggregation auf Ortsteilebene. Alle Quell- und Ziel-Beziehungen der jeweiligen Ortsteile sind in den Karten als Schwerpunkt des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Die Analyse von Wegelängen, -dauer etc. geht von einer sehr viel feineren Zelleinteilung des Stadtgebietes aus. Der Quell-Ziel-Verkehr insbesondere im Fuß- und Radverkehr spielt sich zumeist im Nahbereich ab, also sind gerade die Ortsteilgrenzen überschreitenden Verkehre in der Darstellung eventuell überhöht dargestellt.

kehrquote liegt mit mehr als 60 % innerhalb vom Stadtkern am höchsten. Hier besteht demzufolge grundsätzlich Potenzial für die Nahmobilität, also der Verlagerung der Mobilität auf umweltverträglichere Verkehrsmittel.

Im ÖPNV (vgl. Anhang 2.4) sind die Binnenverkehrsanteile innerhalb der Stadtbezirke erwartungsgemäß sehr niedrig. Auch die Verflechtungen zwischen den Ortsteilen sind nicht stark ausgeprägt. Bezüglich des Gesamtverkehrsaufkommens spielen die ÖPNV-wege für den innerstädtischen Verkehr eine untergeordnete Rolle. Die vergleichsweise dominante Verbindung mit mehr als 300 täglichen Fahrten zeigt sich zwischen den Ortsteilen Elten und Stadtkern.

Die Gesamtbetrachtung aller innerstädtischen Verkehr (Abbildung 3.4-1) zeigt den Stadtkern Emmerichs als zentralen Ankerpunkt. Die stärksten Verflechtungen verlaufen zwischen dem Stadtkern und den Ortsteilen Elten und Hüthum mit jeweils mehr als 5.000 täglichen Wegen. Zwischen den westlichen und östlichen Ortsteilen ist das Wegeaufkommen eher gering (< 500 Wege/Tag). Die meisten Wege ohne Bezug zum Zentrum finden mit etwa 1.200 Wege/Tag zwischen Elten und Hüthum statt.

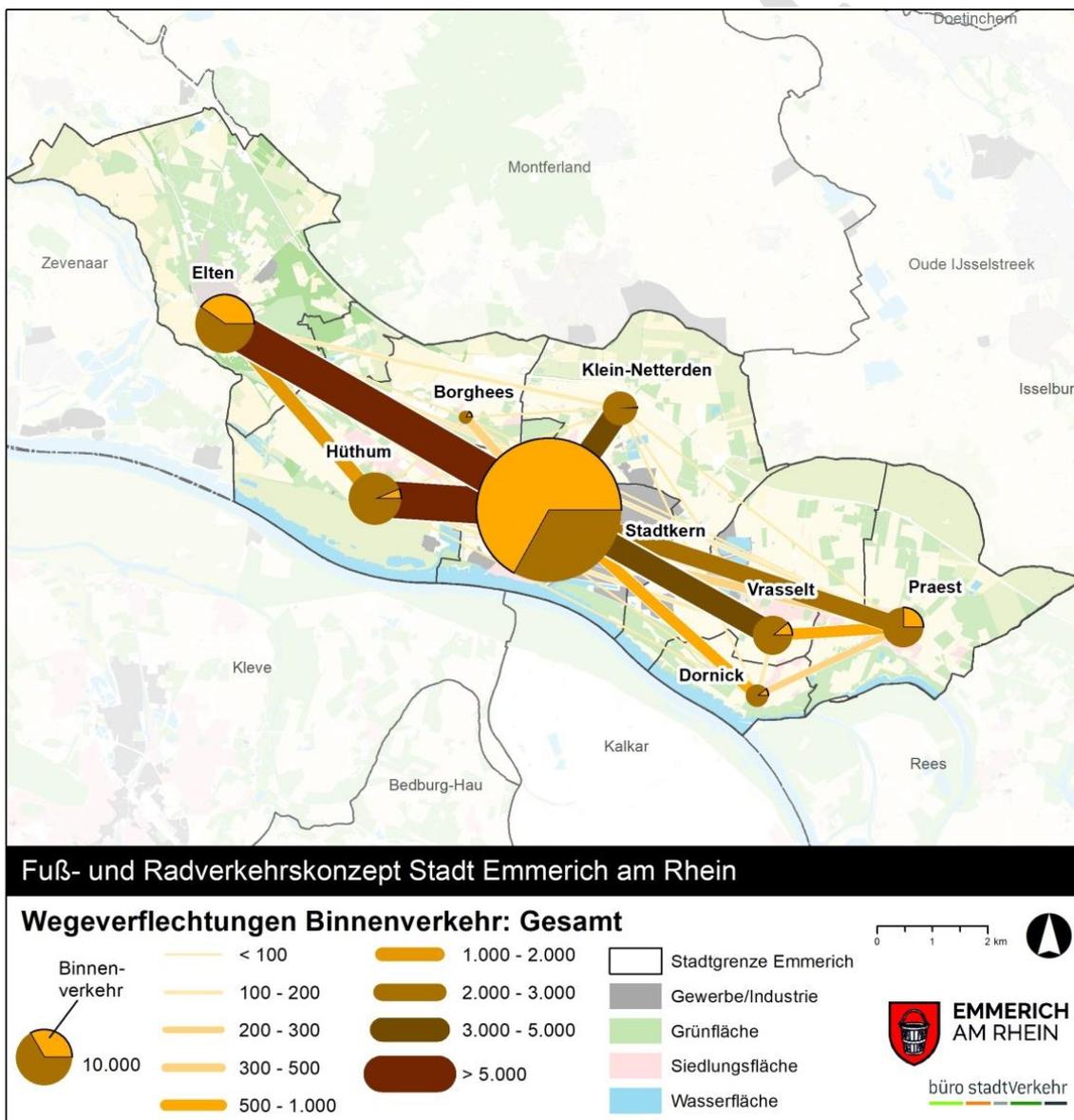


Abb. 3.4-1 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb des Stadtgebiets

4 Erarbeitung einer Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr

Insgesamt setzt das Fuß- und Radverkehrskonzept der Stadt Emmerich am Rhein auf die Stärkung der Wegebeziehung innerhalb der Stadt sowie zu den angrenzenden Nachbarkommunen. Hierbei liegt der Fokus auf dem Alltagsradverkehr, der auf zügigen, direkten und sicheren Wegen zurückgelegt werden soll. Gerade das klassifizierte Straßennetz stellt historisch bedingt häufig die direkteste Verbindung innerhalb der Stadt und zu den angrenzenden Nachbarstädten dar.

4.1 Fußverkehr

4.1.1 Grundanforderungen und Qualitätsstandards Fußverkehr

Fußgänger sind gemäß StVO § 35 Abs. 1 verpflichtet, Gehwege zu nutzen. Fußverkehrsanlagen sind damit an ausgebauten Straßen überall erforderlich, sowohl für den Längs- als auch den Querverkehr. Die vorgeschriebene Gehwegbreite liegt bei einer Regelbreite von 2,50 m. Je nach örtlicher Situation ist allerdings mehr Platz einzuplanen (z. B. Schaufenstervorzone). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege haben ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m.

Qualitätsansprüche an Gehwege sind die Oberflächenbeschaffenheit, die möglichst angenehm, leicht und rutschsicher sein sollte. Außerdem sollten Gehwege über längere Distanzen einsehbar und frei von Hindernissen und Verschwenkungen sein. Bei der Beleuchtung von Fußwegen ist darauf zu achten, dass Schattenbildung und Dunkelfelder vermieden werden. Kfz-Verkehr darf auf Fußwegen nicht parken. Für Mobilitätseingeschränkte Personen sind straßenbegleitende Gehflächen durch taktile, visuelle und hindernisfreie Elemente auszustatten. In angemessenen Abständen sollten zusätzlich Bänke als Aufenthaltsmöglichkeit installiert werden, sodass für bestimmte Fußgängertypen (bspw. Senioren) die Reichweite erhöht wird. In Stadtzentren sind außerdem in gewissen Abständen öffentliche Sanitäreinrichtungen anzubieten.

4.1.2 Netzkategorisierung und Qualitätsstandards

Durch die Ableitung eines hierarchisierten Fußwegenetzes werden bestimmte Qualitäts- und Ausbaustandards für verschiedene Wegekategorien im Untersuchungsgebiet definiert, die sich nach dem Zweck und der Art der Wegenutzung richten. Beispielsweise ist die Herstellung der Barrierefreiheit nicht auf allen Wegen gleichermaßen umzusetzen und nicht in allen Fällen realisierbar. Insbesondere bei bestehender Bebauung und geringem vorhandenem Straßenquerschnitt sind die Möglichkeiten einer ausreichenden Gehwegbreite häufig begrenzt. Die Hierarchisierung dient daher als Orientierungs- und Handlungsgrundlage für die Herstellung der definierten Qualitäts- und Ausbaustandards, die auf Basis von bestehenden Regelwerken bzw. Richtlinien und Empfehlungen (RASt, FGSV, EFA, ERA) fußen.

Für die Herleitung der Netzkategorisierung wurden zunächst die Quellen und Ziele in der Altstadt betrachtet, um bedeutende Wegeachsen zu identifizieren. Berücksichtigung fanden dabei neben der Fußgängerzone die Rheinpromenade mit der ansässigen Gastronomie und Aufenthaltsflächen sowie öffentliche Plätze. Daneben sind Schulen (Rheinschule und Städtische Gesamtschule Emmerich am Rhein) und öffentliche Einrichtungen (Bibliothek, Museum, Polizei, Verwaltung) bedeutende Quellen und Ziele. Der Bahnhof Emmerich am Rhein und Bushaltestellen in der Altstadt wurden zur Erreichbarkeit ebenfalls mit aufgenommen (vgl. Abb. 4.1.2-1).

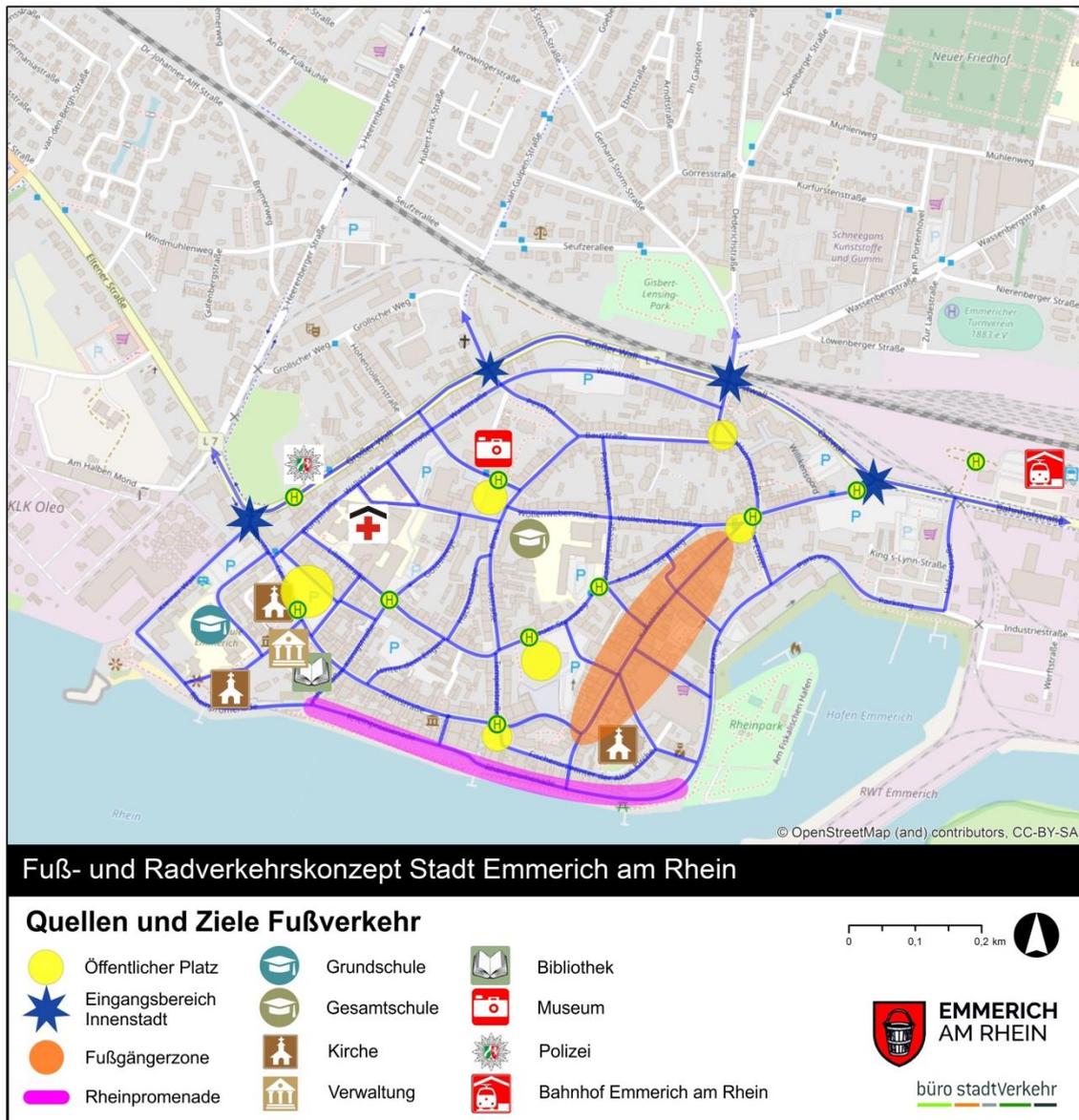


Abb. 4.1.2-1 Quellen und Ziele im Fußverkehr

Für die Typisierung der Fußwege wurden drei Wegetypen für den Fuß- und Radverkehr definiert (vgl. 4.1.2-2):

- Hauptwege
- Allzeitwege
- Nebenwege

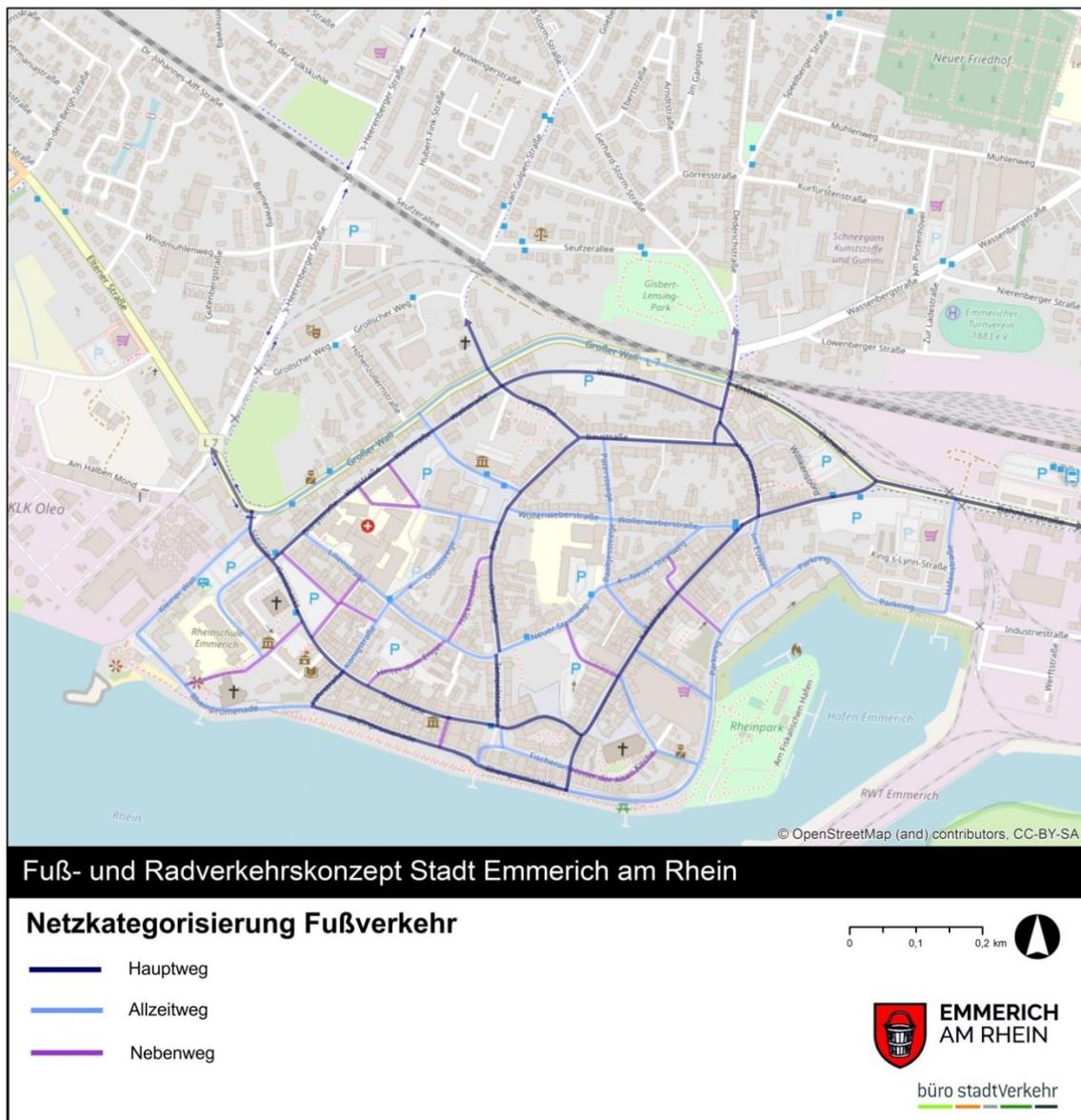


Abb. 4.1.2-2 Netzkategorisierung im Fußverkehr

Den Wegetypen werden dabei unterschiedliche Ausbau- und Qualitätsstandards zugeschrieben, die im Folgenden näher erläutert werden.

Hauptwege:

- Verbinden wesentliche Quell- und Zielorte
- Zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher begehbar
- Durchgängige Barrierefreiheit
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Gestalterische Kontinuität
- Ausreichende und attraktive Beleuchtung
- Straßenraumbegrünung
- Optimale Orientierung
- Mindestgehwegbreite 2,50 m
- Sichere und umweglose Erreichbarkeit der Haltestellen
- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vermeiden
- Ansprechende und ausreichende Straßenraumbegrünung
- Routinemäßige bauliche Kontrollen, nach der festgestellte Mängel zeitnah beseitigt werden

Allzeitweg

- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadtteilen auf durchgehenden und möglichst attraktiven Wegen
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte, Kitas, Sporthallen, Spielplätze)
- Angemessene Querungsanlagen
- Vermeidung von Hindernissen auf Gehwegen
- Gehwegparken vermeiden
- Die Gehwegbreiten müssen ausreichend breit sein
- Bei Aufenthaltsorten von Kindern wie Schulen oder Spielplätzen sollten Breitenzuschläge vorgenommen werden (abhängig vom DTV-Wert und Straßennutzung)

Nebenweg

- Wegeverbindungen abseits des Straßenverkehrs
- Nicht alle Wege uneingeschränkt und zu jeder Zeit für alle Fußgänger nutzbar
- Barrierefreiheit ist nicht überall herstellbar
- Gehwegparken vermeiden

Die Standards für Fußwege sind prioritär auf Haupt- und Allzeitwegen zu verfolgen. Auf Nebenwegen können sie auch zu einem Zeitpunkt angewendet und umgesetzt werden, an dem ohnehin Instandsetzungsarbeiten vorgesehen sind.

4.1.3 Mängelanalyse der Netzkonzeption

Für die Mängelanalyse wurden verschiedene Kriterien untersucht. Neben Mängel an Oberflächen und Gehwegbreiten wurden Knotenpunkte und die Aufenthaltsqualität in der Altstadt untersucht.

Mängel Oberfläche

Mängel an Oberflächen liegen dann vor, wenn sie eine schlechte Oberflächenbeschaffenheit (keine ebene Fläche, Wurzelaufbrüche o. ä.) aufweisen. Auch die nicht barrierefreie Absenkung von Bordsteinen fällt unter diese Kategorie.

Mängel Gehwegbreite

Die Breite der Gehwege trägt zur Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger bei. Die Dimensionierung hängt u. a. von der Fußgängerverkehrsstärke und verfügbaren Straßenraumbreiten ab. Fußgänger gehen häufig nebeneinander bzw. es muss im Begegnungsfall zweier Fußgänger ausreichend Platz vorhanden sein. Auch das Mitführen von Kinderwägen und Rollatoren und die Begegnung von Personen im Rollstuhl muss problemlos auf dem Fußweg möglich sein. Die Empfehlung bzgl. der Mindestmaße für Gehwegbreiten liegen hier bei 2,50 m.¹⁴

Mängel an Knotenpunkten

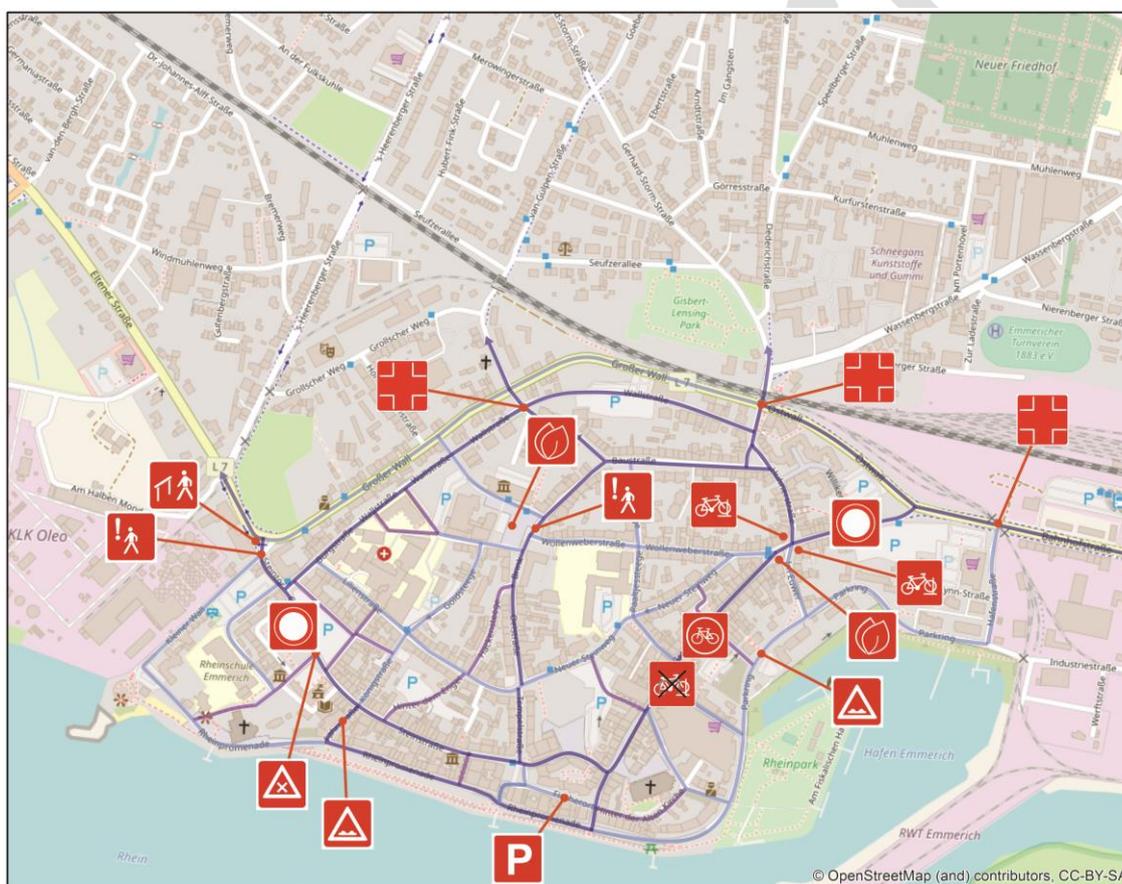
Unsichere oder fehlende Querungsmöglichkeiten stellen eine erhöhte Unfallgefahr für Fußgänger dar. Mängel an Knotenpunkten wie LSA (Lichtsignalanlagen)-Schaltung sind beispielsweise zu lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen oder Bedarfsampeln.

¹⁴ Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA).

Aufenthaltsqualität

Mängel in der Aufenthaltsqualität bestehen zum einen in einer fehlenden bzw. unzureichenden Beleuchtung und zum anderen in einem unstrukturierten, ungepflegten öffentlichen Raum ohne Sitzmobiliar und Spielelementen für Kinder. Eine fehlende bzw. unzureichende Beleuchtung erhöht das Gefühl der Unsicherheit beim Durchqueren des Platzes und trägt dazu bei, bestimmte Bereiche bei Dunkelheit vollständig zu meiden. Unattraktive öffentliche Räume und Plätze zeichnen sich mitunter durch Funktionslosigkeit aus, die u. a. durch das direkte Umfeld und gestalterische Aspekte des Platzes hervorgerufen werden. Hierzu zählen bauliche und verkehrliche Hindernisse sowie fehlende Sichtachsen, die die Wahrnehmung und Inszenierung bedeutender Gebäude, Brunnen, Bäume sowie Statuen und öffentlichen Kunstwerken mindern. Fehlendes Mobiliar schmälert zudem die Verweil- und Erholungsfunktion öffentlicher Räume. Unter dem Begriff Mobiliar fallen nicht nur Sitzgelegenheiten, sondern auch Spielelemente für Kinder.

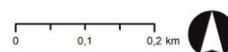
In Abb. 4.1.3-1 sind die Mängel im Fußverkehr graphisch dargestellt. Hierbei sind u. a. unsichere Querungsmöglichkeiten, zu geringe Gehwegbreiten, unebene Oberflächen, fehlende Sitzmöglichkeiten und gefährliche Kreuzungssituationen als Mängel mit aufgenommen worden.



Fuß- und Radverkehrskonzept Stadt Emmerich am Rhein

Mängel Fußverkehr

- | | | |
|--------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| Hindernis | Parken auf Gehwegen | Radabstellanlage „Felgenhalter“ |
| unsichere Überquerungsstelle | Missachtung rechts-vor-links | Missachtung Radfahrverbot |
| unebene Oberfläche | fehlende Aufenthaltsqualität | fehlende Radabstellanlagen |
| gefährliche Kreuzungssituation | hohe Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr | |



büro stadVerkehr

Abb. 4.1.3-1 Mängel im Fußverkehr

4.2 Radverkehr

Grundsätzlich sollten im Alltagsradwegenetz die Anforderungen aller Nutzergruppen berücksichtigt werden und sind daher bei der Netzplanung zu berücksichtigen. Die Formulierung von Standards, die sich an den technischen Regelwerken und der Anforderungen der Radfahrenden orientieren, soll dabei helfen, mit Freude das Fahrrad zu benutzen.

4.2.1 Anforderungen wichtiger Nutzergruppen

Die Ansprüche der Radfahrenden variieren dabei je nach Alter, Erfahrung und Ziel des Weges. Daraus lassen sich vier Gruppen von Radfahrenden ableiten: Erwachsene Alltagsradler, Kinder und Jugendliche, Ältere Menschen und Freizeitradler.

Erwachsene Alltagsradler

Die Gruppe der erwachsenen Alltagsradler zeichnet sich durch Erfahrung und Selbstsicherheit aus. Sie sind zunehmend mit Fahrradanhängern oder Lasträdern unterwegs und bevorzugen möglichst schnelle und direkte Verbindungen. Hierfür nutzt die Gruppe auch die Fahrbahn oder parallel zur Fahrbahn geführte getrennte Radwege.

Kinder und Jugendliche

Kinder bis 8 Jahre müssen auf dem Gehweg in Schrittgeschwindigkeit fahren. Danach dürfen Kinder bis 10 Jahre weiterhin auf dem Gehweg fahren. Jugendliche im Alter von 13 bis 17 Jahre gelten als selbstsichere Radfahrer. Sie bevorzugen ebenfalls wie die Gruppe der erwachsenen Alltagsradler schnelle und direkte Wegestrecken. Sowohl für Kinder als auch Jugendliche ist die Führung auf baulich von der Fahrbahn getrennten Radwegen sinnvoll. Die häufigsten Wegezwecke sind die Wege zur Schule und in der Freizeit.

Ältere Menschen

Ältere Menschen sind vor allem Alltags- und Freizeitradfahrer. Die Gruppe bevorzugt ebene, griffige Flächen und eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung. Darüber hinaus ist insbesondere die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum von großer Bedeutung.

Freizeitradler

Die Gruppe der Freizeitradler benötigt eine gut befahrbare, glatte, allwettertaugliche Wegeoberfläche abseits der Hauptverkehrsstraßen mit einem hohen Erlebniswert. Die Strecke sollte über eine durchgängige Radwegweisung verfügen.

Anhand der differenzierten Ansprüche der Radfahrenden lassen sich in der nachfolgenden Darstellung der Netzhierarchie die unterschiedlichen Ausstattungsmerkmale und Qualitäten der Radwege ableiten. Bedeutsame Ziele an Haupttrouten richten sich überwiegend an Alltagsradler und ältere Menschen, während wichtige Einrichtungen für Kinder und Jugendliche vornehmlich in dicht besiedelten Wohngebieten und Ortsteilen zu finden sind. Die Belange der Fahrradurlauber werden dagegen auf ergänzenden Radrouten erfüllt, deren Erlebniswert über der Anbindung von Zielen im Alltagsverkehr steht.

4.2.2 Qualitätsstandards Radverkehr

Die Formulierung von Qualitätsstandards für den Radverkehr dienen als Grundlage und Zielvorgabe für Planungen und Entwicklungen von Radverkehrsanlagen in der Gesamtstadt. Diese Standards orientieren sich an den aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Es ist das zentrale Regelwerk für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Deutschland. Die ERA bildet die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Für bestehende Straßen wird ihre Anwendung empfohlen.

Inwiefern der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr oder getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden soll, ist nicht eindeutig definiert und abhängig von verschiedenen Faktoren. Als Orientierung können gemäß ERA (vgl. Kapitel 2.3.3 ERA) die Verkehrsstärke und die zulässige Höchstgeschwindigkeit herangezogen werden. Zum Beispiel ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlage) auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr und wenig Lkw-Verkehr (max. 700 Kfz/h) zu empfehlen. Die Geschwindigkeit sollte maximal 30 km/h betragen. Daher bietet sich die Führung im Mischverkehr besonders in verkehrsberuhigten Bereichen, Tempo-30-Zonen und ruhigen Anwohnerstraßen an.

Allerdings haben auch weitere Faktoren abseits der Geschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsstärke Einfluss auf die Radwegführung:

- Flächenverfügbarkeit des Straßenraums: Die Fahrbahnbreite und der Seitenraum spielen bei der Führung des Radverkehrs eine entscheidende Rolle. Je nach Nutzungsanforderung sind entsprechende Breiten erforderlich. Es ist daher je nach Erfordernis zu überprüfen, ob die gegebenen Querschnitte beispielsweise durch eine Neuaufteilung eine optimierte Führung des Radverkehrs realisieren lassen.
- Schwerlastverkehrsstärke: Besteht ein hohes Verkehrsaufkommen durch Lkws oder andere Schwerlastverkehre sollte der Radverkehr in der Regel im Seitenraum geführt werden.
- Parken: Durch ein- und ausparkende Pkws und das Öffnen von Wagentüren entstehen Gefährdungspotenziale. Dabei ist zu prüfen, wie und wie lange auf dem untersuchten Abschnitt geparkt wird und welche die daraus resultierend sicherste Führung ist.
- Knotenpunkte und Grundstückszufahrten: An Knotenpunkten und Grundstückszufahrten sind ein- und abbiegende Kfz-Verkehre zu berücksichtigen. Bei einer hohen Anzahl von Zufahrten (z. B. Zufahrt zu Supermärkten) und Einmündungen mit hoher Zahl von ein- und abbiegenden Fahrzeugen, sollte der Radverkehr eher auf der Fahrbahn und nicht im Seitenraum geführt werden.
- Längsneigung: „Je stärker und länger die Steigung, umso mehr spricht dies für eine Führung im Seitenraum“

Eine Überprüfung vor Ort, ob der Radfahrer auf der Fahrbahn oder abseits im Seitenraum auf baulichen Radwegen geführt wird, ist immer im Einzelfall zu prüfen.

In § 2 der StVO ist die **Benutzungspflicht von Radwegen** geregelt. Die Zeichen 237, 240 und 241 sind als benutzungspflichtige Radwege gekennzeichnet (vgl. Abb. 4.2.2-1). Radwege, die eine solche Beschilderung aufweisen müssen von Radfahrern benutzt werden.

Es besteht jedoch keine Radwegebenutzungspflicht, wenn der Radweg „wegen der Beschaffenheit [...] oder [des] Zustandes (z.B. tiefer Schnee, Eis, Löcher) für Radfahrer nicht zumutbar ist“ (Rechtsprechung, z.B. Bouska in NVZ 1991) „Der Radverkehr muss auf solchen Wegen auf Fußgänger Rücksicht nehmen.“ (RASt, 6.1.6.4).

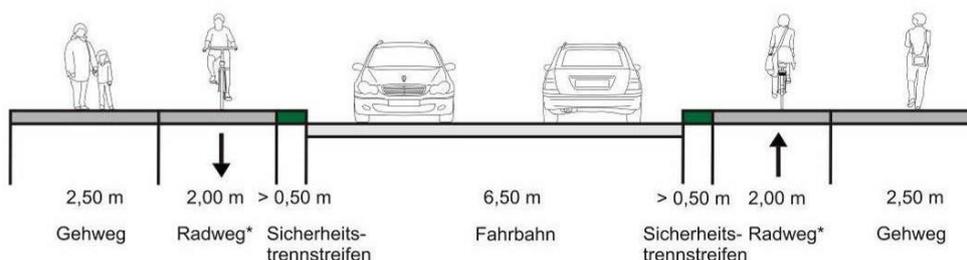
		
<p>Radweg Zeichen StVO 237</p>	<p>Getrennter Geh- und Radweg Zeichen StVO 241</p>	<p>Gemeinsamer Geh- und Radweg Zeichen StVO 240</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den Radweg (baulich angelegt oder Radfahrstreifen) zu benutzen • Andere Fahrzeuge sind nicht erlaubt, nur durch Zusatzzeichen • Andere Verkehrsträger müssen auf den Radverkehr Rücksicht nehmen • Breite: mind. 2,00 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den getrennten Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen • Keine andere Verkehrsart ist auf dem Geh- und Radweg erlaubt, nur durch Zusatzzeichen, dann darf jedoch nur der Radweg benutzt werden • für den Radweg: mind. 2,00 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den gemeinsamen Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen • Der Radverkehr muss auf solchen Wegen auf Fußgänger Rücksicht nehmen • innerorts: mind. 2,50 m außerorts: mind. 2,50 m

Abb. 4.2.2-1 Benutzungspflichtige Radwege (Zeichen StVO 237, 240, 241)

Die Benutzungspflicht von Radwegen im Stadtgebiet sollte nur dort angeordnet werden, wo es zwingend erforderlich ist. Ist dies jedoch nicht realisierbar, sollte die Anlage von getrennten Geh- und Radwegen mit dem Zeichen 241 StVO bevorzugt werden. Die Mindestbreiten für den Fußverkehr (2,50 m) sind einzuhalten. Eine bauliche Trennung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr erfolgt durch einen mindestens 30 cm breiten taktil erfassbaren und kontrastierenden Streifen. Wenn es unumgänglich ist, sollte die Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ mit der Beschilderung Zeichen 239 StVO mit dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO gewählt werden. Eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern ist jedoch grundsätzlich zu vermeiden.

Beispielquerschnitte mit Breitenmaße für bauliche Radwege im Einrichtungsverkehr sowie als kombinierter Geh- und Radweg sind in den Abbildungen 4.2.2-2 und 4.2.2-3 gemäß ERA 2010¹⁵ dargestellt.

¹⁵ Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen aus dem Jahr 2010, veröffentlicht durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln.



*Radweg: bei beidseitigem Zweirichtungsradweg mind. 2,50 m Radwegebreite

Abb. 4.2.2-2 Einrichtungradweg (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)

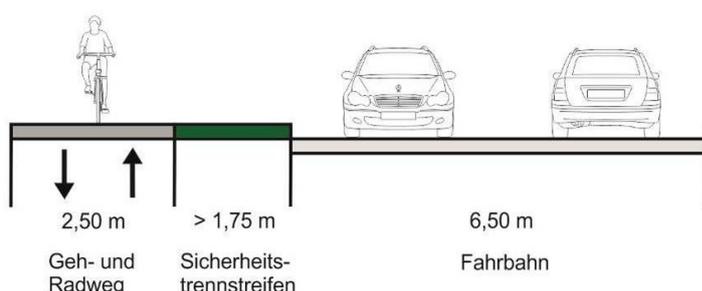


Abb. 4.2.2-3 Kombiniertes Geh- und Radweg (außerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)

Schutzstreifen werden auf der Fahrbahn durch eine gestrichelte Linie markiert und dürfen in Ausnahmefällen (z. B. im Kfz- Begegnungsverkehr) auch von Kraftfahrzeugen genutzt werden. Sie tragen dazu bei, den Mischverkehr aus Kfz und Fahrrad verträglicher zu gestalten und kommen dann zum Einsatz, wenn aus Platzgründen keine Radfahrstreifen angelegt werden können. Parken und Halten ist für den Kfz-Verkehr nicht erlaubt. Als Radfahrer darf auch außerhalb der Schutzstreifen gefahren werden. Schutzstreifen sollten eine Regelbreite von mindestens 1,50 m nicht unterschreiten (vgl. Abb. 4.2.2-4). Bei angrenzendem Längsparken mit häufigem Wechsel ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m vorgesehen. Nicht geeignet ist diese Führungsform bei hohem Verkehrsaufkommen mit Lkw-Anteilen und anderen Schwerlastverkehren (> 1.000 Schwerlastverkehren pro h). Mit der StVO-Novelle im Jahr 2020 wurde ein generelles Halteverbot auf Schutzstreifen eingeführt. Bislang war dies noch mit einer Dauer von bis zu drei Minuten halten erlaubt.

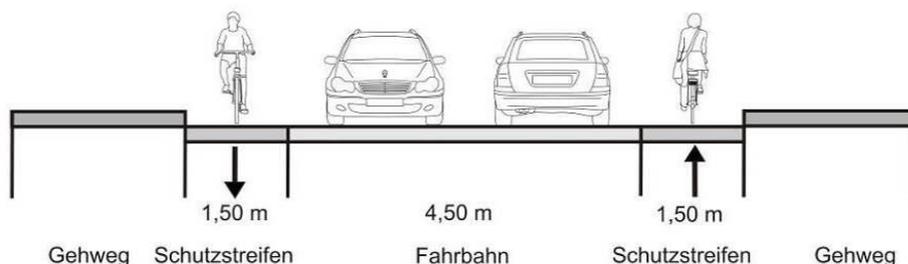


Abb. 4.2.2-4 Schutzstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)

Radfahrstreifen sind vom Kfz-Verkehr durch eine breite, durchgezogene Linie, abgetrennt. Häufig sind sie mit einem Fahrradpiktogramm versehen. Gegenüber Schutzstreifen sind Radfahrstreifen benutzungspflichtig und mit dem Zeichen StVO 237 ausgeschildert. Sie

dürfen vom Kfz-Verkehr nicht überfahren werden. Parken und Halten ist auf den Radfahrstreifen ebenfalls verboten. Sofern Parkplätze für den Kfz-Verkehr angesiedelt sind, sind Sicherheitszonen in Form einer schmalen Trennlinie zu kennzeichnen oder durch bauliche Maßnahmen hervorzuheben. Radfahrstreifen haben ein hohes Sicherheitsniveau und hohen Fahrtkomfort. Ein Querschnitt mit Mindestbreiten ist in Abbildung 4.2.2-5 abgebildet.

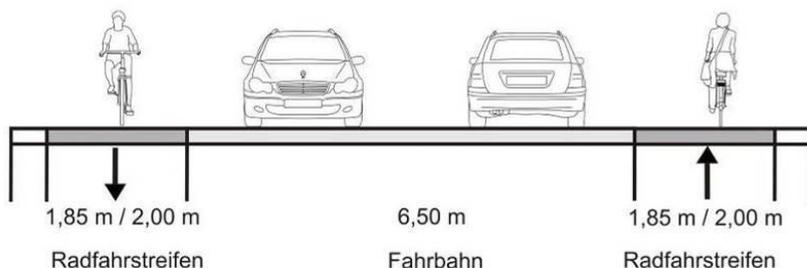


Abb. 4.2.2-5 Radfahrstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, 2.2.1)

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Grundlage für eine sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten sind gute und frühzeitige Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden. Eine vorhandene Radverkehrsanlage muss deutlich erkennbar sein ebenso wie die Vorfahrtsverhältnisse. Die Begreifbarkeit, Erkennbarkeit und Übersichtlichkeit stellen folglich eine Grundanforderung für sicher befahrbare Knotenpunkte dar.

Es gibt zahlreiche Regelungen für die Radverkehrsführung an Knotenpunkten. Auf diese wird im Folgenden daher einzeln nicht vertiefend eingegangen. Grundsätzlich werden an den Radverkehr an Knotenpunkten folgende Anforderungen gestellt:

- Knotenpunkte sollen aus allen Zufahrten rechtzeitig erkennbar sein
- Der Radverkehr in Knotenpunkten ist sicher zu führen
- Ausreichend dimensionierte Warteflächen sind für den Radverkehr vorzusehen
- Konfliktvermeidung von geradeaus fahrendem Radverkehr und rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen bzw. aus der Gegenrichtung links abbiegenden Kfz-Verkehr

4.2.3 Ableitung eines Wunschliniennetzes

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung, die sich an vorhandenen und perspektivischen Quellen und Zielen der Stadt Emmerich am Rhein orientiert. Aufbauend auf der Siedlungs- und Gewerbestruktur, Erreichbarkeit von sozialen und schulischen Einrichtungen, Beschäftigungsschwerpunkten, zentralen öffentlichen und Versorgungsbereichen, ÖPNV- und SPNV-Haltepunkten sowie Pendlerverflechtungen wird ein Wunschliniennetz entwickelt.

Die als Luftlinien dargestellten Wunschlinien zeigen Verbindungen von Emmerich am Rhein zu den Nachbarkommunen sowie Verbindungen der Stadtteile untereinander auf. Die Verbindungen werden nach hoher, mittlerer und geringer Priorität eingestuft. Die Anbindung aus allen Stadtteilen in die Innenstadt ist grundsätzlich auf zügigen, sicheren und direkten Routen zu gewährleisten. Darüber hinaus sollen auch Stadtteil- und Ortsteilzentren gut untereinander vernetzt sein. Das Wunschliniennetz ist in der folgenden Abbildung dargestellt (vgl. Abb. 4.2.3-1).

Verbindungen auf stark nachgefragten Pendlerrouten und zu bedeutsamen Arbeitsplatzstandorten sind prioritär zu stärken, da sie ein hohes (Verlagerungs-) Potenzial für den Alltagsradverkehr darstellen. Eine Verbindung mit hoher Priorität besteht beispielsweise zwischen Emmerich am Rhein und Kleve. Hier weisen die Nachbarkommunen bereits hohe Pendlerverflechtung in beide Richtungen auf.

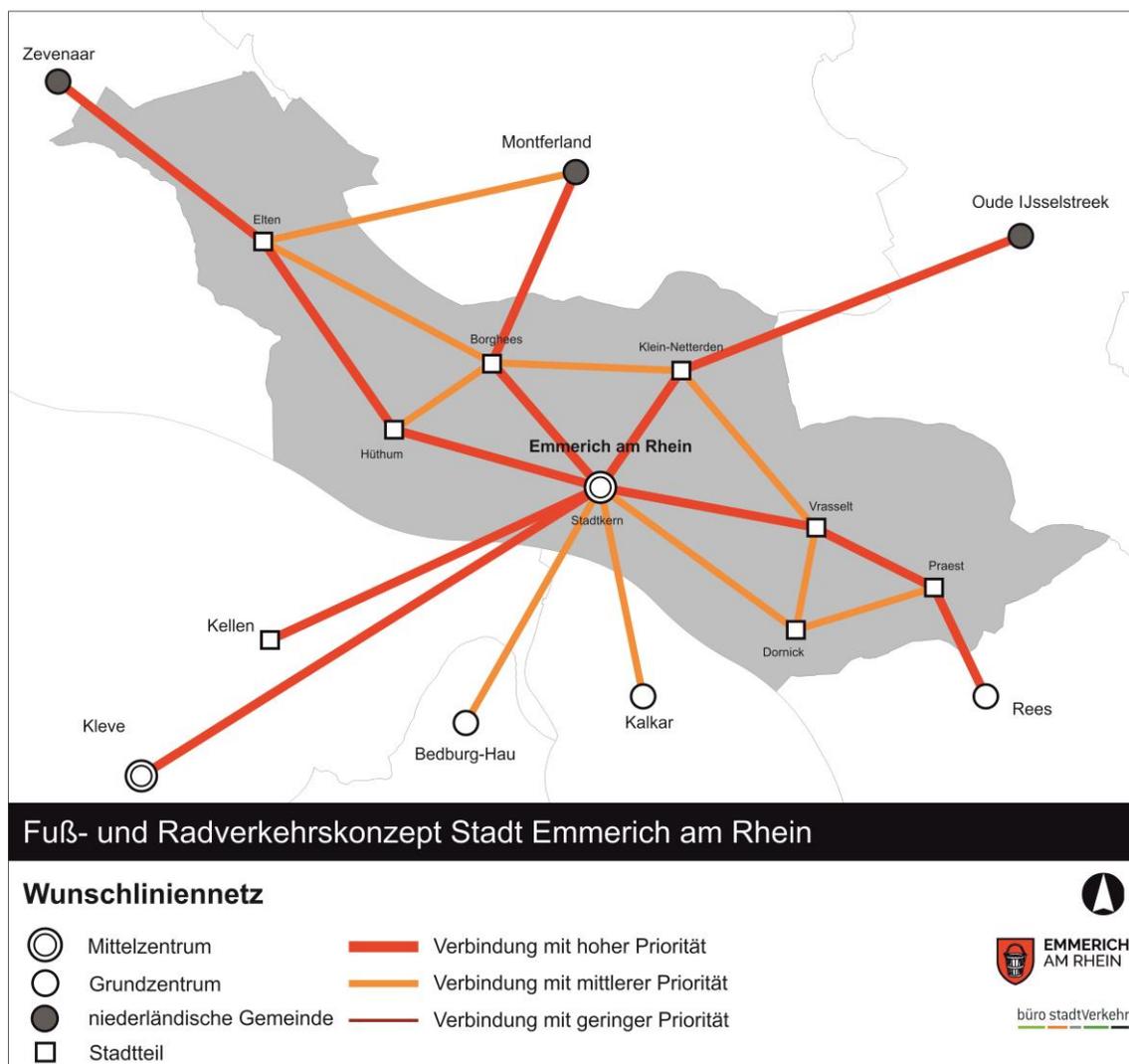


Abb. 4.2.3-1 Wunschliniennetz im Radverkehr

4.2.4 Netzkategorisierung und Qualitätsstandards

Im Rahmen der Radverkehrsnetzplanung wird ein hierarchisiertes Radwegenetz für die Stadt Emmerich am Rhein entwickelt. Dafür wird das Luft- bzw. Wunschliniennetz auf das Straßennetz umgelegt. Neben bestehenden Netzlücken werden alternative Wegeverbindungen geprüft.

Berücksichtigt wurde dabei auch das in Nordrhein-Westfalen ausgewiesene Radwegenetz NRW, welches alle Städte und Gemeinden in NRW mit einer einheitlichen Wegweisung verbindet. Es ist als Alltagsradwegenetz konzipiert, das insbesondere die Wege zur Arbeit oder zum Einkauf auf unmittelbaren und kurzen Relationen ausweist.

Das hierarchisch abgestufte Radwegenetz wird in insgesamt drei Kategorien, für die jeweils unterschiedliche Anforderungen gelten, gegliedert:

- Hauptnetz
- Nebennetz
- Ergänzendes Freizeitnetz

Hauptnetz

Das Hauptnetz verknüpft Ortsteile und die umliegenden Städte und Gemeinden untereinander. Als Hauptverbindung für den Alltagsradverkehr verbindet es die wichtigsten Quellen und Ziele (z. B. Arbeitsplatzstandorte, Bahnhof, Einkaufen etc.). Das ausgewiesene Hauptnetz verläuft in Ost-West und Nord-Süd-Richtung und verbindet Emmerich am Rhein über die Region hinaus. Die Führung ist dabei überwiegend entlang von Hauptstraßen als direkte Zielführung. Diese entsprechen häufig den Anforderungen an Wegequalität und sozialer Sicherheit.

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Entfernungen von mehr als 5 km mit einer direkten Verbindung an die Nachbarkommunen und umliegenden Stadtteile
- Zielführung auf zügigen, sicheren und direkten Routen
- Zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher befahrbar
- Radanlagen sollten möglichst den ERA-Standards oder darüber hinaus entsprechen
- Im Einzelfall kann es jedoch auf kürzeren Straßenabschnitten zu Unterschreitungen kommen, sofern keine Alternative möglich ist

Nebennetz

Das Nebennetz konzentriert sich dagegen auf bedeutende Wegeverbindungen auf Stadtteilebene. Im Fokus steht wie beim Hauptnetz der Alltagsradverkehr (z. B. Schulen, Anbindung an Haupttrouten). Die Führung der Nebenradwege kann auf Hauptstraßen und Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h liegen:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Verbindungen von den Stadtteilen zum Hauptzentrum
- Verbindungen von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinander
- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadtteilen
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte)
- Die Mindestmaßen der ERA 2010 sind grundsätzlich einzuhalten

Ergänzendes Freizeitnetz

Das ergänzende Freizeitnetz verläuft auf touristischen Radwegen und dient damit überwiegend dem touristischen (überörtlichen) Freizeitradverkehr. Die Möglichkeit einer Parallelführung zum Haupt- und Nebennetz ist dabei nicht ausgeschlossen. Die Wege weisen zumeist nicht die unmittelbarste Führung auf, sondern liegen abseits von Hauptverkehrsstraßen zumeist im Grünen.

- Vorwiegend für den Freizeitverkehr ausgerichtet (Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich)
- Verbindung für den Alltagsradverkehr ist zu prüfen
- Wegeverbindung abseits des Straßenverkehrs

In Abbildung 4.2.4-1 ist das Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz graphisch dargestellt.

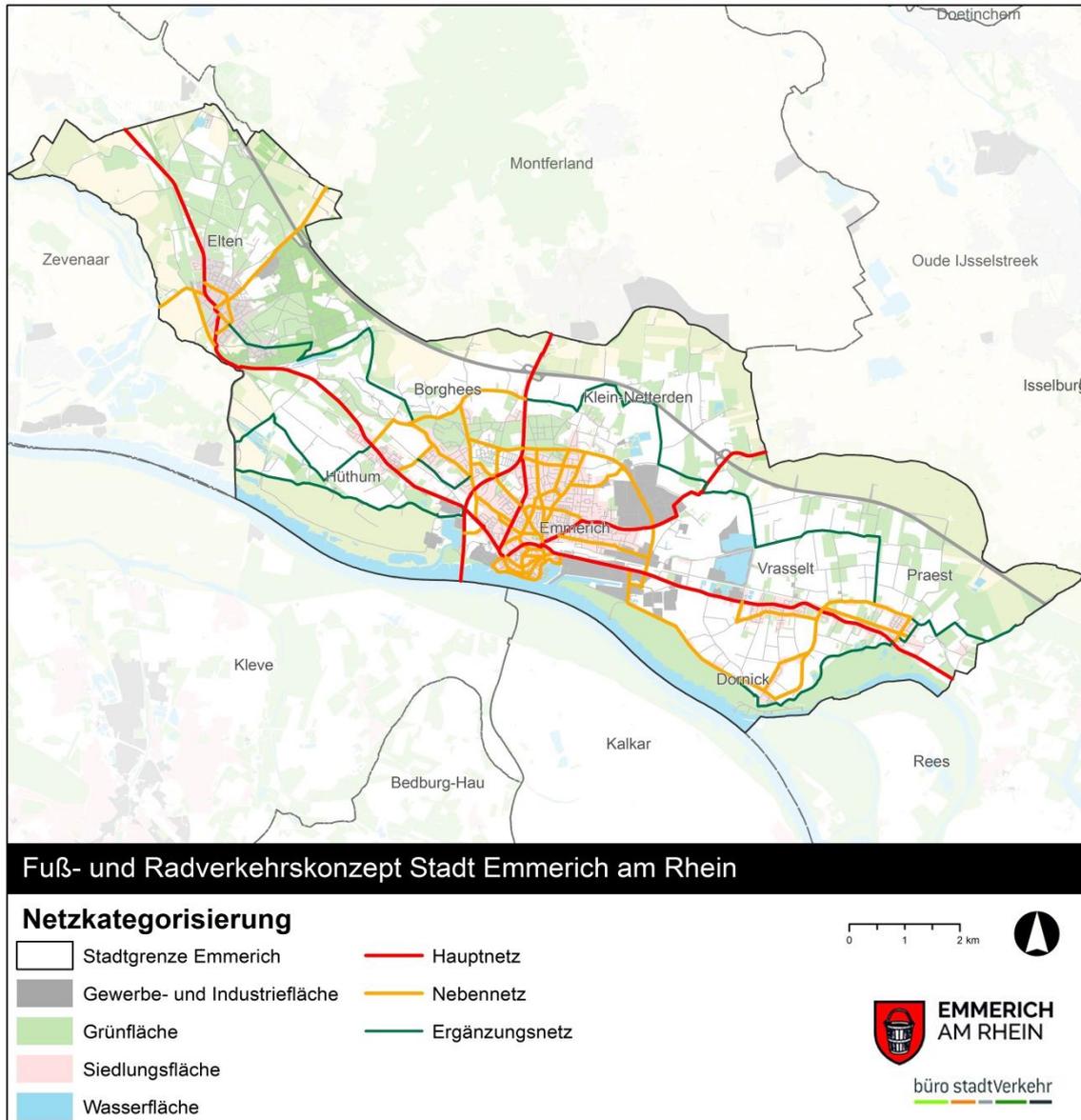


Abb. 4.2.4-1 Netzkategorisierung im Radverkehr

Die Haupttrouten verlaufen ausgehend vom Stadtkern (Altstadt) sternförmig in Richtung der Nachbarregionen. Einzige Möglichkeit den Rhein zu überqueren und in die südlichen Nachbarstädte Kleve, Bedburg-Hau und Kalkar zu gelangen ist die Rheinbrücke.

Die Nebenrouten sind als Verbindungen mit mittlerer Priorität vor allem in Wohngebieten mit Verknüpfung zu den Haupttrouten zu finden.

Die Mindestmaße der ERA sind auf den Haupt- und Nebenradwegen grundsätzlich einzuhalten. An hochfrequentierten Hauptradwegen können die Radwegebreiten sogar über die Mindestmaße der ERA hinaus geplant werden. Beispielsweise können Radwege, die außerorts als gemeinsame Geh- und Radwege geführt werden und ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen aufweisen bzw. zu erwarten ist, durchaus auf eine Breite von 3,00 m ausgebaut werden. Die Regelmaße gemäß ERA 2010 beträgt jedoch nur 2,50 m.

4.2.5 Untersuchungsnetz für den Radverkehr

Nachdem die Herleitung der Netzkategorisierung erfolgte, wird im Folgenden das Untersuchungsnetz für den Radverkehr in Emmerich am Rhein dargestellt, welches für die weiteren Erarbeitungsschritte insbesondere für die Mängelanalyse als Grundlage dient

(vgl. Abb. 4.2.5-1). Grundlage für das Analysenetz ist das zuvor dargestellte hierarchisierte Netz mit Haupt-, Neben- und Ergänzungsrouten. Die Bestandsanalyse des Untersuchungsnetzes wurde mittels eigener Befahrung durchgeführt. Die Befahrung erfolgte anhand detaillierter Aufnahmen der Radverkehrsinfrastruktur. Die Erhebung des Analysenetzes wurde mit Hilfe einer programmierten Smartphone-Applikation und Kamera durchgeführt.

Das gesamte Analysenetz wird auf Lücken, Gefahren und Barrieren hin überprüft. In Kapitel 5 werden anschließend die Mängel im Netz aufgezeigt. Die Ergänzungsrouten (Freizeitroutes) werden vornehmlich nicht berücksichtigt, da der Schwerpunkt des Konzeptes der Stärkung des Alltags- und nicht des Freizeitverkehrs dient.

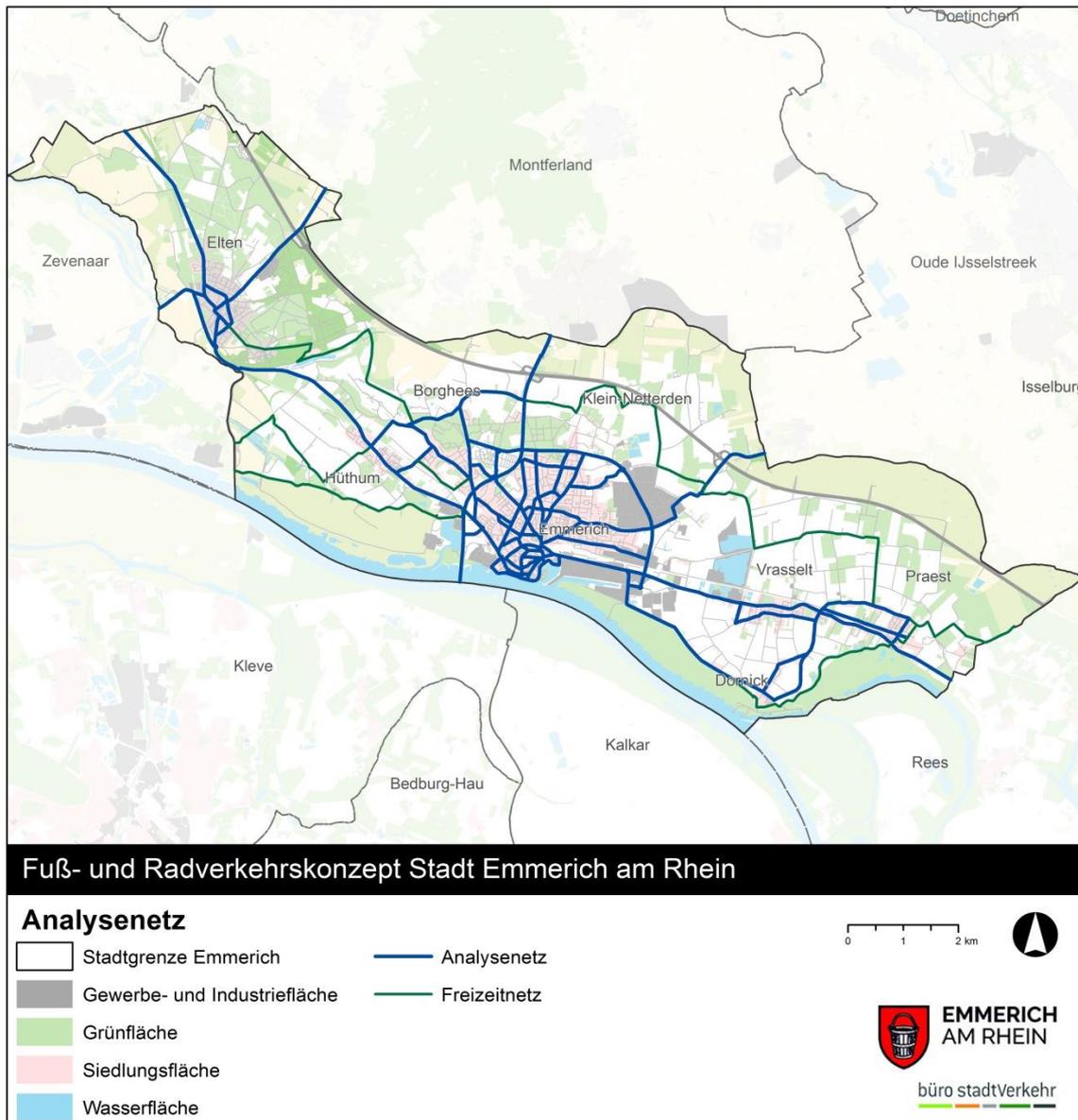


Abb. 4.2.5-1 Analysenetz Radverkehr

4.2.6 Führungsformen des Radverkehrs im Untersuchungsnetz

Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden die Führungsformen des Radverkehrs im Stadtgebiet im Untersuchungsnetz erhoben:

- Führung auf der Fahrbahn
- Baulicher Radweg (beidseitig oder einseitig)
- Gehweg „Radfahrer frei“ (beidseitig oder einseitig)
- Eigenständige Wegeführung

- Schutzstreifen

Wie in Abb. 4.2.6-1 zu erkennen, befinden sich auf dem klassifizierten Straßennetz in Emmerich am Rhein überwiegend benutzungspflichtige Radwege. Innerorts dabei vornehmlich beidseitig, außerorts hingegen einseitig. In den Wohngebieten und im Innenstadtbereich erfolgt die Führung des Radverkehrs vorwiegend auf der Fahrbahn.

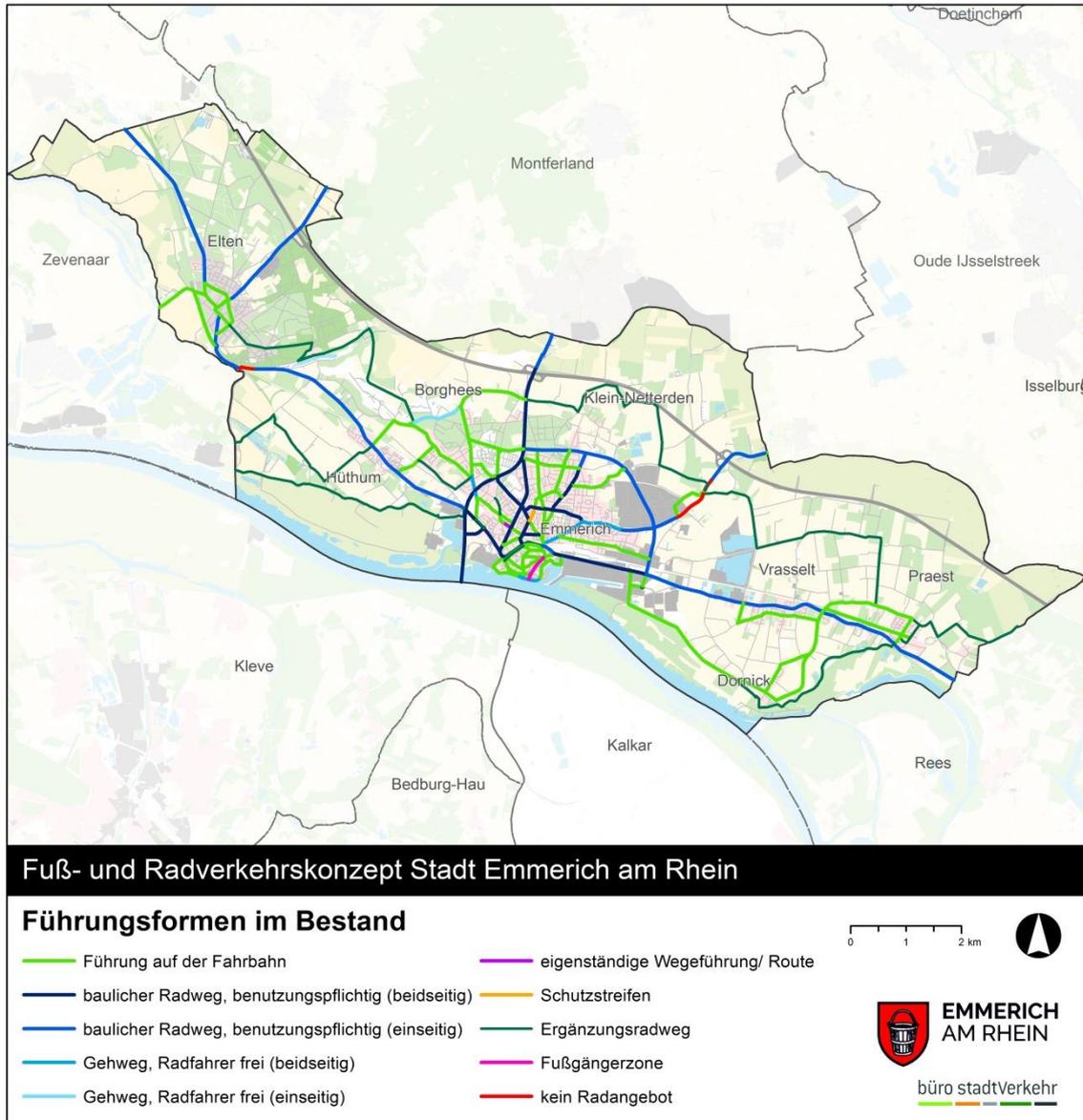


Abb. 4.2.6-1 Führungsformen im Bestand



Abb. 4.2.6-2 Führung auf der Fahrbahn, Pesthof



Abb. 4.2.6-3 Gemeinsamer Geh- und Radweg (benutzungspflichtig), Netterdensche Straße



Abb. 4.2.6-4 Getrennter Geh- und Radweg
(benutzungspflichtig), HansasträÙe



Abb. 4.2.6-5 Radschutzstreifen, GoebelstraÙe



Abb. 4.2.6-6 Gehweg „Radfahrer frei“, Borgheeser Weg



Abb. 4.2.6-7 Netzlücke, Netterdensche StraÙe

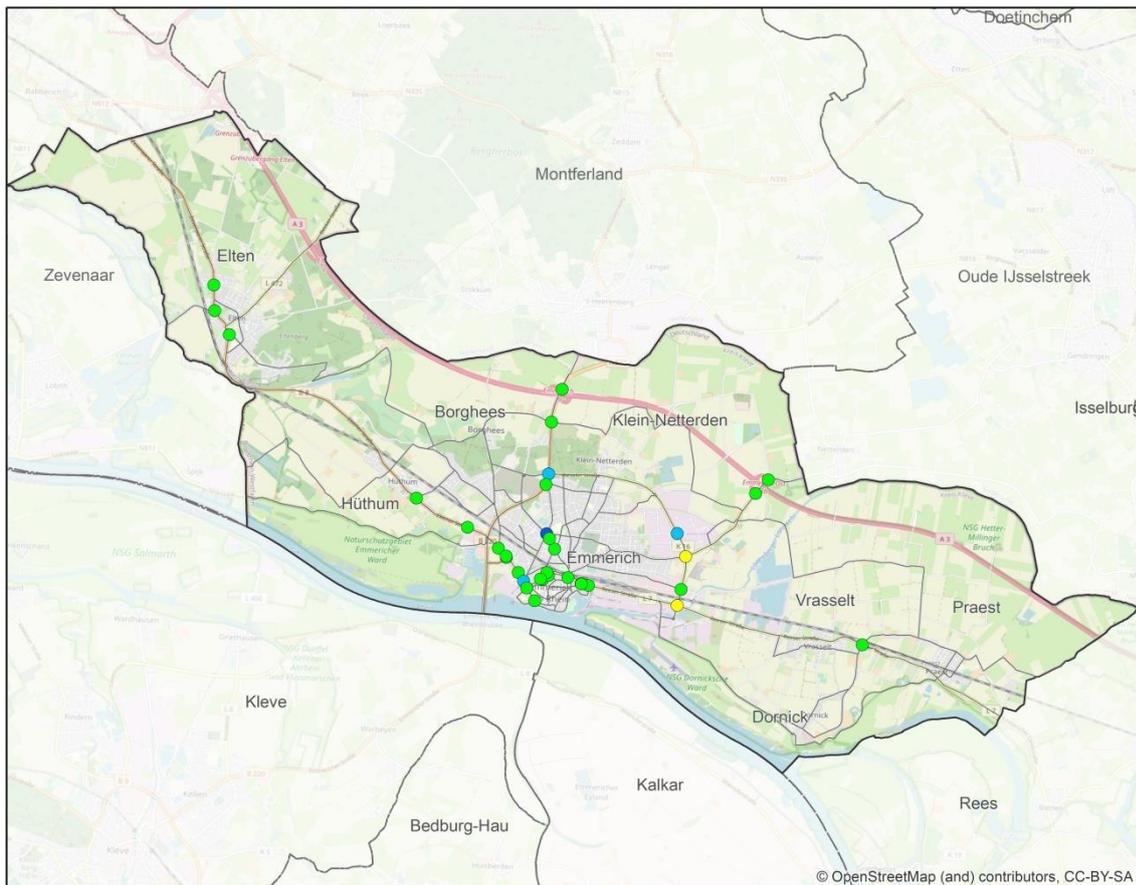
Netzlücken bestehen im Falle von fehlenden Radverkehrsanlagen, die einem sicheren und geschlossenen Radwegenetz entgegenstehen. Als Grundlage wurde neben den Belastungsbereichen der ERA 2010 die bestehende Infrastruktur hinzugezogen. Die bestehenden Netzlücken in Emmerich am Rhein sind ebenfalls in Abb. 4.2.6-1 dargestellt. Im Analysenetzen konnten insgesamt sieben Netzlücken bzw. fehlendes Radangebot ausgemacht werden.

4.2.7 Knotenpunkte im Erhebungsnetz

Auf dem gesamten Analysenetzen wurden die Knotenpunkte erhoben. Die Übersichtskarte in Abb. 4.2.7-1 zeigt jedoch nur die Knotenpunkte auf, an denen später in der Mängelanalyse und Maßnahmenkonzeption wieder auftauchen, um die Übersichtlichkeit der Graphik zu gewährleisten. Die Knotenpunkte werden folgendermaßen kategorisiert:

- Innerortskreisel
- Knotenpunkt mit Teilsignalisierung
- Unsignalisierter Knotenpunkt
- Knotenpunkt mit Vollsignalisierung

Die Kategorie „unsignalisierter Knotenpunkt“ befindet sich vornehmlich an den dreiarmigen Knotenpunkten. In den Wohngebieten von Emmerich am Rhein sind Innerortskreisel eine Lösung für die Verkehrssicherheit an Knotenpunkten. Knotenpunkte mit Vollsignalisierung sind dagegen besonders an Hauptverkehrsstraßen mit höheren Verkehrsaufkommen vorzufinden. Eine tiefergehende Analyse der Mängel und Maßnahmen an den ausgewählten Knotenpunkten erfolgt in den anstehenden Kapiteln.



Fuß- und Radverkehrskonzept Stadt Emmerich am Rhein

Knotenpunkte im Bestand

- Innerortskreisel
- unsignalisierter Knotenpunkt
- Knotenpunkt mit Teilsignalisierung
- Knotenpunkt mit Vollsignalisierung

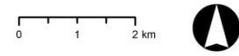


Abb. 4.2.7-1 Knotenpunkte im Bestand

4.2.8 Mängelanalyse der Netzkonzeption

In Kapitel 4.2.8 werden die Kriterien der Mängelanalyse an den Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten vorgestellt. Als Indikatoren für die Ermittlung der Mängel dienen die definierten Qualitätsstandards gemäß ERA (2010). Insgesamt wurden die Oberflächenzustände, Radwegebreiten und -führung sowie die Beschilderung und Markierung bewertet.

Mängel Oberfläche

Bei der Erhebung der Radwegeoberflächen wurde nach folgenden Kriterien bewertet:

- **Gut:** Oberfläche weist nur wenige bis keine Schäden auf
- **Mittel:** Oberflächen, die vereinzelte Unebenheiten wie Wurzelschäden, Schlaglöcher, Risse an der Oberfläche, Bewuchs und Löcher und Kanten mit < 2 cm Tiefe aufweisen
- **Schlecht:** Oberflächen mit flächendeckenden Schäden und leichten Beschädigungen und Kanten > 2 cm Tiefe

Mängel Radwegebreite

Hohe Anzahl an (benutzungspflichtigen) Radwegen, die nicht

- gemäß der VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung)
- und/oder den Standards der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) entsprechen

Häufig werden Radwege auf benutzungspflichtigen Radwegen als getrennte Geh- und Radweg geführt, die hinsichtlich ihrer Breite unzureichend sind und nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen.

Mängel an Knotenpunkten

Die Mängelkriterien an Knotenpunkten für Überquerungsstellen, Ortseinfahrten, Kreisverkehre sowie signalisierten und unsignalisierten Knotenpunkten sind in Abbildung 4.2.8-1 dargestellt.

Überquerungsstellen	Ortseinfahrten	Kreisverkehr	Knotenpunkt signalisiert/ unsignalisiert
Überquerungshilfe wie z. B. Mittelinsel oder LSA-Anlage fehlt Unsichere Überquerungsstelle	Wechsel von Zweirichtungsverkehr zu Einrichtungsverkehr ohne Querungshilfe z. B. in Form einer Mittelinsel	Fehlende Markierung Fehlende Beschilderung Führung des Radverkehrs	Fehlende Furtmarkierung Führung des Radverkehrs unsicher Lange Wartezeiten an LSA-Anlagen Bedarfsampeln Linksabbieger: fehlende Überquerungsmöglichkeit Fehlende Sichtbeziehung

Abb. 4.2.8-1 Mängelkriterien an Knotenpunkten

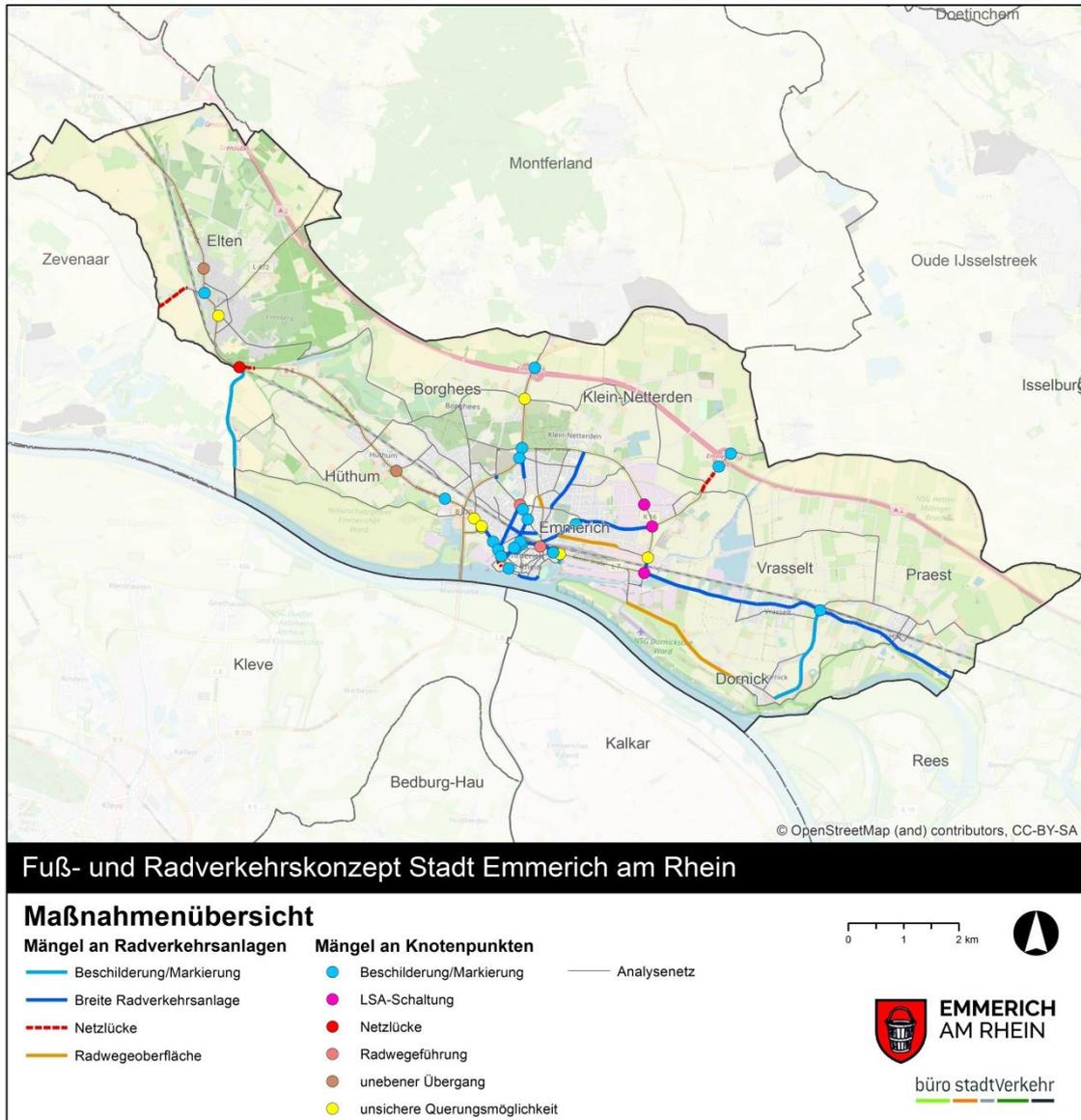


Abb. 4.2.8-2 Mängelübersicht Analysenetz Knotenpunkte und Radverkehrsanlagen

Es fällt auf, dass an vielen Einmündungen/ unsignalisierten Knotenpunkten Markierungen fehlen (z. B. rote Einfärbung der Furten) oder der Kfz-Verkehr an Einmündungen Stopp-schilder missachtet. An LSA-Anlagen müssen von Radfahrern häufig lange Wartezeiten in Kauf genommen werden, bis eine Grünphase erfolgt. Außerdem sind die LSA-Anlagen teilweise nicht fahrradfreundlich ausgebaut. Zum Beispiel erfolgt eine Grünphase erst nach Bedarf der Anforderungstastatur („Drückerampel“). An den Innerortskreiseln im Stadtgebiet sind deutliche Führungsmängel vorzufinden (vgl. Abb. 4.2.8-2).

5 Maßnahmenkonzept Fußverkehr

Die Maßnahmenkonzeption für den Fußverkehr konzentriert sich auf den Innenstadtbereich von Emmerich am Rhein. Die Maßnahmenvorschläge erfolgen punktuell auf dem abgeleiteten Analysenetz für den Fußverkehr (vgl. Abb. 4.1.2-2). Zusätzlich werden allgemeine Maßnahmen benannt, die bei neuen Planungen bzw. Baumaßnahmen berücksichtigt werden sollen (z. B. Barrierefreiheit).

5.1 Handlungsfelder Fußverkehr

Für die Maßnahmen für den Fußverkehr werden die Handlungsfelder nicht nach Gehweg und Knotenpunkt unterschieden. Es könnten sich die folgenden Maßnahmengruppen aus der Analyse ableiten:

Handlungsfelder Fußverkehr
Umbau
Oberflächensanierung
Errichtung Querungshilfe
Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Begrünung/ Möblierung/ Radabstellanlagen)
Kontrolle

Umbau

Hierunter werden Umbautätigkeiten verstanden, wie beispielsweise der Umbau von Plätzen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität oder der Umbau von einem unübersichtlichen Knotenpunkt zu einem Kreisverkehr zur sicheren Führung des Fußverkehrs.

Oberflächensanierung

Die Sanierung der Fußwegeoberflächen ermöglicht eine ebene Wegeführung für ein gefahrloses und komfortables Vorankommen im Alltagsverkehr auch für beispielsweise Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen.

Errichtung Querungshilfe

Die Verbesserung im Querungsbereich vom Fußverkehr mit dem Kfz-Verkehr wird durch die Errichtung von Querungshilfen gesehen. Diese dient der sicheren Führung des Fußverkehrs über die Fahrbahn.

Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Begrünung/ Möblierung/ Radabstellanlagen)

Einige Flächen bzw. Plätze in Emmerich am Rhein weisen eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Diese kann im Zuge von Maßnahmen wie beispielsweise Begrünung und Möblierung mit Sitzgelegenheiten.

Kontrolle

Durch zu hohe Geschwindigkeiten oder parkende Pkws auf Gehwegen wird die Sicherheit und komfortable Wegeführung von Fußgängern eingeschränkt. Kontrollen durch das Ordnungsamt sollen in bestimmten Bereichen verstärkt werden.

5.2 Allgemeine Maßnahmen

An allen Hauptwegen des Fußverkehrs sollte die **Barrierefreiheit** überprüft werden. Hierbei sind Übergänge möglichst abgesenkt und mit taktilen Elementen auszustatten.

Die Herstellung der Barrierefreiheit obliegt folgenden Kriterien:

- Bei Kopfsteinpflaster: Eine fachgerechte dauerhafte Verfugung von historischem Natursteinpflaster genügt den Ansprüchen der Barrierefreiheit
- Verwendung eines einheitlichen, fassenlosen (max. Mikrofase), rutschfesten (nicht glatt geschliffenen), kleinformatischen Steins mit mindestens 12 cm Stärke
- Der Stein und der gesamte Oberbau muss zudem belastbar sein (Lieferverkehr, Veranstaltungen usw.) und auch hohen Punktlasten standhalten können. Es sollte über eine teilgebundene Bauweise nachgedacht werden (die Tragschicht besteht aus drainagefähigem Mineralgemisch und die Bettung aus drainagefähigem Beton).
- Bei Neupflasterung: es wird zunächst eine Bemusterung und die Ausweisung eines Probefeldes in frequentierter Lage vorgeschlagen, um das potenzielle Pflaster realen Testbedingungen unterziehen zu können

Missachtung Radfahrverbot in der Fußgängerzone

- Strengere Kontrollen
- Hinweisschilder
- Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr im Test-betrieb (z.B. 6 Monate)

Errichtung von Radabstellanlagen

- Errichtung von Fahrradbügeln in der Fußgängerzone und an den Zuwegen.
- Es wird empfohlen, die vorhandenen veralteten Felgenhalter durch höherwertige, dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Radabstellanlagen auszutauschen, da dieser Radabstelltyp kein komfortables und sicheres Abstellen des Fahrrades ermöglicht. Das Abstellen des Fahrrades in einem Felgenhalter ist nicht zeitgemäß. Zudem benötigen immer teurere Fahrräder wie z. B. E-Bikes oder Pedelecs sichere Abstellanlagen.

5.3 Erläuterungen zu den Maßnahmentabellen

Die Grundlage für die Maßnahmentabellen bilden die in den vorangegangenen Kapiteln analysierten Mängel und Maßnahmenvorschläge. Sowohl die Mängel als auch die Maßnahmen werden in den Tabellen zusammengefasst und übersichtlich dargestellt. Mithilfe einer Maßnahmennummer ist eine detaillierte Verortung der jeweiligen Maßnahme möglich. Im Folgenden wird der Aufbau der Maßnahmentabellen für den Fußverkehr erläutert.

Die beiden Maßnahmentabellen sind mit einer **ID-NR** versehen, die dabei hilft, die Maßnahme im Stadtgebiet anhand der Maßnahmenübersichtskarte (vgl. Anhang 5) zu verorten. Eine größere Übersicht der Karte ist dem Anhang 2 zu entnehmen. Ebenso sind die Maßnahmentabellen im Anhang 3.

Den Maßnahmen für den Fußverkehr geht das Kürzel **F** voran. Weitere Angaben beziehen sich auf die **Lage** (Straßennamen), die **Länge in m** (nur für Maßnahmen an Radverkehrsanlagen), die **Ortslage** (innerorts oder außerorts) sowie die **Baulastträger** (Stadt Emmerich am Rhein, Land NRW, Kreis Kleve).

Für die Maßnahmentabellen der Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte an klassifizierten Straßen sind zusätzlich, sofern vorhanden, **DTV-Werte** eingetragen (aus der SVZ 2015). Darüber hinaus wird die **zulässige Höchstgeschwindigkeit** angegeben, sofern diese mit erhoben wurde.

Zusätzlich enthalten die Maßnahmentabellen Informationen über die **Gehwegekategorie** der Netzhierarchisierung (Haupt, Neben, Ergänzungsnetz) sowie eine **Bestandsbeschreibung** mit der Beschreibung von Maßnahmen.

Die **Maßnahmengruppe** der jeweiligen Handlungsfelder ist ebenfalls mit aufgeführt und gibt einen ersten Überblick über die geplanten Maßnahmen. Darauf aufbauend findet in der **Maßnahmenbeschreibung** eine kurze Beschreibung der Maßnahme statt.

Alle Maßnahmen werden mit einer Kostenschätzung angegeben. Es ist zu beachten, dass sich diese lediglich auf den aktuellen Stand (2020) beziehen und sich aufgrund von Anpassungen der Material- und Baukosten in der Folgezeit ändern können. Nachfolgend sind die Kosten in fünf verschiedene Kategorien eingeteilt:

bis 5.000 EUR	€ € € € €
5.000 EUR - 20.000 EUR	€ € € € €
20.000 EUR - 50.000 EUR	€ € € € €
50.000 EUR - 100.000 EUR	€ € € € €
über 100.000 EUR	€ € € € €

Die Gesamtbewertung der Priorisierung gibt eine Empfehlung/ Hilfestellung, welche Maßnahmen prioritär zu entwickeln sind. Aus der Priorisierung wird der Umsetzungszeitraum abgeleitet.

Anhand der folgenden Kriterien werden die Maßnahmen gewichtet und bewertet. Es werden für die jeweiligen Kriterien Punkte von 1 bis 3 vergeben. 1 bedeutet in diesem Sinne hohe Priorität, 2 mittlere Priorität und 3 geringe Priorität.

- **Netzkategorie** (Gewichtungsanteil: 20 %)

Die Netzkategorie richtet sich nach den Verbindungstypen Haupt-, Allzeit- und Nebenwege. Dabei erhält das Hauptnetz eine hohe Priorität (Hauptnetz = 1), das Allzeitnetz eine mittlere Priorität (Allzeitnetz = 2) und das Nebennetz eine niedrige Priorität (Nebennetz = 3).

- **Sicherheit** (Gewichtungsanteil: 20 %)

Sofern eine Maßnahme einen hohen Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet, erhält die Sicherheit eine hohe Priorität (Sicherheit = 1).

- **Komfort** (Gewichtungsanteil: 5 %)

Maßnahmen, die eine Veränderung des Komforts erzielen (z. B. Sanierung der Oberfläche, Netzlückenschluss) erhalten eine hohe Priorität (Komfort = 1).

- **Klimaschutzförderung** (Gewichtungsanteil: 20 %)

Maßnahmen, die eine potenzielle Verlagerung von Wegen mit dem MIV auf den Radverkehr bewirken, werden entsprechend hoch priorisiert (Klimaschutzförderung = 1).

- **Umsetzbarkeit** (Gewichtungsanteil: 35 %)

Im Rahmen der Umsetzbarkeit fließen Kriterien wie der Aufwand der Maßnahme, die Kostenschätzung sowie die jeweilige Baulastträgerschaft mit in die Priorisierung ein. Maßnahmen mit einer sehr hohen Kostenschätzung von über 100.000 EUR erhalten entsprechend eine sehr geringe Priorität (=3).

Anhand der gewichteten Einzelkriterien ergibt sich folgende **Gesamtbewertung** mit definierten Umsetzungszeiträumen für die einzelnen Maßnahmen:

1	Umsetzungszeitraum 1 bis 3 Jahre
2	Umsetzungszeitraum 4 bis 7 Jahre
3	Umsetzungszeitraum 7 bis 10 Jahre

Der Erfolg des Maßnahmenkonzeptes ist an eine wirksame Umsetzung geknüpft. Ein entscheidendes Kriterium ist dabei der Umsetzungszeitraum.

- „Kurzfristig“ (1-3 Jahre)
- „Mittelfristig“ (4-7 Jahre)
- „Langfristig“ (7-10 Jahre)

6 Maßnahmenkonzept Radverkehr

6.1 Allgemeine Maßnahmen

- Führungsformen: Radverkehr auf Fahrbahn führen, Aufhebung der Benutzungspflicht, Fahrradstraßen, Öffnung von Einbahnstraßen, Sackgassen, Beschilderung/ Markierung,
- Sicherheit: Aufstellflächen für den Radverkehr bei Führung auf Fahrbahn; Vermeidung von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern; Beleuchtung, Führung Radverkehr an Baustellen,
- Fahrkomfort: Barrierefreie Absenkung der Bordsteine, Anpassung LSA-Signalisierung, Fahrradmitnahme in Bussen, Sauberkeit und Winterdienst, Haltegriffe für Radfahrer an LSA, Rückbau von Umlaufgittern,

6.2 Handlungsfeld Radverkehrsanlage

Das Handlungsfeld Radverkehrsanlage umfasst insgesamt sieben Maßnahmenschwerpunkte bzw. -gruppen, die nachstehend erläutert werden:

Handlungsfelder Radverkehrsanlagen
Ausbau Radverkehrsanlage
Beschilderung/ Markierung
Errichtung Fahrradstraße
Neubau Geh- und Radweg
Oberflächensanierung
Sicherheitstrennstreifen
Änderung Radwegführung

Ausbau Radverkehrsanlage

Ein Ausbau einer Radverkehrsanlage erfordert häufig den kompletten Neubau des Radwegs, um eine durchgängig asphaltierte, ebene Oberfläche zu ermöglichen. Bei dem Ausbau einer Radverkehrsanlage ist generell die Anpassung der Breite nach mindestens ERA-Standard zu empfehlen, da somit Komfort für den Radfahrer geschaffen wird und der betroffene Abschnitt eine Zunahme der Radfahrerzahlen ermöglicht. Dies gilt auch für die Wegekategorie „Ergänzungsradweg“. Neben dem Komfort ist eine ausreichende Radwegbreite für eine sichere und konfliktfreie Führung von Pedelec- und E-Bike-Verkehr (v. a. im Zweirichtungsverkehr) von Bedeutung.

Beschilderung/ Markierung

Maßnahmen in Form von Beschilderungen/ Markierungen sind vor allem an den Stellen relevant, an denen die Sicherheit der Radfahrer beeinträchtigt sein könnte. Maßnahmen im Rahmen von Radverkehrsanlagen können unter anderem im Bereich von Beschilderung die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht durch Wegnahme der Beschilderung oder die Änderung der Radverkehrsführung sein (von Gemeinsamer Geh- und Radweg zu getrennter Geh- und Radweg). Im Rahmen von Markierungsmaßnahmen trägt eine farbige Markierung von Furten, Sicherheitsstreifen und Radfahrstreifen an Radverkehrsanlagen zu mehr Sicherheit bei.

Errichtung Fahrradstraße/ Fahrradzone

Fahrradstraßen sollen die Attraktivität des Radverkehrs steigern und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr schaffen. In Fahrradstraßen werden Radfahrer gegenüber anderen Fahrzeugen bevorzugt. Durch Zusatzzeichen können in Ausnahmefällen andere Fahrzeuge erlaubt werden. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Durch den geringen Kfz-Verkehr sind Fahrradstraßen deutlich weniger von Lärm- und Schadstoffemissionen betroffen.

Fahrradzonen können analog zu Tempo 30-Zonen angeordnet werden. Sie haben ähnliche Regelungen wie Fahrradstraßen. Für den Fahrverkehr gilt eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h und Radfahrende dürfen nicht gefährdet oder behindert werden. Zusätzlich dürfen Elektrokleinstfahrzeuge in eine Fahrradzone einfahren.

Ziel ist es, die Hauptachsen des Radverkehrs zu beschleunigen und Fahrradfahren komfortabler und sicherer zu gestalten. Das erhöht die Motivation mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zu fahren. Fahrradstraßen und Fahrradzonen zeigen den Radfahrern, dass sie als Verkehrsteilnehmer wertgeschätzt werden. Fahrradstraßen werden angeordnet durch die Verkehrszeichen 244.1 und 244.2.

Erste Vorschläge für die Errichtung einer Fahrradstraße ist die Wallstraße (vgl. Anhang 6, RV_01), die parallel zum Großen Wall verläuft, der keine Radverkehrsinfrastruktur aufweist und aufgrund seines Straßenquerschnitts und Verkehrsaufkommens nicht als Radwegeverbindung aufgenommen wurde. Die Wallstraße nimmt eine wichtige Verbindung im Alltagsverkehr für Pendler und Schüler ein. Sie soll daher möglichst attraktiv gestaltet werden, weshalb zunächst geprüft werden soll, ob und inwieweit sie als Fahrradstraße umgestaltet werden kann. Eine Erweiterung der Fahrradstraße um die Straße „Hinter dem Mühlenberg“ ist ratsam, da hier die direkte Anbindung an die Rheinschule gegeben ist. Zugelassen werden sollten lediglich Anlieger (Anwohnerinnen und Anwohner der Straße Hinter dem Mühlenberg) durch das Zeichen „Anlieger frei“ (Zeichen 250 StVO). Der Lehrerparkplatz befindet sich an der Straße Martinikirchgang, sodass das Lehrpersonal nicht auf die Straße Hinter dem Mühlenberg angewiesen ist (Ausnahme sind drei Parkplätze unmittelbar vor der Schule). Voraussetzung für eine Einführung einer Fahrradstraße sind jedoch regelmäßige ordnungsbehördliche Kontrollen im Schulbereich, damit der Hol- und Bringverkehr nicht weiter über die Straße Hinter dem Mühlenberg erfolgt, sondern über die in Kapitel 7.1 vorgeschlagene Elterntaxi-Haltestelle am Kleinen Wall.

Neubau Geh- und Radweg

An Streckenabschnitten, an denen kein Radangebot vorhanden ist bzw. ein Netzlückenschluss erforderlich ist, wird der Neubau eines Radweges empfohlen. Der Neubau sollte sich bei den Planungen an den Mindestmaßen der ERA orientieren. Radwege, die als Premiumroute vorgeschlagen werden (vgl. Kapitel 6.5), können sogar über dem ERA-Standard liegen.

Ein besonderes Beispiel ist die Lobither Straße an der Grenze zu den Niederlanden. Auf niederländischer Seite ist ein gut ausgebauter Radweg, der unmittelbar an der Grenze zu Elten auf die Fahrbahn geführt wird. Im Zuge der Planungen der Betuwe-Linie wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges erst langfristig umgesetzt werden können (vgl. Anhang 6, RV_32). Da hier aber ein erhöhter Bedarf insbesondere durch die Anwohner der Außenbereiche gesehen wird und eine sichere Führung des Radverkehrs derzeit nicht gegeben ist, sollte von der Stadt Emmerich am Rhein und dem zuständigen Baulastträger über eine vorübergehende kurzfristige Lösung, die bis zur Umsetzung eines Neubaus, getroffen und umgesetzt werden. Vorschläge sind beispielsweise eine Geschwindigkeitsreduzierung oder die Markierung von Fahrradpiktogrammen, die auf Radfahrende hinweist.

Markierungen von Radschutzstreifen sind in der Regel außerhalb von Ortschaften gemäß StVO nicht erlaubt und werden nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angebracht. Bundesweit wurde ein

„Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und die Attraktivität im Radverkehrsnetz“ gestartet, an dem verschiedene Regionen mit einer Teststrecke an dem Modellversuch teilnehmen. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen des "Nationalen Radverkehrsplan 2020 - Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln". Die Lobithier Straße wäre ebenfalls eine gute Teststrecke für ein derartiges Vorhaben. Die Umsetzung wird allerdings aufgrund der rechtlichen Gegebenheiten schwierig sein. Eine Abstimmung hinsichtlich einer kurzfristigen Lösung sollte jedoch möglichst in naher Zukunft angestrebt werden.



Abb. 6.2-1 Lobithier Straße in Emmerich am Rhein (Quelle: <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>)

Sanierung Oberfläche

Die Sanierung der Radwegeoberflächen ermöglicht eine ebene und asphaltierte Wegführung für ein zügiges und gefahrloses Vorankommen im Alltagsverkehr.

Sicherheitstrennstreifen

Zur Vermeidung von Unfällen dienen Sicherheitstrennstreifen als Sicherheitselement. Sicherheitstrennstreifen sollen einen Abstand zwischen der Fahrbahn und einem Radweg bzw. zwischen Schutzstreifen und Radfahrstreifen und parkenden Autos kennzeichnen. Insbesondere sollen dadurch Unfälle zum Beispiel durch geöffnete Autotüren vermieden werden. Die Regelbreite von Sicherheitstrennstreifen liegt bei 0,75 m, bei beengten Verhältnissen können sie auch auf 0,50 m verringert werden (vgl. ERA 2010 Kap. 2.2.1)

Änderung Radwegführung

Unübersichtliche und defizitäre Radwegführungen sollen durch bauliche Anpassungen verbessert werden. Dies kann beispielsweise mit der Änderung der Radwegführung von baulichen Radwegen zur Führung im Mischverkehr einhergehen, wenn die Radwegbreiten von baulichen Radwegen zu geringe Radwegbreiten aufweisen.

6.3 Handlungsfeld Knotenpunkt

Das Handlungsfeld Knotenpunkt umfasst insgesamt acht Maßnahmenswerpunkte bzw. -gruppen, die nachstehend erläutert werden.

Handlungsfelder Knotenpunkte

Anpassung LSA-Schaltung

Beschilderung/ Markierung
Errichtung einer Querungshilfe
Umbau
Änderung Radwegführung

Anpassung LSA-Schaltung

Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster sind noch weit verbreitet, sodass Fußgänger und Radfahrer zunächst die Anforderungstaste betätigen müssen, damit für sie grün wird.

Fuß- und Radverkehr sollten – sofern es sich nicht um eine Dunkelampel handelt – bei Phasenumlauf automatisch Grün erhalten. Bei Straßenbreiten von über 7 m erhält der Radverkehr ein eigenes Signal. Die Grünschaltung sollte dabei für den Fuß- und Radverkehr einige Sekunden vor dem Kfz erfolgen.

Beschilderung/ Markierung

Mithilfe von Schildern und Furtmarkierungen kann die Sicherheit von Radfahrern an Knotenpunkten gesteigert werden. Beispielsweise erhöhen rote Einfärbungen von Furten mit Fahrradpiktogrammen die Verkehrssicherheit von Radfahrenden. An unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten etc.) wird dem abbiegenden Kfz-Verkehr verdeutlicht, dass hier Radfahrer die Straße queren.

Eine exemplarische Darstellung für eine rote Furtmarkierung an einem Knotenpunkt ist in Abbildung 6.3-1 dargestellt. Diese ermöglicht eine sichere Radverkehrsführung, da der Kfz-Verkehr durch die rote Signalfarbe darauf hingewiesen wird, dass dort Radfahrer die Straße queren. Ein zusätzliches Mittel zur Verdeutlichung der Zweckbestimmung des Weges ist durch das Aufbringen von Piktogrammen gegeben. Dies ermöglicht eine eindeutige und übersichtlichere Verkehrsregelung für alle Verkehrsteilnehmer.

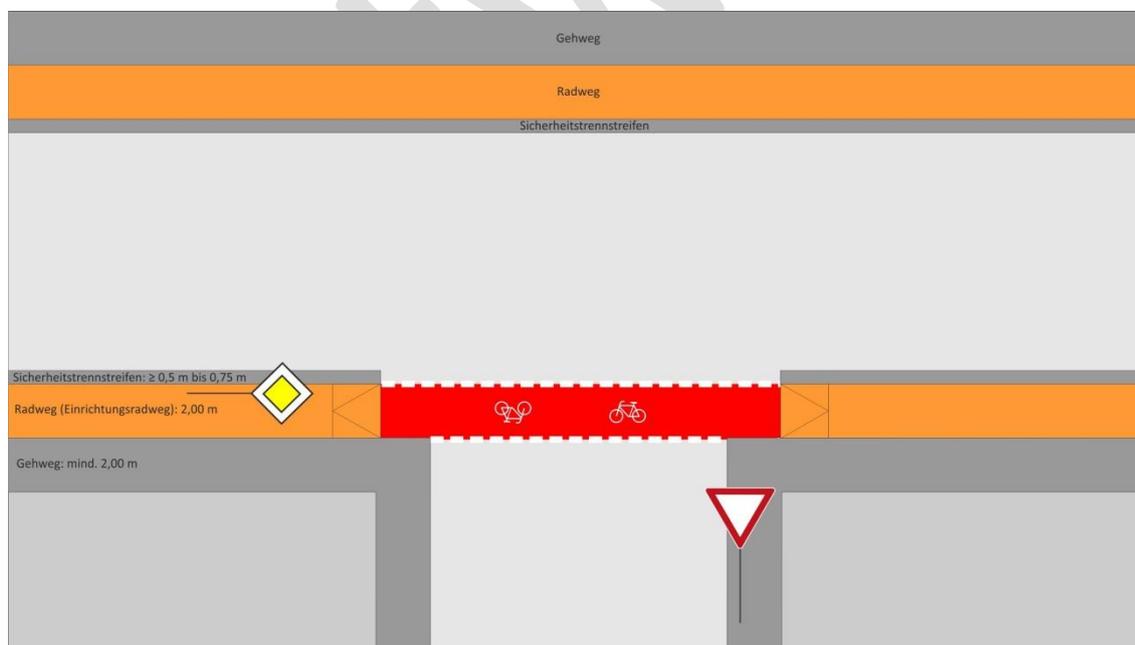


Abb. 6.3-1 Rote Furtmarkierung an Knotenpunkten (gemäß ERA 2010, Kap. 3.4)

An Knotenpunktzufahrten können zudem bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn aufgeweitete Radaufstellflächen in Betracht gezogen werden (vgl. Abb. 6.3-2), damit der Radverkehr beim Aufstellen und Anfahren im Blickfeld des Kfz-Verkehrs und der Radverkehr nicht so eng neben den wartenden Kfz-Verkehr steht. Der vorgezogene Aufstellbe-

reich sollte mindestens 3,00 m bis 5,00 m lang sein und vor der Haltelinie des Kfz-Verkehrs liegen. Ein Radschutzstreifen oder Radfahrstreifen leitet den Radfahrer sicher in den Aufstellbereich am Knotenpunkt. Darüber hinaus sind Fahrradpiktogramme zur besseren Erkennbarkeit an der Haltestelle zu installieren.

An größeren Knotenpunkten, bei denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, stehen Radfahrer häufig eng neben den wartenden Kfz. Ihnen sollte Vorrang gewährt werden.

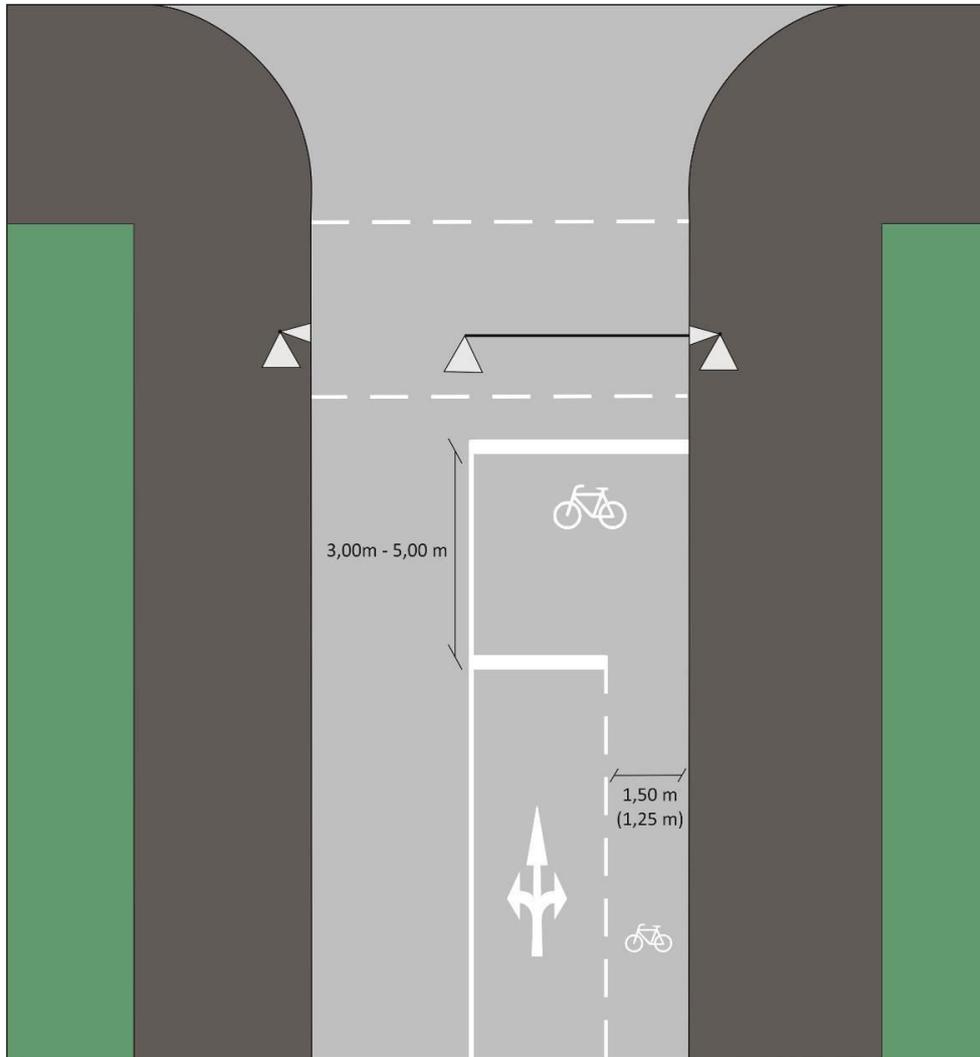


Abb. 6.3-2 Aufstellfläche Radverkehr (gemäß ERA 2010, Kap. 4.4)

In die Kategorie „Beschilderung/ Markierung“ werden darüber hinaus auch Maßnahmen im Bereich Beschilderung von Verkehrszeichen verstanden. Beispiele sind das Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) und das Zusatzzeichen VZ 1000-32 (Radverkehr kreuzt von links und rechts).

Errichtung einer Querungshilfe

Eine weitere Maßnahme sieht Verbesserungen im Querungsbereich vom Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr vor. Die Errichtung einer Querungshilfe dient der sicheren Führung des Radverkehrs über die Fahrbahn. Die Markierung einer Wartelinie für Radfahrer (die Markierung der Fahrbahn ist im Einzelfall zu prüfen) oder die Errichtung einer ca. 3,50 m breiten (mindestens 2,50 m breiten) Mittelinsel erhöht die Sicherheit beim Queren der Fahrbahn. Allein ein Fahrrad mit Anhänger weist Längen von 3,00 bis 3,50 m auf.

Die Schaffung einer Überleitstelle für Radfahrer ist nicht nur im außerörtlichen Bereich von Relevanz, sondern insbesondere an Ortseinfahrten bedeutsam, da hier in der Regel ein Wechsel vom Zwei- auf Einrichtungsverkehr bevorsteht und der Radfahrer eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn benötigt. Die beispielhafte Veranschaulichung einer solchen Situation ist in Abbildung 6.3-3 dargestellt. Der Radverkehr wird hier innerorts beidseitig auf der Fahrbahn geführt. Nachdem der Radverkehr mithilfe einer Mittelinsel die Fahrbahn queren kann, erfolgt die Führung im außerörtlichen Bereich auf einem gemeinsamen Zweirichtungsradweg. Es ist anzumerken, dass die Überleitung auch ohne Mittelinsel erfolgen kann.

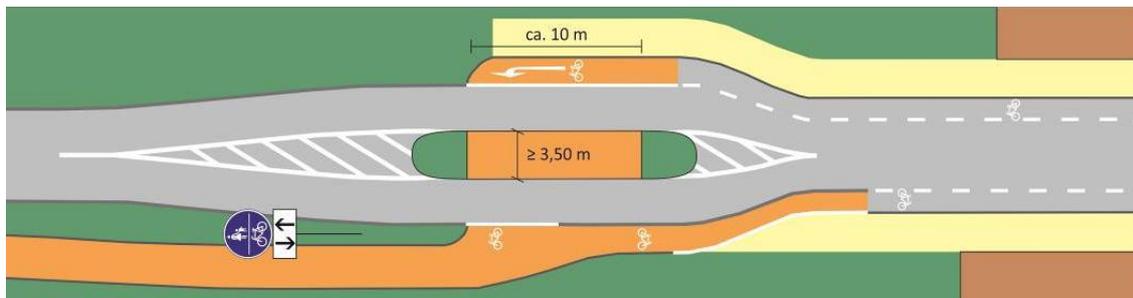


Abb. 6.3-3 Querungshilfe (gemäß ERA 2010, Kap. 9.4)

Umbau

Hierunter werden Umbautätigkeiten verstanden, wie beispielsweise der Umbau eines Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr oder die barrierefreie Anpassung von Geh- und Radwegen.

Änderung Radwegeführung

Die Änderung der Radwegeführung an Knotenpunkten wird dann empfohlen, wenn keine sichere Führung des Radverkehrs an den Knotenpunkten besteht (z. B. fehlende Sichtbeziehungen, Vorfahrtsregelungen etc.).

Ein Beispiel ist die sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten innerorts auf die Fahrbahn. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24h anerkannt. Wird der Radverkehr zuvor auf einem Radweg geführt, ist dieser mit einem Abstand von mindestens 10,00 m vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn zu führen (vgl. Abb. 6.3-4).

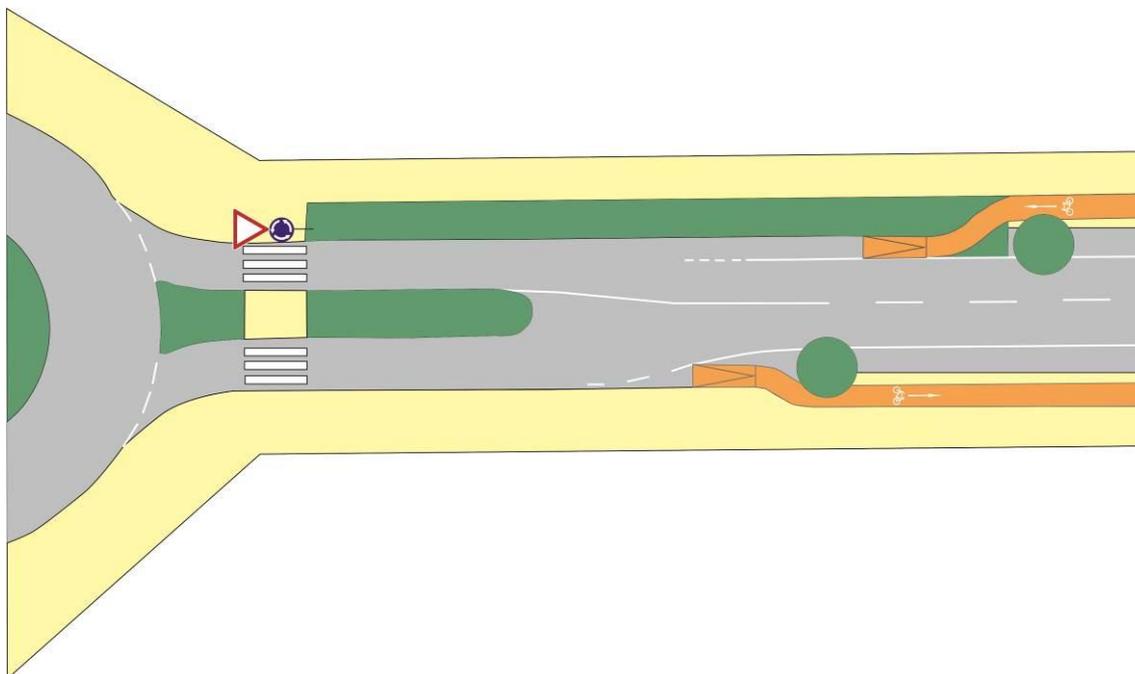


Abb. 6.3-4 Radwegführung an Innerortskreislauf (gemäß ERA 2010, Kap. 4.5)

6.4 Erläuterungen zu den Maßnahmentabellen

Die Grundlage für die Maßnahmentabellen bilden die in den vorangegangenen Kapiteln analysierten Mängel und Maßnahmvorschläge. Sowohl die Mängel als auch die Maßnahmen werden in den Tabellen zusammengefasst und übersichtlich dargestellt. Mithilfe einer Maßnahmennummer ist eine detaillierte Verortung der jeweiligen Maßnahme möglich. Im Folgenden wird der Aufbau der Maßnahmentabellen für die Handlungsfelder „Radverkehrsanlage“ und „Knotenpunkte“ erläutert. Sie entsprechen den Erläuterungen für die Maßnahmentabellen „Fußverkehr“.

Die beiden Maßnahmentabellen sind mit einer **ID-NR** versehen, die dabei hilft, die Maßnahme im Stadtgebiet anhand der Maßnahmenübersichtskarte (vgl. Anhang 3) zu verorten. Eine größere Übersicht der Karte ist dem Anhang 4 zu entnehmen. Ebenso sind die Maßnahmentabellen im Anhang 5 und 6 zu finden.

Maßnahmen für Radverkehrsanlagen geht das Kürzel **RV** voran. Maßnahmen an Knotenpunkten sind mit dem Kürzel **KN** versehen. Weitere Angaben beziehen sich auf die **Lage** (Straßennamen), die **Länge in m** (nur für Maßnahmen an Radverkehrsanlagen), die **Ortslage** (innerorts oder außerorts) sowie die **Baulastträger** (Stadt Emmerich am Rhein, Land NRW, Kreis Kleve).

Für die Maßnahmentabellen der Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte an klassifizierten Straßen sind zusätzlich, sofern vorhanden, **DTV-Werte** eingetragen (aus der SVZ 2015). Darüber hinaus wird die **zulässige Höchstgeschwindigkeit** angegeben, sofern diese mit erhoben wurde.

Zusätzlich enthalten die Maßnahmentabellen Informationen über die **Radwegekategorie** der Netzhierarchisierung (Haupt, Neben, Ergänzungsnetz) sowie eine **Bestandsbeschreibung** mit der Beschreibung von Maßnahmen.

Die **Maßnahmengruppe** der jeweiligen Handlungsfelder ist ebenfalls mit aufgeführt und gibt einen ersten Überblick über die geplanten Maßnahmen. Darauf aufbauend findet in der **Maßnahmenbeschreibung** eine kurze Beschreibung der Maßnahme statt.

Alle Maßnahmen werden mit einer Kostenschätzung angegeben. Es ist zu beachten, dass sich diese lediglich auf den aktuellen Stand (2020) beziehen und sich aufgrund von Anpassungen der Material- und Baukosten in der Folgezeit ändern können. Nachfolgend sind die Kosten in fünf verschiedene Kategorien eingeteilt:

bis 5.000 EUR	€ € € € €
5.000 EUR - 20.000 EUR	€ € € € € €
20.000 EUR - 50.000 EUR	€ € € € € €
50.000 EUR - 100.000 EUR	€ € € € € €
über 100.000 EUR	€ € € € € €

Die Gesamtbewertung der Priorisierung gibt eine Empfehlung/ Hilfestellung, welche Maßnahmen prioritär zu entwickeln sind. Aus der Priorisierung wird der Umsetzungszeitraum abgeleitet.

Anhand der folgenden Kriterien werden die Maßnahmen gewichtet und bewertet. Es werden für die jeweiligen Kriterien Punkte von 1 bis 3 vergeben. 1 bedeutet in diesem Sinne hohe Priorität, 2 mittlere Priorität und 3 geringe Priorität.

- **Netzkategorie** (Gewichtungsanteil: 20 %)

Die Netzkategorie richtet sich nach den Verbindungstypen Haupt-, Neben- und ergänzendes Freizeitnetz. Dabei erhält das Hauptnetz eine hohe Priorität (Hauptnetz = 1), das Nebennetz eine mittlere Priorität (Nebennetz = 2) und das ergänzende Freizeitnetz eine niedrige Priorität (Freizeitnetz = 3).

- **Sicherheit** (Gewichtungsanteil: 20 %)

Sofern eine Maßnahme einen hohen Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet, erhält die Sicherheit eine hohe Priorität (Sicherheit = 1).

- **Komfort** (Gewichtungsanteil: 5 %)

Maßnahmen, die eine Veränderung des Komforts erzielen (z. B. Sanierung der Oberfläche, Netzlückenschluss) erhalten eine hohe Priorität (Komfort = 1).

- **Klimaschutzförderung** (Gewichtungsanteil: 20 %)

Maßnahmen, die eine potenzielle Verlagerung von Wegen mit dem MIV auf den Radverkehr bewirken, werden entsprechend hoch priorisiert (Klimaschutzförderung = 1).

- **Umsetzbarkeit** (Gewichtungsanteil: 35 %)

Im Rahmen der Umsetzbarkeit fließen Kriterien wie der Aufwand der Maßnahme, die Kostenschätzung sowie die jeweilige Baulastträgerschaft mit in die Priorisierung ein. Maßnahmen mit einer sehr hohen Kostenschätzung von über 100.000 EUR erhalten entsprechend eine sehr geringe Priorität (=3).

Anhand der gewichteten Einzelkriterien ergibt sich folgende **Gesamtbewertung** mit definierten Umsetzungszeiträumen für die einzelnen Maßnahmen:

1	Umsetzungszeitraum 1 bis 3 Jahre
2	Umsetzungszeitraum 4 bis 7 Jahre
3	Umsetzungszeitraum 7 bis 10 Jahre

Der Erfolg des Maßnahmenkonzeptes ist an eine wirksame Umsetzung geknüpft. Ein entscheidendes Kriterium ist dabei der Umsetzungszeitraum.

- „Kurzfristig“ (1-3 Jahre)
- „Mittelfristig“ (4-7 Jahre)
- „Langfristig“ (7-10 Jahre)

Die Maßnahmen, die in einem Zeitraum zwischen 1-3 Jahren umgesetzt werden können, betreffen häufig die Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs, v. a. an Knotenpunkten auf Hauptradwegen. Dazu zählen beispielsweise die Errichtung von Schildern oder Signalleuchten sowie die farbliche Markierung von Furten und Piktogrammen.

6.5 Radschnellweg

Im vorliegenden Kapitel werden mögliche Korridore und Abschnitte identifiziert, die sich aus der Sicht der Nachfrage und baulichen Machbarkeit für höherwertige Radverkehrsangebote eignen. Die Absicht besteht darin, dass Berufspendler aus den umliegenden Kommunen bzw. Pendler aus Emmerich am Rhein in die Nachbarkommunen verstärkt auf den Radverkehr zu den wichtigsten Arbeitsplatzstandorten und Zielen im Stadtgebiet gelenkt werden. Im Vordergrund steht neben einer ausreichenden Radwegbreite auch die Durchlässigkeit der Knotenpunkte für den Radverkehr.

Zunächst werden im Zusammenhang mit höherwertigen Radverkehrsangeboten im Folgenden die Kriterien für Radschnellwege in NRW und Radvorrangrouten erläutert.

Premiumrouten sind im Sinne des vorliegenden Konzeptes Strecken, auf denen bereits ein hohes Radverkehrspotenzial aufgrund starker Beziehungen zwischen der Stadt Emmerich und den Nachbarkommunen bestehen bzw. zukünftig gesehen werden.

Für die Premiumradwege in Emmerich am Rhein sollten mindestens die (Ausbau-) Standards gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) eingehalten werden und wo die Möglichkeit besteht über den ERA-Standard hinaus Maßnahmen erarbeitet werden. Diese können in Teilen den Kriterien der Radschnellwege oder Radvorrangrouten entsprechen.

Im Zusammenhang mit höherwertigen Radverkehrsangeboten werden im Folgenden die Kriterien für höherwertige Radverkehrsangebote wie Radschnellwege in NRW und Radvorrangrouten erläutert.

Radvorrangrouten sind ebenfalls höherwertige Verbindungen für den Radverkehr und verfolgen das Ziel, wichtige Quellen und Ziele im Alltagsradverkehr zu erreichen. Diese liegen oberhalb der ERA-Standards und unterhalb der Standards von Radschnellwegen.

Der VCD hat für Radvorrangrouten Qualitätsziele definiert¹⁶:

- Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit entlang der gesamten Strecke mit mind. 20 km/h sollte auf den Radwegen möglich sein
- Die Radvorrangroute sollte nicht nur über Radwegweisung erkennbar sein, sondern auch über straßenräumliche Straßengestaltungen
- Radfahrende sollten Überquerungen weitestgehend Vorrang erhalten, um die Reisezeit zu verkürzen
- Die Verkehrsführung sollte möglichst auf eigenen Radwegen oder an verkehrsarmen Straßen geführt werden

Radschnellwege müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllen, um als Radschnellwege ausgewiesen zu werden. Insbesondere muss ein Potenzial an Radfahrenden von mehr als 2.000 Radfahrenden im Querschnitt pro Tag nachgewiesen werden.

Eine Auswahl an weiteren Kriterien zu den Standards von Radschnellwegen in NRW sind:¹⁷

- Breite der Radwege im Einrichtungsverkehr sollten möglichst zwei Radfahrende nebeneinander ermöglichen (Radwegbreite: $\geq 3,00$ m).
- Im Zweirichtungsverkehr soll eine Begegnung von zwei Radfahrenden je Fahrtrichtung ermöglicht werden (Radwegbreite: $\geq 4,00$ m).
- Knotenpunkte sollten den Radverkehr möglichst bevorzugen
- Die Verkehrssicherheit und ein ungehindertes Radfahren werden durch getrennte Gehwege erreicht
- Die Befahrbarkeit bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h bzw. die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit entlang der gesamten Strecke mit mind. 20 km/h sollte auf den Radwegen möglich sein

¹⁶ Quelle: Verkehrsclub Deutschland (VCD) (2018): Qualitätsziele für Radvorrangrouten. Abrufbar unter: <https://nrw.vcd.org/der-vcd-in-nrw/aachen-dueren/positionen-des-vcd/qualitaetsziele-fuer-radvorrangrouten/>

¹⁷ Quelle: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2019): Radschnellverbindungen in NRW. Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb. Düsseldorf.

- Oberfläche: eben und asphaltiert (ohne Wurzelaufbrüche, Schlaglöcher etc.)

Radschnellwege werden nur gefördert, wenn sie den Kriterien der Radschnellwege entsprechen. Dies bedeutet unter anderem, dass sie eine Mindestlänge von 10 km sowie mehr als 2.000 Radfahrende pro Tag aufweisen und bestimmte Breiten einhalten.

Die vorliegende Abbildung zeigt mögliche Korridore für Premiumrouten in Emmerich am Rhein auf (vgl. Abb. 6.5-1).

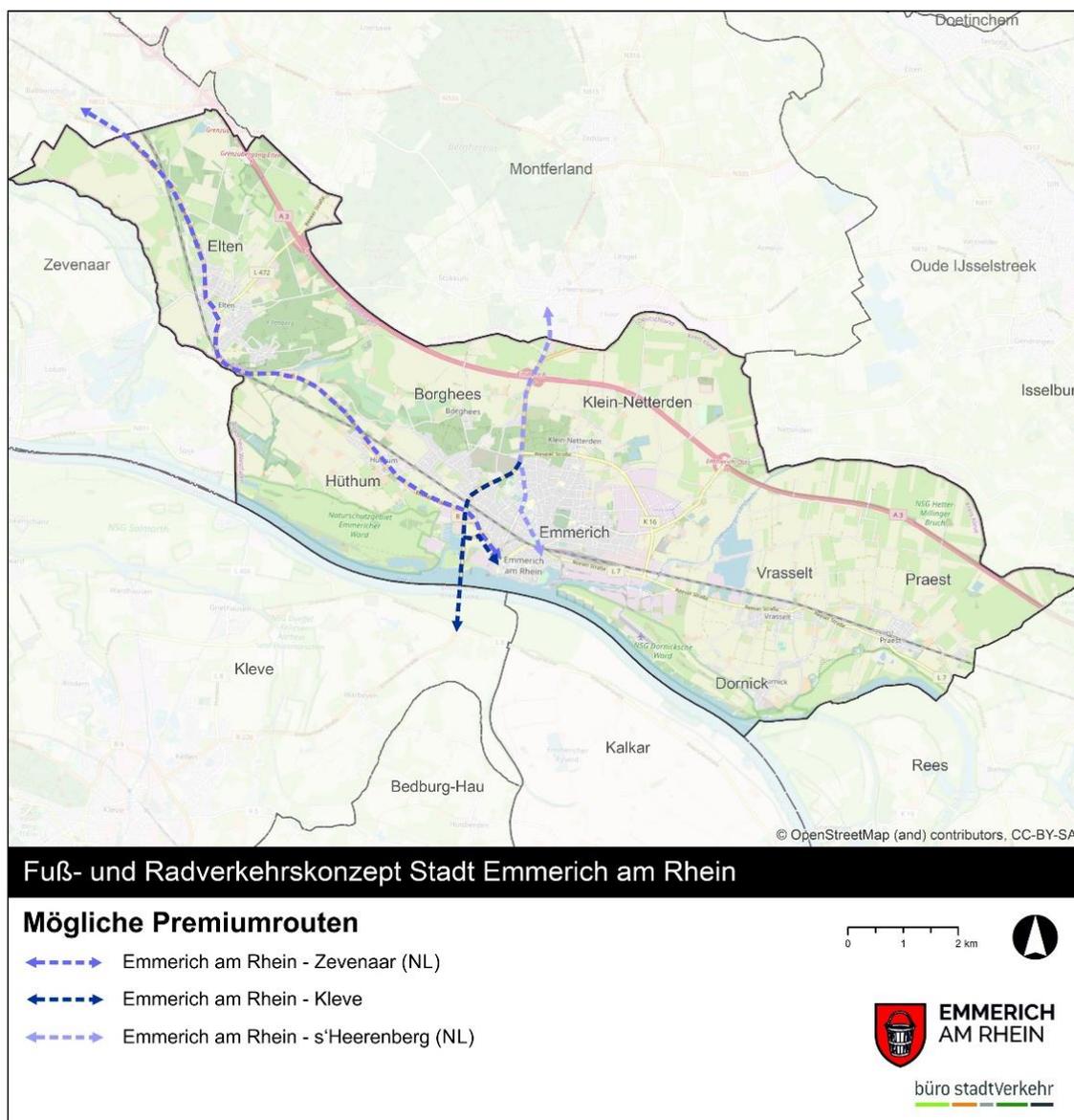


Abb. 6.5-1 Mögliche Premiumrouten für Emmerich am Rhein

Zunächst ist die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für mögliche Verbindungen zu empfehlen. Dabei sollte das derzeitige Radverkehrsaufkommen berechnet sowie das zukünftige Radverkehrsaufkommen prognostiziert werden. Hinsichtlich umzusetzender Maßnahmen kommen beispielsweise der Ausbau der Radwegebreiten und die Radvorsrangschaltungen an Knotenpunkten in Betracht.

Im Rahmen des grenzüberschreitenden INTERREG-Projektes „Euregionaler Mobilitätsplan – Machbarkeitsstudie“¹⁸ wurde der Fokus auf die Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs gelegt. In diesem Zusammenhang wurden potenzielle Radschnellwegeverbindungen

¹⁸ Quelle: Stadt Moers und PTV Transport Group GmbH (2019): Euregionaler Mobilitätsplan – Machbarkeitsstudie. Düsseldorf.

in der Region Euregio-Rhein-Waal ermittelt werden. Für die Stadt Emmerich am Rhein wurde dabei der Routenverlauf Kleve – Emmerich am Rhein – Doetinchem – Zevenaar im tiefergehend untersucht.

Ziel der Untersuchung ist die Stärkung des Radverkehrs und gleichzeitig die Verringerung des MIV und damit einhergehend die Verkehrsbelastungen auf den Straßen, Parkplätzen und die Minderung der Lärm- und Schadstoffbelastungen zu erreichen.

In der Studie sollten erste Abschätzungen zu den potenziellen Radschnellwegeverbindungen herausgearbeitet werden, die eine tiefergehende Analyse durch Machbarkeitsstudien erfordern. Insgesamt wurden drei Verbindungen detailliert betrachtet. Für die Ermittlung der Radverkehrsnachfrage wurde ein bestehendes Verkehrsmodell ausgewertet und Zentren der Verkehrsbezirke anhand von Luftlinienverbindungen untersucht. Für Emmerich am Rhein konnten folgende Ergebnisse festgehalten werden:

- **Kleve – Emmerich am Rhein:** Die Entfernung zwischen Emmerich am Rhein und Kleve beträgt 12,8 km und liegt bei einer Fahrtzeit von etwa 40 Minuten. Die Route führt entlang der Rheinbrücke auf einem sehr schmalen Radweg. Auf der Rheinbrücke wird eine Umgestaltung des Straßenquerschnitts empfohlen. Ein Neubau bzw. Verbreiterung würde zu hohe Kosten verursachen. Die Route zwischen Kleve und Emmerich in Form eines Radschnellweges sollte an den LSA-Knotenpunkten den Radverkehr bevorzugen. Unter 1.000 Radfahrer pro Tag sind zwischen den Städten Kleve und Emmerich am Rhein berechnet worden. Radschnellwege werden allerdings erst bei über 2.000 Radfahrern¹⁹ am Tag gefördert.
- **Emmerich am Rhein – Doetinchem – Zevenaar:** Der Routenverlauf zwischen Emmerich am Rhein und Doetinchem führt entlang der Ortschaften s'Heerensberg, Zeddam und Braamt hauptsächlich entlang der B 220 und umfasst eine Länge von 19 km. Das prognostizierte Radverkehrsaufkommen liegt hier bei 450 bis 800 Radfahrern pro Tag²⁰ und damit relativ gering.

Durch radverkehrsplanerische Maßnahmen könnte das Radverkehrsaufkommen jedoch weiter gesteigert werden.

¹⁹ Quelle: Ebenda.

²⁰ Quelle: Ebenda.

7 Flankierende Maßnahmen

Die flankierenden Maßnahmen beinhalten zum einen die Optimierung der Fahrradservice-Infrastruktur sowie sogenannte „weiche“ Maßnahmen, die vorrangig Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeiten zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und der Verkehrssicherheit umfassen. Darüber hinaus werden flankierende, „weiche“ Maßnahmen zur Pflege des Fuß- und Radwegenetzes und zur Beschleunigung der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen sowie ein Mobilitätsmanagement empfohlen.

Flankierende Maßnahmen	
Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Etablierung der verbundweiten DeinRadschloss Radabstellanlagen • Radstation • Öffentliche Reparaturservicestelle • (E-)Lastenrad-Verleih/ Förderung von Lastenrädern • Fietsenbus • Ampelgriff
Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Teilnahme am Projekt Stadtradeln • Sicherheit auf Schulwegen: Durchführung des Projektes „Radlbus“ oder als Walking Bus, „besserzurschule.de“ • Elterntaxi-Haltestellen • Fahrradcheck/ -kontrollen an Schulen • Fahrsicherheitstraining für Senioren/ E-Bike-Schulungen • Vermeidung von Gefahrensituationen durch Falschparker • Mobilitätsprojekte an Grundschulen • Winterdienst auf Hauptadwegen
Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebliches Mobilitätsmanagement

Abb. 7-1 Übersicht Flankierende Maßnahmen

7.1 Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur

Nachfolgend sind die infrastrukturellen Maßnahmen zur Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur aufgeführt.

Etablierung der verbundweiten DeinRadschloss Radabstellanlagen

Die Verbesserung der Radabstellsituation an ÖPNV-Haltepunkten ist ein wesentlicher Baustein in Emmerich am Rhein, um mehr Menschen zu motivieren, auf die Verkehrsmittel Fahrrad und Bahn oder Schnellbus umzusteigen.

DeinRadschloss ist ein vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) entwickeltes einheitliches System von Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten. Es ist bereits in vielen VRR-Verbandstädten installiert (z. B. Duisburg, Oberhausen, Krefeld). Die Verknüpfung der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV stehen dabei im Vordergrund und sollen den Umstieg vereinfachen und vor allem bequemer und sicherer gestalten.

Zur Auswahl stehen witterungsgeschützte und sichere Fahrradboxen sowie Sammelabstellanlagen. Fahrradboxen bieten Platz für ein Fahrrad, es besteht auch die Möglichkeit die Fahrradboxen mit dem Einbau von Lademöglichkeiten zu installieren, sodass Pedelecs- und E-Bike-Nutzer bequem während ihrer Abwesenheit das Fahrrad laden können. Sammelabstellanlagen verfügen dagegen über eine deutlich höhere Anzahl an verfügbaren Stellplätzen. Mithilfe eines bestimmten Mechanismus können sowohl die Fahrradboxen als auch in den Sammelabstellanlagen eine Doppelstockanlage platzsparend aufgebaut werden. Die abschließbaren Radabstellanlagen können über die Website www.deinradschloss.de reserviert werden. Für die Nutzer besteht die Möglichkeit, den

Stellplatz ganzjährig, monatlich, wöchentlich oder tageweise gegen eine geringe Gebühr anzumieten (z. B. Tagesgebühr 1 EUR). Eine Fahrradbox kostet etwa 3 Tsd. EUR. Gefördert werden können 90% der zuwendungsfähigen Investitionskosten bis zu einem – nur für DeinRadschloss gültigen – Höchstbetrag von 2,2 Tsd. EUR netto je Fahrradbox oder 1,95 Tsd. EUR netto je Stellplatz in einer DeinRadschloss-Sammelanlage (§ 12 ÖPNVG).²¹



Abb. 7.1-1 Beispiel einer DeinRadschloss-Radabstellanlage am Bahnhof Krefeld Königshof (Eigene Aufnahme)

Für die Stadt Emmerich am Rhein wird die Einführung von DeinRadschloss-Radabstellanlagen an den Bahnhaltungen und bedeutenden ÖPNV-Angeboten vorgeschlagen. Hierzu gehören der Bahnhof in Emmerich sowie die Bahnhaltungen in den Stadtteilen Emmerich-Elten und Praest. Der Geistmarkt und der Kleine Löwe stellen bedeutsame ÖPNV-Haltestellen dar, an denen mehrere Buslinien halten und wichtige Ziele im Alltags- und Freizeitverkehr im Zentrum der Stadt anbinden. Auch hier ist die Installation von sicheren, witterungsgeschützten Fahrradboxen zu empfehlen. Darüber hinaus können weitere Standorte wie der Neumarkt oder Nonnenplatz in Betracht gezogen werden.

Der VRR ist dabei Fördermittelgeber, Projektkoordinator und Markeninhaber. Den technischen Support für die Boxen übernimmt der derzeitige Betreiber des Hintergrundsystems der Fahrradboxen. Aufgabe der Stadt Emmerich am Rhein wäre z. B. die Pflege der Zuwegung zum Boxenstandort, falls diese in kommunaler Zuständigkeit liegt.

Bei Errichtung von DeinRadschloss-Abstellanlagen besteht eine 20-jährige Zweckbindungsfrist mit dem VRR. In regelmäßigen Abständen ist ein Nachweis einer Mindestauslastung erforderlich. Zudem ist der barrierefreie Zugang zu den Fahrradboxen zu gewährleisten. Die Einnahmen der Radabstellanlagen gehen an den Betreiber des Hintergrundsystems der Boxen. Sämtliche technische Unterhaltungskosten dieses Betreibers werden gegengerechnet. Eventuelle Einnahmeüberschüsse werden an die öffentliche Hand weitergegeben und wirken sich auf die Förderabwicklung aus.

Sobald die Besitzverhältnisse am Bahnhof Emmerich am Rhein geregelt sind, sollte die Stadtverwaltung einen Termin mit den VRR und DeinRadschloss frühzeitig anstreben. Es wird empfohlen, die Einführung von DeinRadschloss-Radabstellanlagen für den gesamten Kreis Kleve einzuführen, damit nicht nur die Haltestellen in Emmerich am Rhein mit sicheren Radabstellanlagen ausgestattet werden, sondern auch alle weiteren bedeutenden ÖPNV-Haltestellen im Kreis Kleve. Daher ist eine frühzeitige Einbindung der entsprechenden Beteiligten des Kreis Kleve zu berücksichtigen.

Radstation

Eine Radstation bündelt eine Vielzahl von Dienstleistungen überwiegend an Bahnhöfen unter einem Dach. Dieses Angebot variiert je nach Ausstattung und Größe der Anlage. Um die geschützte Wort-/ Bildmarke „Radstation“ mit dem blau-gelben Logo zu nutzen, ist eine Vereinbarung mit dem Markeninhaber ADFC NRW zu treffen. Zudem müssen als

²¹ Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) o. J.: DeinRadschloss. Moderne, sichere Fahrradabstellanlagen mit digitalem Hintergrundsystem. Gelsenkirchen.

Dienstleistungen mindestens bewachte und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten, ein Fahrradservice (z. B. ein Reparaturservice) und eine Fahrradvermietung angeboten werden.²² Für den Betrieb der Anlage ist in der Regel Personal erforderlich. In vielen Städten in NRW werden die Radstationen von Wohlfahrtsverbänden betreut und betrieben.

Die Errichtung einer Radstation wird für den Bahnhof Emmerich am Rhein vorgeschlagen. Dabei ist zunächst die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie einer Radstation am Bahnhof Emmerich zu beauftragen. Diese Studie ermittelt Standortmöglichkeiten und mögliche Betreiberkonzepte.

Für die Bahnhofshaltepunkte Praest und Elten kann neben den Radboxen von DeinRadschloss über eine sichere, witterungsgeschützte Sammelabstellanlage in Betracht gezogen werden.

Öffentliche „Radreparaturpoints“

Zur Attraktivitätssteigerung des Fahrrads können öffentlich zugängliche, kleinere Reparaturstationen einen Beitrag leisten. Diese Servicestationen sind mit einem kleinen Reparaturset (z. B. Schraubendreher, Inbusschlüssel, Reifenheber etc.) sowie einer Luftpumpe ausgestattet. Zusätzlich besteht die Möglichkeit einen Ständer zu integrieren, damit das Fahrrad zur Reparatur aufgehängt werden kann. Radfahrer können somit selbstständig kleine Reparaturen an ihrem Fahrrad durchführen.

In der Stadt Emmerich am Rhein könnte ein möglicher Standort am infoCenter Emmerich installiert werden. Hier ist ein hohes Radverkehrsaufkommen zu vermuten, da viele Radtouristen den Rhein-Radweg passieren. Sofern die Radreparaturstation gut angenommen werden sollten, können weitere Standorte an Wegen mit hohem Radverkehrsaufkommen geprüft werden. Beispiele für Reparaturpoints sind in Abbildung 7.3 abgebildet.



Abb. 7.1-2 Fahrradboxen mit Reparaturpoint

(E-)Lastenrad-Verleih/ Das freie Lastenrad

Lastenräder sind in vielen Bereichen für private (z. B. Familienrad zum Transport von Kindern oder Einkäufen) und wirtschaftliche (z. B. Kurier- oder Postdienste, Handwerk) Zwecke einsetzbar. Sie tragen zum Umweltschutz bei, indem sie den CO₂-Ausstoß sowie die Feinstaub- und Lärmbelastungen verringern. Aus diesem Grund sollte die Stadt Emmerich am Rhein die Nutzung von (E-)Lastenrädern fördern und unterstützen.

Mit der Einführung eines E-Lastenradverleihs für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmer soll das Fahrrad als Transportmittel stärker gefördert werden. Lastenräder bieten eine umweltfreundliche Transportalternative gegenüber dem Auto. Neben Gegenständen und Lebensmitteln (z. B. Großeinkäufe) können auch Kinder transportiert werden. Unternehmen und Einwohner der Stadt Emmerich am Rhein können erste

²² Quelle: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2019): Service für ihr Rad. Abrufbar unter: <https://www.radstation-nrw.de/service-fuer-ih-r-rad.html>

Erfahrungen mit dem Umgang von E-Lastenrädern sammeln und werden gegebenenfalls dazu angestoßen sich ein eigenes Lastenrad anzuschaffen.

Als Ausleihstandort sollte dabei ein zentraler Punkt im Innenstadtbereich definiert werden. Als Standort könnte ebenfalls das infoCenter Emmerich in Betracht gezogen werden. Allerdings sind die Öffnungszeiten anzupassen. Darüber hinaus sollte die Möglichkeit bestehen diese in Elten oder Praest wieder abzugeben bzw. auch auszuleihen. Eine weitere Möglichkeit die Attraktivität von Lastenrädern als alternatives Transportmittel zu steigern und fördern, wäre die kostenlose Verfügbarkeit eines Lastenrads für die Einwohner in Emmerich am Rhein.

Grundsätzlich sollte die Stadt Emmerich am Rhein eine anteilige Förderung für kleinere Unternehmen, Vereine, Zusammenschlüsse von Privatpersonen, Einrichtungen von Kinder- und Jugendhilfe, Schulen in Erwägung ziehen, so wie es in anderen Städten und Kommune wie beispielsweise Köln, Emsdetten oder Nordhorn bereits erfolgt. Die Stadt Bocholt als fahrradfreundliche Kommune stellt wie im vergangenen Jahr bereits im Jahr 2020 erneut ein Förderprogramm für Lastenräder mit einem Gesamtvolumen von 20.000 EUR auf. Davon werden beispielsweise E-Lastenräder mit bis zu 1.000 EUR unterstützt, herkömmliche Lastenräder mit bis zu 500 EUR und Fahrradlastenanhänger mit 100 EUR.²³

Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des BMU besteht die Förderrichtlinie „Investive regionale Maßnahmen mit Modellcharakter“, die neben der Radverkehrsinfrastruktur auch bei der Etablierung von Radverkehrsdienstleistungen zur Anwendung kommt. Gefördert werden jedoch nur Maßnahmen, die eine Umsetzung von Maßnahmenbündeln zum Ziel haben. Singuläre Maßnahmen werden hingegen nicht gefördert. Zu den förderfähigen Dienstleistungen gehören u. a. die Etablierung eines E-Lastenrades, Fahrradverleihsysteme inkl. Lastenräder sowie Ladestationen und Radabstellanlagen. Die Projektförderung kann bis Herbst 2023 beantragt werden und beinhaltet eine Förderquote bis maximal 75 % (finanzschwache Kommunen maximal 90 %). Die maximale Förderhöhe beträgt 20,0 Mio. Euro und die Mindestzuwendung 200.000 Euro

Fietsenbus

In den Sommermonaten kann die Fahrradmitnahme im Bus durch einen Fahrradanhänger auf bestimmten radverkehrsstarken Strecken im Stadtgebiet oder regional im Kreis Kleve angedacht werden. Der Vorteil besteht darin, bei schlechtem Wetter flexibel auf den Bus umsteigen oder bei längeren Radtouren den Bus zurück zum Startpunkt nehmen zu können. Beispiele aus anderen Regionen stellen der Fietsenbus im Westen vom Münsterland²⁴ und der Grafschaft Bentheim²⁵ sowie der Fahrradbus von der Stadt Aachen in die Eifel dar.²⁶

Ampelgriff

An Lichtsignalanlagen oder unsignalisierten Kreuzungen können sich Radfahrer bei einer Wartephase/ Stoppphase an einem Griff festhalten, der an einem Mast beispielsweise der LSA-Anlage installiert ist. Der Vorteil besteht darin, dass Radfahrer bei einer Rotphase nicht mehr von ihrem Fahrrad absteigen müssen und bequemer und schneller wieder anfahren können.

²³ Quelle: Made in Bocholt (2020): Dritte und letzte Zuschuss-Runde für Lastenräder startet. Abrufbar unter: <https://madeinbocholt.de/dritte-und-letzte-zuschuss-runde-fuer-lastenraeder-startet/>

²⁴ Quelle: Regionalverkehr Münsterland (2020): Die FahrradBusse der RVM. Aufladen, einsteigen, Freizeit genießen! Abrufbar unter: <https://www.rvm-online.de/entdecken/fahrrad-und-fietsenbus.php>

²⁵ Quelle: Die Grafschaft Bentheim (2020): Der Grafschafter Fietsenbus. Immer trocken zum Ziel kommen! Abrufbar unter: <https://www.grafschaft-bentheim-tourismus.de/radfahren-und-wandern/radfahren/fietsenbus.html>

²⁶ Quelle: Aachener Verkehrsverbund (2020): Fahrradbus. Direkt mit dem Fahrradbus in die Wilde Natur. Abrufbar unter: <https://avv.de/de/fahrradbus>

Als Ergänzung dazu kann an hochfrequentierten Kreuzungen eine Erweiterung des Handgriffs erfolgen. Vor den Lichtsignalanlagen werden Fußstützen mit einem darüber parallellaufenden Handgriff installiert, an denen sich nicht nur ein Radfahrer, sondern gleich mehrere festhalten können.

7.2 Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Nachfolgend sind einige Kampagnen und Formen der Öffentlichkeitsarbeit aufgeführt, die vornehmlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen und das Radfahren bewerben. Im Fokus stehen hier insbesondere Kinder und Jugendliche sowie Senioren, die im Straßenverkehr besonders zu schützen sind.

Projekt „STADTRADELN“

Stadtradeln ist ein Wettbewerb des Klima-Bündnisses und verfolgt das Ziel, dass in den Kommunen ein Zeichen für verstärkte Radverkehrsförderung und Klimaschutz gesetzt wird. Teilnehmende sind dazu aufgerufen, innerhalb von 21 Tagen möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen. Mitmachen können Städte, Gemeinden, Landkreise und Regionen mit ihrer Bevölkerung. Insgesamt werden die gesammelten zurückgelegten Kilometer mit dem Fahrrad innerhalb von 21 aufeinanderfolgenden Tagen eines Jahres gezählt. Die Kommunen können diesen Zeitraum in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September selbst bestimmen.²⁷

Die Stadt Emmerich am Rhein hat in diesem Jahr 2020 mit dem Kreis Kleve das erste Mal bei dem Projekt Stadtradeln teilgenommen. Im Zeitraum vom 15.06.2020 bis 05.07.2020 konnten alle, die in Emmerich am Rhein wohnen, arbeiten, einem Verein zugehörig sind beim STADTRADELN teilnehmen und möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurücklegen. Die Ergebnisse sind in Abb. 7.2-1 dargestellt.



Abb. 7.2-1 Ergebnisse Stadtradeln Emmerich am Rhein²⁸

Sicherheit auf Schulwegen

Zur Sicherung und Stärkung von Schulwegen in Emmerich am Rhein können verschiedene Projekte in Betracht gezogen werden. Eine Verkehrserziehung in der Schule beinhaltet zum einen den Aspekt Mobilitätsalternativen aufzuzeigen und die Verkehrssicherheit der Schüler zu schulen. Mobilitätserziehung an Schulen betrifft sowohl die Ausbildung der Schüler als auch die entsprechende Weiterbildung der Lehrer als Multiplikatoren. Ziel sollte es sein, den Hol- und Bringverkehr der Eltern mit dem privaten Pkw deutlich zu verringern.

²⁷ Quelle: Klima-Bündnis (2020): Stadtradeln. Radeln für ein gutes Klima. Abrufbar unter: <https://www.stadtradeln.de/home>

²⁸ Quelle: Klima-Bündnis (2020): Stadtradeln. Emmerich am Rhein im Kreis Kleve. Abrufbar unter: <https://www.stadtradeln.de/emmerich>

Walkingbus

Denkbare Ansätze wären im Grundschulbereich zum Beispiel das Prinzip des „Walkingbus“. Bei dem Konzept werden 8 bis 14 Kinder zu Fuß von zwei Erwachsenen zur Schule begleitet. Der Walkingbus läuft täglich bei jedem Wetter. Die Eltern müssen sich selbst organisieren, absprechen und abwechseln. Diese Aktionen kosten kaum Geld. Der Erfolg hängt vom persönlichen Engagement der Eltern und der Lehrer ab.²⁹

Radlbus

Der „Radlbus“ ist ein Projektbeispiel aus dem Landkreis-Mittenberg für gemeinsames Radfahren zur Schule. Ehrenamtliche Fahrrad-Scouts (z. B. Erwachsene oder Schüler ab der 10. Klasse) holen Schüler zu einem bestimmten Zeitpunkt morgens an ausgemachten Startpunkten ab und begleiten sie radfahrend zur Schule. Auf diesem Weg wird sicheres Verhalten im Radverkehr eingeübt. Zur Zielgruppe zählen Schüler der 5. und 6. Klasse.³⁰

Eltern-Taxi-Haltestellen

Die Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen dient dazu, die Konflikte zwischen Pkw sowie Radfahrer und Fußgänger während der Hol- und Bringverkehre zur Schule zu unterbinden. Insbesondere zu Schulbeginn und -ende kommt es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen vor den Schulgebäuden. Dadurch werden Radfahrer und Fußgänger in ihrem Bewegungsraum gefährdet. Haltende Fahrzeuge auf den Straßen und Bordsteinen, abrupt öffnende Autotüren und mitunter zu hohe Geschwindigkeiten der Pkws bergen erhöhte Unfallgefahr. Die Eltern-Taxi-Haltestellen befinden sich einige hundert Meter vor den Schulen, so dass ein Vorfahren bis vor den Schuleingang nicht mehr möglich ist. Die Schüler können sicher an der Haltestelle aus- oder einsteigen ohne andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden und die restlichen Meter zu Fuß zur Schule zurücklegen.³¹

Ein erster Vorschlag für eine Elterntaxi-Haltestelle für die Rheinschule und dem Kindergarten St.Martini ist im Bereich des Parkplatzes „Kleiner Wall“ auf der Straße Kleiner Wall. Dieser Standort würde verhindern, dass die Eltern in die Straße Hinter dem Mühlenberg einfahren, um ihre Kinder bis vor den Schuleingang zur Schule fahren. Allerdings ist die Voraussetzung dafür, dass ein sicherer Fußweg von der Eltern-Taxi-Haltestelle bis zur Rheinschule über den Parkplatz installiert wird, dass ggfs. einen geringen Verlust des Parkraums auf dem Parkplatz zur Folge hätte.

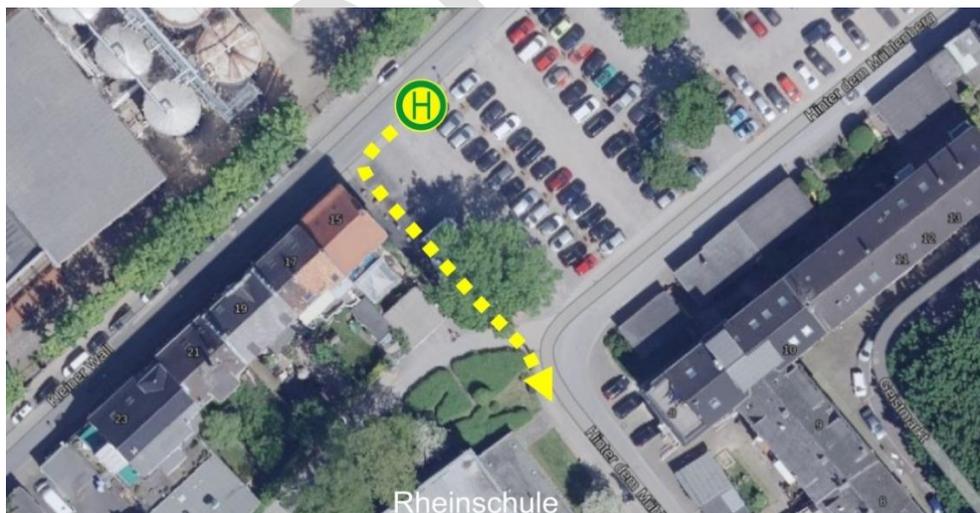


Abb. 7.2-2 Vorschlag Eltern-Taxi Haltestelle Kleiner Wall (Quelle: <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>)

²⁹ Quelle: Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (o.J.): „Walking Bus“ Eine Empfehlung für die Organisation von Gehgemeinschaften auf dem Schulweg.

³⁰ Quelle: Nationaler Radverkehrsplan (2020): Radlbus. Fünftklässler werden per Fahrrad in die Schule begleitet. Abrufbar unter: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/12187>

³¹ Quelle: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC) (2018): Das Elterntaxi an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis. München.

Fahrradcheck/-kontrollen an Schulen

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden Kontrollen (z. B. Lichtkontrollen) an Schulen durchgeführt. Die Mängel können noch vor Ort gemeinsam mit den Schülern behoben werden. Die Durchführung der Kontrollen kann durch die örtliche Verkehrspolizei erfolgen zum Beispiel in Zusammenarbeit mit den Mitarbeitern der Radstation, falls diese errichtet wird.

Fahrsicherheitstraining für Senioren/ E-Bike-Schulungen

Mobilität spielt besonders im hohen Alter eine wichtige Rolle für Eigenständigkeit und Teilhabe an der Gesellschaft. Fahrradfahren kann Senioren dabei helfen, die Unabhängigkeit zu erhalten und den Aktionsradius erweitern. Kurse bzw. Schulungen für Senioren helfen dabei, mehr Sicherheit und Vertrauen beim Radfahren zu erhalten. Neben einem theoretischen Teil, bei dem die Sicherheit im Straßenverkehr und die Verkehrsregeln (z. B. Vorfahrtsregelung) erneut erläutert werden, können Senioren verschiedene Fahrräder von E-Bikes bis Dreirädern in der Praxis testen.

Ältere Menschen, denen es zu anstrengend ist, mit einem herkömmlichen Fahrrad zu fahren, steigen insbesondere vermehrt auf Pedelecs und E-Bikes um. Damit Unfälle vermieden werden, sollten Fahrtrainings in Betracht gezogen werden. Derartige Kurse werden von der Deutschen Verkehrswacht e. V.³² angeboten, die Moderatoren für die Kurse ausbilden.

Vermeidung von Gefahrensituationen durch Falschparker

Häufig sind Radwege oder Schutzstreifen von motorisierten Fahrzeugen zugeparkt und stellen dadurch eine Barriere für Radfahrer dar, sodass vom vorhandenen Radweg auf den Fußweg oder die Fahrbahn ausgewichen werden muss. Ein Beispiel aus Baden-Württemberg zeigt, wie Gefahrensituationen durch Falschparker vermieden werden können. Mit der Kampagne #WOPARKSTUDENN? wurde über verschiedene Medien mittels eines Webfilms auf die Problematik mit Falschparkern auf Radwegen aufmerksam gemacht. Darüber hinaus wurden bedruckte Post-Its und Postkarten an Mitgliedskommunen des AGFK-BW (Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.) verteilt, die Bürger an falschparkende Fahrzeuge klemmen oder kleben können. Für die Stadt Emmerich am Rhein wird vorgeschlagen, auch eine derartige Kampagne zu starten. Hierbei ist insbesondere die Mitarbeit und Initiative von Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Emmerich am Rhein erforderlich.³³

Mobilitätsprojekte an Grundschulen

Die eigenständige Mobilität von Grundschulern zu fördern ist eine bedeutsame Aufgabe, um langfristig Elternhol- und bringdienste zu reduzieren. In Zusammenarbeit von Stadt, Polizei und ggf. einem Verkehrsplanungsbüro werden Fahrradtrainings und Verkehrsunterricht gegeben, die sinnvoll mit Elterninformationen sowie verkehrssichernden Maßnahmen und Aktionen kombiniert werden.

Winterdienst auf Hauptradwegen

Ein häufiges Ärgernis auf Geh- und Radwegen ist der Winterdienst: Gehwege, Fahrbahnquerungen, ÖPNV-Haltestellen werden gar nicht oder spät geräumt; festgetretener Schnee wird mit Hilfe eines Salz-/ Split-Gemischs zu einem schwer bezwingbaren Ärgernis.

³² Quelle: Deutsche Verkehrswacht (o.J.): Fit mit dem Fahrrad. Das Trainingsprogramm für Rad- und Pedelecfahrer. Abrufbar unter: <https://deutsche-verkehrswacht.de/themen/fit-mit-dem-fahrrad/>

³³ Quelle: Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) o.J.: #woparkstudenn? Abrufbar unter: <https://www.agfk-bw.de/projekte/woparkstudenn/>

Laut Rechtsprechung wird Gehenden und Radfahrern eine eigenverantwortliche Aufmerksamkeit abverlangt, nach der erkennbaren Hindernissen ausgewichen werden soll. Bei den betroffenen Bürgern führt dies jedoch zu Unmut.

Hier kann mit einer entsprechenden Formulierung und Vorgaben in der Ortssatzung zur Räum- und Streupflicht (z. B. Breite des zu räumenden Bereichs und Streumaterial) Abhilfe geschaffen werden. Ein Fokus sollte zunächst auf den Winterdienst an Hauptradwegen gelegt werden.

Hierfür müssen sich die Projektbeteiligten untereinander detailliert abstimmen und entsprechende Organisationsstrukturen und Arbeitsabläufe sowie rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen festlegen. Die Maßnahme ist für den Alltagsradverkehr ein essentieller Baustein und Bedarf Personals. Es ist denkbar, dass zur besseren Organisation und zum besseren Arbeitsablauf kommunenübergreifend gearbeitet wird. Hierzu könnte ggf. auch ein „Naturalienausgleich“ greifen. Für Hauptradwege, die in der Baulast des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) liegen, ist ggf. eine Übernahme der Winterpflege durch die Stadt Emmerich am Rhein anzustreben. Die Arbeiten würden dem Landesbetrieb entsprechend in Rechnung gestellt. Die genaue Struktur des Winterdienstes ergibt sich im Rahmen der Abstimmungsgespräche mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements zielt auf eine Stärkung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote in Betrieben ab. Interessierte Unternehmen erhalten eine Einzelberatung zum Thema nachhaltige Mobilität. Ziel ist es, der Mitarbeiterschaft verschiedene, umweltfreundliche Alternativen für den täglichen Arbeitsweg aufzuzeigen. Hierzu gehören die Bildung von Fahrgemeinschaften, die Nutzung des ÖPNV sowie des Fahrrads und die Einrichtung von Car- und Bikesharing-Systemen. Dafür sind entsprechende Voraussetzungen zu schaffen, wie z. B. die Bereitstellung von sicheren, überdachten Radabstellanlagen, Umkleiden sowie Duscmöglichkeiten, Trockenschränke und Lademöglichkeiten für E-Bikes/ Pedelecs am Arbeitsplatz.

8 Wirkungsanalyse

Die Stadt Emmerich am Rhein hat sich zum Ziel gesetzt, den Klimaschutz in der Stadt zu verbessern. Damit geht die Verringerung von CO₂-Emissionen einher. Maßgeblicher Bestandteil des vorliegenden Klimaschutzteilkonzeptes Fuß- und Radverkehr ist die Erstellung einer Energie- und CO₂-Bilanz, die vor allem als Mittel der Selbstkontrolle zu sehen ist. Die Berechnung der Energie- und CO₂-Bilanz erfolgt dabei getrennt für den heutigen Zustand 2018 und für die Nullprognose 2030. Im vorliegenden Kapitel wird aufgeführt, welche Auswirkungen die aufgestellten Maßnahmen auf die CO₂ Belastungen haben.

Im Integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Emmerich am Rhein aus dem Jahr 2011 verfügt die Stadt bereits über eine Energie- und CO₂-Bilanz für das Stadtgebiet. Im Bilanzjahr 2011 wurden insgesamt 292.230 t CO₂ auf dem Stadtgebiet ausgestoßen. Der Wirtschaftssektor und Verkehrssektor machen mit 37 % und 36 % den größten Anteil der CO₂-Emissionen aus, gefolgt vom Haushaltssektor mit 34 %. Kommunale Gebäude weisen mit 1 % CO₂-Emissionen den geringsten Anteil auf. Bis in das Jahr 2030 soll in Emmerich am Rhein eine Reduktion um 89.070 t/Jahr erzielt werden und die Gesamtemissionen auf 203.160 t/a gesenkt werden. Dies entspricht einer Reduzierung der Werte von 2011 um etwa 30 %.

Für die Abschätzung des verkehrsbedingten CO₂-Aufkommens im Binnenverkehr mit Schwerpunkt auf den Fuß- und Radverkehr wurde eine eigene Berechnungsmethode mit folgenden Grundlagen/ Ansätzen gewählt:

- Bevölkerungsstand und -prognose 2030 (Quelle: Stadt Emmerich am Rhein 2018 und IT.NRW)
- Modal-Split-Anteile nach Entfernungsklassen (Quelle: HHB Stadt Emmerich am Rhein 09/2019)
- Anzahl zurückgelegter Wege pro Tag (Quelle: HHB Stadt Emmerich am Rhein 09/2019)
- Alle Wege der Stadt Emmerich am Rhein (Quelle: HHB Stadt Emmerich am Rhein 09/2019)
- Entfernungsklassen: bis 1 km, bis 2 km, bis 5 km, bis 10 km, über 10 km (Quelle: HHB Stadt Emmerich am Rhein 09/2019)
- Personenkilometer (Pkm)-Aufwand: gemittelte Entfernung mit Anzahl der Wege/ Tag
- CO₂-Emissionen Pkm pro Tag in Gramm (Quelle: gemittelte Werte des BMU für den Personenverkehr):
- 145 g pro Pkm im MIV für 2018 und Reduktion auf 105 g pro Pkm ab 2030 (bessere Motoren, höherer Pkw-Anteil usw.)
- 80 g pro Pkm im ÖPNV/ SPNV für 2018 und Reduktion auf 70 g pro Pkm im ÖPNV ab 2030 (höherer Anteil Elektrobusse und bessere Motoren)

Grundlage für die Berechnungen der CO₂-Bilanz für das vorliegende Fuß- und Radwegekonzept beruhen im Wesentlichen auf den Ergebnissen der HHB für die Stadt Emmerich am Rhein. Der Personenverkehrsaufwand (Pkm pro Jahr) getrennt für die Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, Rad und Fuß) bildet die Grundlage zur Bestimmung des CO₂-Aufkommens. Da der Radverkehr selbst kein CO₂ erzeugt, sind für das vorliegende Konzept nur die Verlagerungen vom MIV auf den Radverkehr maßgeblich. Die Tabellen der Berechnungen sind dem Anhang 1 zu entnehmen. In Abb. 8-1 wird das CO₂-Aufkommen in Tonnen pro Jahr für den Istzustand, Nullprognose 2020 sowie für die Maßnahmenumsetzung des vorliegenden Konzeptes (Konzept mit Motorenverbesserung) dargestellt. Insgesamt können - 9.070,2 t/Jahr CO₂-Einsparungen bis 2030 erzielt werden.

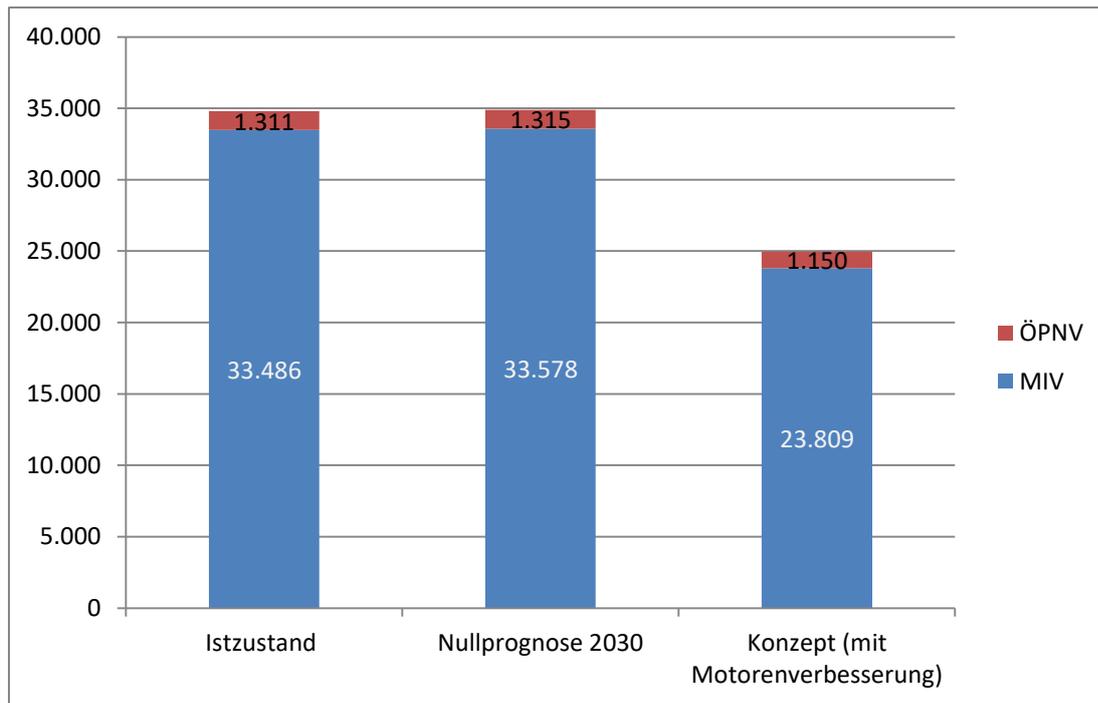


Abb. 8-1 CO₂-Aufkommen in Tonnen pro Jahr

Welche Auswirkungen die Umsetzung der Maßnahmen auf den Modal-Split in Emmerich am Rhein hat, ist in Abb. 8.2 dargestellt. Werte des Modal-Split Istzustand wurden mittels der Haushaltsbefragung zum Verkehrs- und Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Emmerich am Rhein erhoben. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen kann der Fuß- und Radverkehrsanteil zulasten des MIV erhöht werden (Radverkehrsanteil: +3,7 %; Fußverkehrsanteil: +1,5 %).

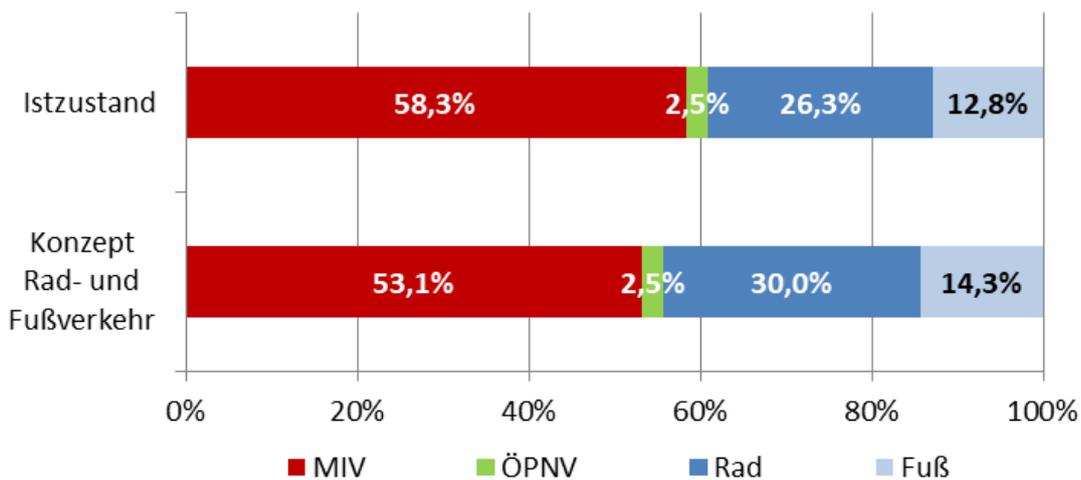


Abb. 8-2 Modal-Split-Werte Istzustand und Konzept

9 Controlling, Verstetigung und Kommunikation

Die erfolgreiche Umsetzung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes ist an eine regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung in Form eines Controlling-Systems sowie einer Verstetigungsstrategie gebunden. Zudem nimmt die Kommunikation der Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen in der Umsetzung eine bedeutende Rolle ein. Für die Weiterverfolgung und Umsetzung des Konzeptes ist es daher von Bedeutung, dass die Planungen vertiefend vorangetrieben werden. Die Maßnahmen sollten ggf. geprüft und konkret ausgearbeitet werden, damit die empfohlenen Umsetzungszeiträume eingehalten werden können. Nur so kann in Emmerich am Rhein die Nahmobilität gefördert und die Umweltbelastungen verringert werden.

Controlling und Verstetigung

Neben Vertretern der Stadt ist für die Abstimmung und Absprache im Fuß- und Radverkehr ebenso die Kooperation mit den entscheidenden Baulasträgern maßgeblich. Innerorts liegt die Baulasträgerschaft vorwiegend bei der Stadt Emmerich am Rhein, außerorts hingegen beim Landesbetrieb Straßen.NRW und dem Kreis Kleve. Damit ist Emmerich am Rhein für außerorts liegende Maßnahmen nicht zuständig und auf eine enge Abstimmung mit den Baulasträgern angewiesen. Aus diesem Grund sind eine Vielzahl an Akteuren für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Fuß- und Radverkehrskonzeptes gefragt.

Von besonderer Relevanz für die Umsetzung der zahlreichen Maßnahmen ist darüber hinaus die Schaffung finanzieller und personeller Voraussetzungen in der Stadtverwaltung. Die Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes und des flankierenden Maßnahmenkonzeptes als Klimaschutzteilkonzept im Bereich „Nachhaltige Mobilität“ stellt eine langfristige Aufgabe dar, die personelle und finanzielle Ressourcen erfordert. Dieser Mehraufwand ist im Stadthaushalt zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist ein wichtiger Baustein die Einstellung eines zusätzlichen Mitarbeiters in der Stadtverwaltung, der im Sinne eines umfassenden Klimaschutz- und Mobilitätsmanagements die Umsetzung dieses Konzeptes federführend und fachbereichsübergreifend koordiniert. Diese Koordination beinhaltet u.a. die vollständige und geordnete Umsetzung des Konzeptes, die Fuß- und Radverkehrsplanung sowie die Abstimmung der Maßnahmen mit den beteiligten Akteuren einschließlich der Abstimmung der Einzelmaßnahmen mit den beteiligten Akteuren.

Insbesondere bei den voranschreitenden Planungen der Betuwe-Linie, die einen erheblichen baulichen Aufwand im Stadtgebiet erfordert, sollen Maßnahmen im Bereich des Fuß- und Radverkehrs berücksichtigt werden. Eine Vielzahl der Maßnahmenvorschläge, die eine erhebliche Förderung und Verbesserung der Nahmobilität bedeuten, ist an das Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie gekoppelt.

Zusätzlich gilt es festzulegen, die im Rahmen der Erarbeitung des Konzeptes eingebundenen Akteure langfristig mit einzubeziehen. Aus gutachterlicher Sicht ist ein gemeinsames Treffen aller beteiligter Akteure zur Überprüfung der überwiegend kurz- bis mittelfristig umzusetzenden Maßnahmen nach ca. zwei Jahren vorstellbar. Die Umsetzungsschritte und Ausführungen von Maßnahmen können gemeinsam evaluiert und vorangetrieben werden.

Ein hilfreiches Controlling-Element stellt eine erneute Mobilitätshebung dar, wie sie im Rahmen der Erstellung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes für die Stadt Emmerich am Rhein 2019 durchgeführt worden ist. Hier wurde u. a. der Fuß- und Radverkehrsanteil am Modal-Split ermittelt, der für nachfolgende Erhebungen als Referenzwert zur Überprüfung der gestellten Ziele verwendet werden kann. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Fünf-Jahres-Rhythmus. Dabei soll sich das Befragungsdesign auch zukünftig an den Landesstandards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung der AGFS halten, um Vergleichbarkeiten – z. B. in Zeitreihen – zu ermöglichen.

Kommunikationsstrategie

Ergänzend zu einem intensiven Austausch zwischen den Projektbeteiligten ist auch die Öffentlichkeitsarbeit ein wichtiger Bestandteil zur Bekanntmachung der Inhalte des Fuß- und Radverkehrskonzepts. Kommunikationsarbeit gewinnt zunehmend an Bedeutung und gilt als wichtiger Bestandteil, um die Menschen vom Auto auf das Rad zu bewegen, aber auch um die Verkehrssicherheit und damit die Akzeptanz für das Verkehrsmittel Rad zu erhöhen. Im Rahmen des Fuß- und Radverkehrskonzeptes ist es daher erforderlich, eine gute Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Diese sollte zunächst intern ansetzen und die Fahrradnutzung innerhalb der Verwaltung verbessern, damit Mitarbeiter als „Vorbildfigur“ fungieren. Allgemein sollte die Kommunikationsarbeit möglichst alle Zielgruppen ansprechen und dadurch breit aufgestellt sein.

Zu möglichen Strategien zählen verschiedene Kampagnen und Wettbewerbe, die die Vorteile des Radfahrens betonen und anregen über das Mobilitätsverhalten nachzudenken. Ein erfolgreiches Beispiel ist die Kampagne „Stadtradeln“, an dem die Stadt Emmerich im diesem Jahr 2020 das erste Mal teilnehmen wird. Eine Fortführung der Kampagne ist auch für die kommenden Jahre zu empfehlen (vgl. Flankierende Maßnahmen). Zur Öffentlichkeitsarbeit zählen auch Kommunikationsmaßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit. Als Beispiel ist hier die Schulung von Senioren im Umgang mit E-Bikes/ Pedelecs unter dem Slogan „Sicher mobil im Alter“ zu nennen. Im Bereich Schülerverkehr ist die Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen für die Bring- und Abholwege der Eltern mit dem Pkw ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld.

Insgesamt ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit durch Kampagnen, Informationsflyer und Veranstaltungen im öffentlichen Raum wichtig, um möglichst alle Zielgruppen in Emmerich am Rhein zu erreichen. Insbesondere die verstärkte Nutzung sozialer Medien ist in diesem Zusammenhang zu empfehlen, damit auch zunehmend junge Personen erreicht werden können.

10 Ausblick

Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs trägt einen wichtigen Impuls zur Steigerung der Lebensqualität der Bevölkerung und zur Verbesserung des Klimaschutzes in Emmerich am Rhein bei. Die Stadt hat sich mit dem Integrierten Klimaschutzkonzept das Ziel gesetzt, den CO₂-Emissionen im Stadtgebiet bis 2030 um 30 % zu verringern. Das nun vorliegende Klimaschutzteilkonzept zeigt Maßnahmen auf, wie der Fuß- und Radverkehrsanteil in der Stadt Emmerich am Rhein in den kommenden zehn Jahren gesteigert und somit eine nachhaltige Reduktion der CO₂-Emissionen erreicht werden soll.

Das vorliegende Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr bietet eine gute Grundlage um den Radverkehr anhand von infrastrukturellen und sogenannten „weichen“ Maßnahmen zu fördern. Bei anstehenden Planungen soll der Radverkehr aber auch der Fußverkehr als grundlegendes Verkehrsmittel mit einbezogen werden. Der Fuß- und Radverkehrsanteil am Modal Split beträgt jetzt schon 39 %, dies bedeutet, dass derzeit schon nahezu die Hälfte aller außerhäuslichen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dennoch ist durchaus noch Potenzial nach oben, denn viele Wege unter 5 km, eine Distanz die durchaus zügig mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann, werden noch mit dem MIV zurückgelegt. Aktuelle und zukünftige Trends im Bereich Radverkehr sind bei den Planungen zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist auf die zunehmende Anzahl und Nutzung von E-Bikes und Pedelecs sowie E-Scooter im Alltagsradverkehr hinzuweisen, die höhere Fahrtgeschwindigkeiten erlauben und damit vor allem eine direkte und komfortable Verbindung auf Radwegen bevorzugen.

Aufgrund der Planungen der Betuwe-Linie können viele Maßnahmen im vorliegenden Konzept nicht genauer benannt werden. Dennoch ist es von großer Relevanz die Belange des Fuß- und Radverkehrs bei den Planungen beispielsweise am Bahnübergang an der Kreuzung Am Löwentor/ Großer Wall/ Ostwall mit zu berücksichtigen, sodass allen Verkehrsteilnehmern genügend Raum und Sicherheit gegeben wird. Ebenso sollte bei der Umgestaltung der Plätze im Innenstadtbereich auf ausreichende Gehwegbreiten und Platz für den Radverkehr geachtet werden.

Die Stadt Emmerich am Rhein hat sich zum Ziel gesetzt, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte zu werden. Einen ersten Schritt zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs liegt nun mit dem vorliegenden Konzept vor. Allerdings sollte die Stadt Emmerich am Rhein eine mittel- bis langfristige Umsetzung der Maßnahmen anstreben und Haushaltsmittel für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs einplanen. Mit einer Mitgliedschaft verpflichtet sich die Stadt dauerhaft die bestehende Fuß- und Radwegeinfrastruktur zu unterhalten und weiter auszubauen und eine kontinuierliche Verbesserung im Bereich Nahmobilität zu erzielen.

Quellenverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2019): Service für ihr Rad. Abrufbar unter:

<https://www.radstation-nrw.de/service-fuer-ihr-rad.html>

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC) (2018): Das Elterntaxi an Grundschulen. Ein Leitfa-
den für die Praxis. München.

Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.

(AGFK-BW) (o.J.): #woparkstdudenn? Abrufbar unter: <https://www.agfk-bw.de/projekte/woparkstdudenn/>

Centraal Bureau voor de Statistiek (2019): Werknemers in NL en buurlanden naar woonland, 2016,
veröffentlicht 21. März 2019, abgerufen am 19. Juli 2019. Abrufbar unter: <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2019/12/werknemers-in-nl-en-buurlanden-naar-woonland-2016>

Deutsche Verkehrswacht (o.J.): Fit mit dem Fahrrad. Das Trainingsprogramm für Rad- und Pedelecfa-
her. Abrufbar unter: <https://deutsche-verkehrswacht.de/themen/fit-mit-dem-fahrrad/>

Die Grafschaft Bentheim (2020): Der Grafschafter Fietsenbus. Immer trocken zum Ziel kommen! Abruf-
bar unter: <https://www.grafschaft-bentheim-tourismus.de/radfahren-und-wandern/radfahren/fietsenbus.html>

Euregio Rhein-Waal (2019): Organisationsstruktur der Euregio Rhein-Waal. Abrufbar unter:
<https://www.euregio.org/organisationsstruktur/>

Klima-Bündnis (2020): Stadtradeln. Radeln für ein gutes Klima. Abrufbar unter:
<https://www.stadtradeln.de/home>

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2019):

Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden – Stichtag.
Emmerich am Rhein. (Stand 06/2018).

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2019):

Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden – Stichtag.
Emmerich am Rhein. (Stand 06/2018).

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2019): Landes-
datenbank NRW, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, „Bevölkerungsstand – Ge-
meinden – Stichtag“.

Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen (2016): Landesentwicklungsplan
Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Düsseldorf.

Made in Bocholt (2020): Dritte und letzte Zuschuss-Runde für Lastenräder startet. Abruf-
bar unter: <https://madeinbocholt.de/dritte-und-letzte-zuschuss-runde-fuer-lastenraeder-startet/>

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (o.J.): „Walking
Bus“ Eine Empfehlung für die Organisation von Gehgemeinschaften auf dem Schulweg.

Nationaler Radverkehrsplan (2020): Radlbus. Fünftklässler werden per Fahrrad in die
Schule begleitet. Abrufbar unter: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/12187>

Regionalverkehr Münsterland (2020): Die FahrradBusse der RVM. Aufladen, einsteigen,
Freizeit genießen! Abrufbar unter: <https://www.rvm-online.de/entdecken/fahrrad-und-fietsenbus.php>

Stadt Emmerich am Rhein 2018: 6. Demografiebericht 2017/2018. Emmerich wächst!
Chance + Herausforderung. Zusammen leben. Zusammen wachsen. Zusammenhalten.
Emmerich am Rhein.

Stadt Emmerich am Rhein (2001): Hauptsatzung der Stadt Emmerich am Rhein.

Stadt + Handel 2017: Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Emmerich am Rhein. Endbericht. Dortmund.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR (VRR) (o. J.): DeinRadschloss. Moderne, sichere Fahrradabstellanlagen mit digitalem Hintergrundsystem. Gelsenkirchen.

Entwurf

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2-1	Ablaufplan des Radverkehrskonzeptes Stadt Emmerich am Rhein	3
Abb. 1.3.3-1	Spaziergang entlang des Geistmarkts.....	5
Abb. 1.3.3-2	Diskussion während der Planungsradtour.....	5
Abb. 1.3.3-3	Planungsspaziergang 16. November 2019.....	6
Abb. 1.3.3-4	Planungsradtour 16. November 2019	7
Abb. 2.1.1-1	Siedlungsstruktur Stadt Emmerich am Rhein	9
Abb. 2.1.4-1	Berufseinpender Emmerich am Rhein	11
Abb. 2.1.4-2	Berufsauspendler Emmerich am Rhein	11
Abb. 2.2-2	Linien und Streckenverlauf des Schienenpersonennahverkehrs.....	13
Abb. 2.2-4	Linien und Streckenverlauf des innerörtlichen und überörtlichen Busliniennetzes.....	14
Abb. 2.3-1	Auswahl an Fahrradkarten (Foto: Stadt Emmerich)	14
Abb. 2.6-1	Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung in Emmerich am Rhein 2017 – 2019 nach Kategorien.....	22
Abb. 2.6-2	Unfälle mit Radfahrereteiligung 2017 bis 2019: Unfallkategorie	23
Abb. 2.6-3	Unfälle mit Radfahrereteiligung 2017 bis 2019: Unfalltypen	24
Abb. 2.6-4	Unfälle mit Radfahrereteiligung 2017 bis 2019: Unfallbeteiligte	25
Abb. 3.1-1	Kfz und Krad je Haushalt.....	26
Abb. 3.1-2	Fahrräder und Pedelecs/E-Bikes je Haushalt.....	26
Abb. 3.2-1	Modal Split nach Ortsteilen	27
Abb. 3.2-2	Modal Split nach Wegelänge	28
Abb. 3.2-3	Modal Split nach Wegezweck	28
Abb. 3.2-4	Modal Split nach Verkehrsverflechtungen	29
Abb. 3.2-5	Modal Split im Städtevergleich.....	30
Abb. 3.3-1	Durchschnittliche Wegelänge und -dauer nach Verkehrsmittel	30
Abb. 3.3-2	Wege der Gesamtbevölkerung	31
Abb. 3.4-1	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb des Stadtgebiets ...	32
Abb. 4.1.2-1	Quellen und Ziele im Fußverkehr	34
Abb. 4.1.2-2	Netzkategorisierung im Fußverkehr	35
Abb. 4.1.3-1	Mängel im Fußverkehr.....	37
Abb. 4.2.2-1	Benutzungspflichtige Radwege (Zeichen StVO 237, 240, 241)	40
Abb. 4.2.2-2	Einrichtungsradweg (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)	41
Abb. 4.2.2-3	Kombinierter Geh- und Radweg (außerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1).....	41
Abb. 4.2.2-4	Schutzstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)	41
Abb. 4.2.2-5	Radfahrstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, 2.2.1)	42
Abb. 4.2.3-1	Wunschliniennetz im Radverkehr.....	43
Abb. 4.2.4-1	Netzkategorisierung im Radverkehr	45
Abb. 4.2.5-1	Analysenetz Radverkehr	46
Abb. 4.2.6-1	Führungsformen im Bestand	47
Abb. 4.2.6-2	Führung auf der Fahrbahn, Pesthof.....	47
Abb. 4.2.6-3	Gemeinsamer Geh- und Radweg (benutzungspflichtig), Netterdensche Straße	47
Abb. 4.2.6-4	Getrennter Geh- und Radweg (benutzungspflichtig), HansasträÙe.....	48
Abb. 4.2.6-5	Radschutzstreifen, Goebelstraße.....	48
Abb. 4.2.6-6	Gehweg „Radfahrer frei“, Borgheeser Weg.....	48
Abb. 4.2.6-7	Netzlücke, Netterdensche Straße	48

Abb. 4.2.7-1	Knotenpunkte im Bestand	49
Abb. 4.2.8-1	Mängelkriterien an Knotenpunkten	50
Abb. 4.2.8-2	Mängelübersicht Analysenetzen Knotenpunkte und Radverkehrsanlagen	51
Abb. 6.2-1	Lobither Straße in Emmerich am Rhein (Quelle: https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/)	57
Abb. 6.3-1	Rote Furtmarkierung an Knotenpunkten (gemäß ERA 2010, Kap. 3.4)	58
Abb. 6.3-2	Aufstellfläche Radverkehr (gemäß ERA 2010, Kap. 4.4)	59
Abb. 6.3-3	Querungshilfe (gemäß ERA 2010, Kap. 9.4)	60
Abb. 6.5-1	Mögliche Premiumrouten für Emmerich am Rhein	64
Abb. 7-1	Übersicht Flankierende Maßnahmen	66
Abb. 7.1-1	Beispiel einer DeinRadschloss-Radabstellanlage am Bahnhofpunkt Krefeld Königshof (Eigene Aufnahme)	67
Abb. 7.1-2	Fahrradboxen mit Reparaturpoint	68
Abb. 7.2-1	Ergebnisse Stadtradeln Emmerich am Rhein	70
Abb. 7.2-2	Vorschlag Eltern-Taxi Haltestelle Kleiner Wall (Quelle: https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/)	71
Abb. 8-1	CO ₂ -Aufkommen in Tonnen pro Jahr	75
Abb. 8-2	Modal-Split-Werte Istzustand und Konzept	75

Entwurf

Abkürzungsverzeichnis

a	Jahr
A	Autobahn
AK	Arbeitskreis
Abb.	Abbildung
ADFC	Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
AGFK	Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.
B	Bundesstraße
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
B+R	Bike-and-Ride (Reiseweg mit Fahrrad und einem anderen Fortbewegungsmittel; Ein B+R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt an dem das Auto parkt)
ca.	Circa
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTV _w	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen
etc.	Et cetera
e. V.	eingetragener Verein
EUR	Euro
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
EWG Rheine	Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft für Rheine mbH
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
g	Gramm
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HBR NRW	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen
HHB	Haushaltsbefragung
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz/d	Kraftfahrzeug pro Tag
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde

KMM	Kommunales Mobilitätsmanagement
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
L	Landesstraße
LEP NRW	Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
m	Meter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NIAG	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG
NN	Normalnull
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, Anrufsammeltaxi, Bürgerbus.
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkm	Personenkilometer
P+R	Park-and-Ride (Reiseweg mit einer Autofahrt und einem anderen Fortbewegungsmittel; Ein P&R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt, an dem das Auto parkt)
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RE	Regionalexpress
SB	Schnellbus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StgA	Rheine Standort der guten Arbeitgeber
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SVB	Sozialversicherungsbeschäftigte
SVZ	Straßenverkehrszählung
t	Tonnen
Tsd.	Tausend
u.a.	unter anderem
VwV	Verwaltungsvorschrift
WE	Wohneinheit
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
z. B.	zum Beispiel

Anhang

Anhang 1: CO₂-Bilanz

CO₂-Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Istzustand)

CO ₂ -Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Istzustand)					
			Entfernungs- klassen	Anteile der Verkehre in Entfernungs- klassen	Anzahl der Wege/Tag
Einwohner	32.460	Stand: 2018	bis 1km	19,4%	21.108
Wege/EW	3,33	laut HHB 2019	bis 2 km	21,6%	23.449
Wege/Tag	108.678	laut HHB 2019	bis 5 km	22,3%	24.236
		laut HHB 2019	bis 10 km	14,7%	15.942
			über 10 km	22,0%	23.943
				100,0%	108.678
Modal-Split					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	33,1%	0,2%	25,2%	41,5%	100%
bis 2 km	43,0%	0,1%	44,8%	12,1%	100%
bis 5 km	66,0%	1,5%	28,2%	4,3%	100%
bis 10 km	66,0%	5,0%	24,8%	4,2%	100%
über 10 km	82,7%	6,4%	8,4%	2,5%	100%
Wege getrennt Verkehrsmitteln pro Tag					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	6.987	42	5.319	8.760	21.108
bis 2 km	10.083	23	10.505	2.837	23.449
bis 5 km	15.996	364	6.835	1.042	24.236
bis 10 km	10.522	797	3.954	670	15.942
über 10 km	19.801	1.532	2.011	599	23.943
	63.388	2.759	28.624	13.907	108.678
Modal Split	58,3%	2,5%	26,3%	12,8%	100,0%
Pkm-Aufwand pro Tag in km					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	5.374	32	4.091	6.737	16.234
bis 2 km	17.130	40	17.847	4.820	39.838
bis 5 km	57.514	1.307	24.574	3.747	87.143
bis 10 km	84.645	6.413	31.806	5.387	128.250
über 10 km	605.136	46.830	61.465	18.293	731.724
	769.799	54.622	139.783	38.984	1.003.189
CO ₂ -Aufkommen pro Jahr in Tonnen					
	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
<i>CO₂-Verbrauch pro Pkm/Tag in Gramm</i>	145	80	0	0	
Entfernungsklassen					Summe
bis 1km	233,7	0,8	0,0	0,0	234,5
bis 2 km	745,2	1,0	0,0	0,0	746,1
bis 5 km	2.501,9	31,4	0,0	0,0	2.533,2
bis 10 km	3.682,1	153,9	0,0	0,0	3.836,0
über 10 km	26.323,4	1.123,9	0,0	0,0	27.447,3
Istzustand	33.486,3	1.310,9	0,0	0,0	34.797,2

CO₂-Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Nullprognose 2030 ohne Motorenverbesserung)

CO ₂ -Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Nullprognose 2030 ohne Motorenverbesserung)					
			Entfernungs- klassen	Anteile der Verkehre in Entfernungs- klassen	Anzahl der Binnen- wege/Tag
Einwohner	32.725	Stand: 2030	bis 1km	19,4%	21.166
Wege/EW	3,33	laut HHB 2019	bis 2 km	21,6%	23.513
Wege/Tag	108.974	laut HHB 2019	bis 5 km	22,3%	24.302
			bis 10 km	14,7%	15.985
			über 10 km	22,0%	24.008
				100%	108.974
Modal-Split					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	33,1%	0,2%	25,2%	41,5%	100%
bis 2 km	43,0%	0,1%	44,8%	12,1%	100%
bis 5 km	66,0%	1,5%	28,2%	4,3%	100%
bis 10 km	66,0%	5,0%	24,8%	4,2%	100%
über 10 km	82,7%	6,4%	8,4%	2,5%	100%
Wege getrennt Verkehrsmitteln pro Tag					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	7.006	42	5.334	8.784	21.166
bis 2 km	10.111	24	10.534	2.845	23.513
bis 5 km	16.039	365	6.853	1.045	24.302
bis 10 km	10.550	799	3.964	671	15.985
über 10 km	19.855	1.537	2.017	600	24.008
	63.561	2.766	28.702	13.945	108.974
Modal Split	58,3%	2,5%	26,3%	12,8%	100,0%
Pkm-Aufwand pro Tag in km					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	5.388	33	4.102	6.756	16.278
bis 2 km	17.177	40	17.896	4.833	39.946
bis 5 km	57.671	1.311	24.641	3.757	87.381
bis 10 km	84.876	6.430	31.893	5.401	128.600
über 10 km	606.786	46.958	61.632	18.343	733.719
	771.898	54.771	140.164	39.091	1.005.924
CO ₂ -Aufkommen pro Jahr in Tonnen					
	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
<i>CO₂-Verbrauch pro Pkm/Tag in Gramm</i>	145	80	0	0	
Entfernungsklassen					Summe
bis 1km	234,4	0,8	0,0	0,0	235,2
bis 2 km	747,2	1,0	0,0	0,0	748,2
bis 5 km	2.508,7	31,5	0,0	0,0	2.540,2
bis 10 km	3.692,1	154,3	0,0	0,0	3.846,4
über 10 km	26.395,2	1.127,0	0,0	0,0	27.522,2
Nullprognose 2030	33.577,5	1.314,5	0,0	0,0	34.892,1
Istzustand	33.486,3	1.310,9	0,0	0,0	34.797,2
Differenz zum Istzustand	91,3	3,6	0,0	0,0	94,9

CO₂-Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Konzept 2030 ohne Motorenverbesserung)

CO ₂ -Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Konzept 2030 ohne Motorenverbesserung)					
			Entfernungs- klassen	Anteile der Verkehre in Entfernungs- klassen	Anzahl der Binnen- wege/Tag
Einwohner	32.725	Stand: 2018	bis 1km	19,4%	21.166
Wege/EW	3,33	laut HHB 2019	bis 2 km	21,6%	23.513
Wege/Tag	108.974	laut HHB 2019	bis 5 km	22,3%	24.302
			bis 10 km	14,7%	15.985
			über 10 km	22,0%	24.008
				100,0%	108.974
Modal-Split					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	22,1%	0,2%	31,2%	46,5%	100%
bis 2 km	36,0%	0,1%	49,8%	14,1%	100%
bis 5 km	61,5%	1,5%	32,2%	4,8%	100%
bis 10 km	63,0%	5,0%	27,8%	4,2%	100%
über 10 km	82,2%	6,4%	8,9%	2,5%	100%
Wege getrennt Verkehrsmitteln pro Tag					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	4.678	42	6.604	9.842	21.166
bis 2 km	8.465	24	11.709	3.315	23.513
bis 5 km	14.946	365	7.825	1.166	24.302
bis 10 km	10.071	799	4.444	671	15.985
über 10 km	19.735	1.537	2.137	600	24.008
	57.894	2.766	32.719	15.595	108.974
Modal Split	53,1%	2,5%	30,0%	14,3%	100,0%
Pkm-Aufwand pro Tag in km					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	3.598	33	5.079	7.569	16.278
bis 2 km	14.381	40	19.893	5.632	39.946
bis 5 km	53.739	1.311	28.137	4.194	87.381
bis 10 km	81.018	6.430	35.751	5.401	128.600
über 10 km	603.117	46.958	65.301	18.343	733.719
	755.852	54.771	154.160	41.140	1.005.924
CO ₂ -Aufkommen pro Jahr in Tonnen					
	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
<i>CO₂-Verbrauch pro Pkm/Tag in Gramm</i>	145	80	0	0	
Entfernungsklassen					Summe
bis 1km	156,5	0,8	0,0	0,0	157,3
bis 2 km	625,6	1,0	0,0	0,0	626,5
bis 5 km	2.337,6	31,5	0,0	0,0	2.369,1
bis 10 km	3.524,3	154,3	0,0	0,0	3.678,6
über 10 km	26.235,6	1.127,0	0,0	0,0	27.362,6
Konzept	32.879,6	1.314,5	0,0	0,0	34.194,1
Nullprognose 2030	33.577,5	1.314,5	0,0	0,0	34.892,1
Differenz zum Istzustand	-698,0	0,0	0,0	0,0	-698,0

CO₂-Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Konzept 2030 mit Motorenverbesserung)

CO ₂ -Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Konzept 2030 mit Motorenverbesserung)					
			Entfernungs- klassen	Anteile der Verkehre in Entfernungs- klassen	Anzahl der Binnen- wege/Tag
Einwohner	32.725	Stand: 2018	bis 1km	19,4%	21.166
Wege/EW	3,33	laut HHB 2019	bis 2 km	21,6%	23.513
Wege/Tag	108.974	laut HHB 2019	bis 5 km	22,3%	24.302
			bis 10 km	14,7%	15.985
			über 10 km	22,0%	24.008
				100,0%	108.974
Modal-Split					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	22,1%	0,2%	31,2%	46,5%	100%
bis 2 km	36,0%	0,1%	49,8%	14,1%	100%
bis 5 km	61,5%	1,5%	32,2%	4,8%	100%
bis 10 km	63,0%	5,0%	27,8%	4,2%	100%
über 10 km	82,2%	6,4%	8,9%	2,5%	100%
Wege getrennt Verkehrsmitteln pro Tag					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	4.678	42	6.604	9.842	21.166
bis 2 km	8.465	24	11.709	3.315	23.513
bis 5 km	14.946	365	7.825	1.166	24.302
bis 10 km	10.071	799	4.444	671	15.985
über 10 km	19.735	1.537	2.137	600	24.008
	57.894	2.766	32.719	15.595	108.974
Modal Split	53,1%	2,5%	30,0%	14,3%	100,0%
Pkm-Aufwand pro Tag in km					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	3.598	33	5.079	7.569	16.278
bis 2 km	14.381	40	19.893	5.632	39.946
bis 5 km	53.739	1.311	28.137	4.194	87.381
bis 10 km	81.018	6.430	35.751	5.401	128.600
über 10 km	603.117	46.958	65.301	18.343	733.719
	755.852	54.771	154.160	41.140	1.005.924
CO ₂ -Aufkommen pro Jahr in Tonnen					
	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
<i>CO₂-Verbrauch pro Pkm/Tag in Gramm</i>	105	70	0	0	
Entfernungsklassen					Summe
bis 1km	113,3	0,7	0,0	0,0	114,0
bis 2 km	453,0	0,8	0,0	0,0	453,8
bis 5 km	1.692,8	27,5	0,0	0,0	1.720,3
bis 10 km	2.552,1	135,0	0,0	0,0	2.687,1
über 10 km	18.998,2	986,1	0,0	0,0	19.984,3
Konzept	23.809,3	1.150,2	0,0	0,0	24.959,5
Nullprognose 2030	32.879,6	1.314,5	0,0	0,0	34.194,1
Differenz zum Istzustand	-9.070,2	-164,3	0,0	0,0	-9.234,5

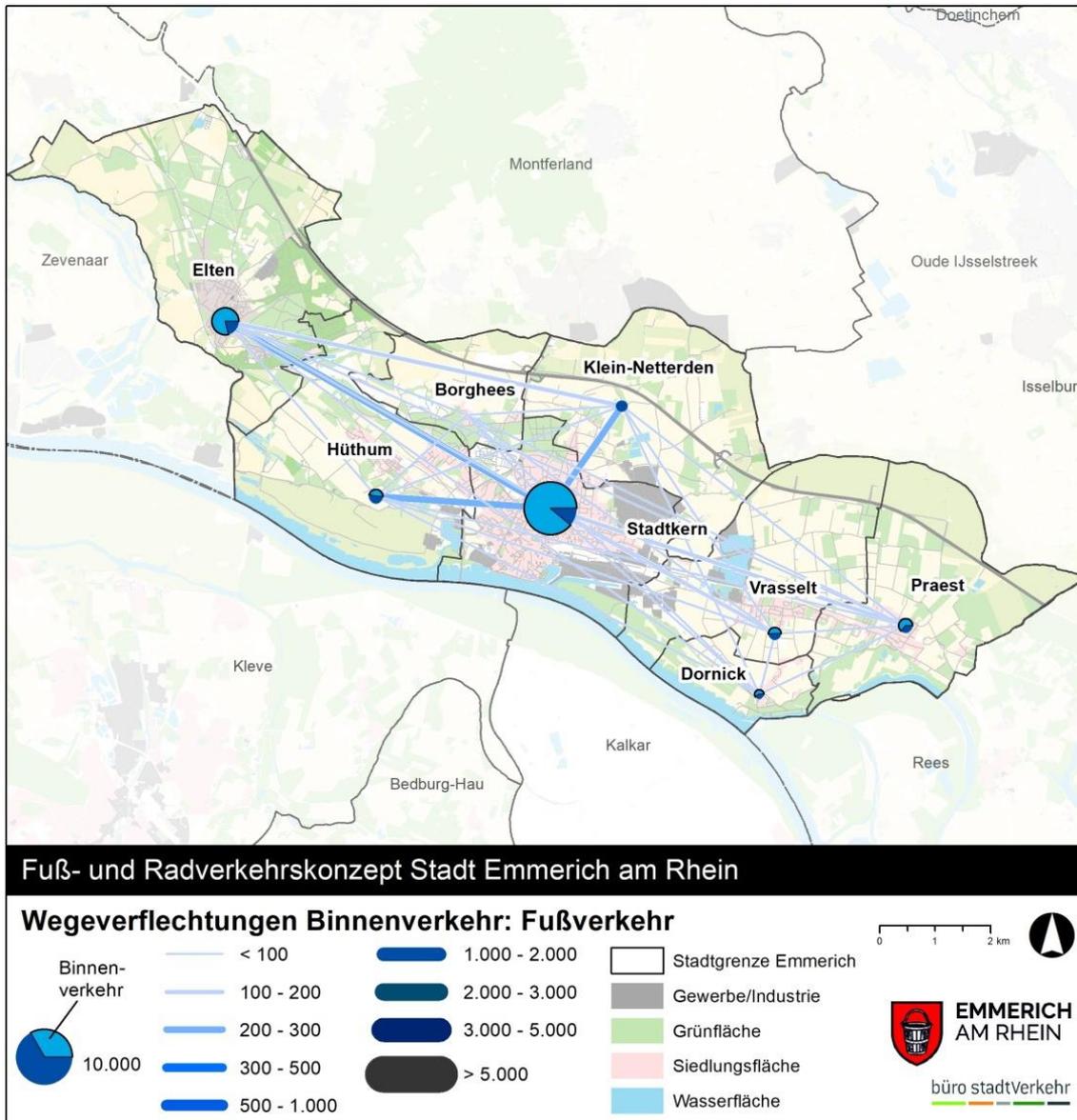
CO₂-Bilanz Stadt Emmerich am Rhein: Gesamtübersicht

CO ₂ -Aufkommen pro Jahr in Tonnen					
	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
Istzustand	33.486,3	1.310,9	0,0	0,0	34.797,2
Nullprognose 2030 (ohne Motorenverbesserung)	33.577,5	1.314,5	0,0	0,0	34.892,1
Konzept (ohne Motorenverbesserung)	32.879,6	1.314,5	0,0	0,0	34.194,1
Konzept (mit Motorenverbesserung)	23.809,3	1.150,2	0,0	0,0	24.959,5
Differenz zum Konzept (ohne Motorenverbesserung)	-606,7	3,6	0,0	0,0	-603,1
Differenz zum Konzept (mit Motorenverbesserung)	-9.676,9	-160,7	0,0	0,0	-9.837,7

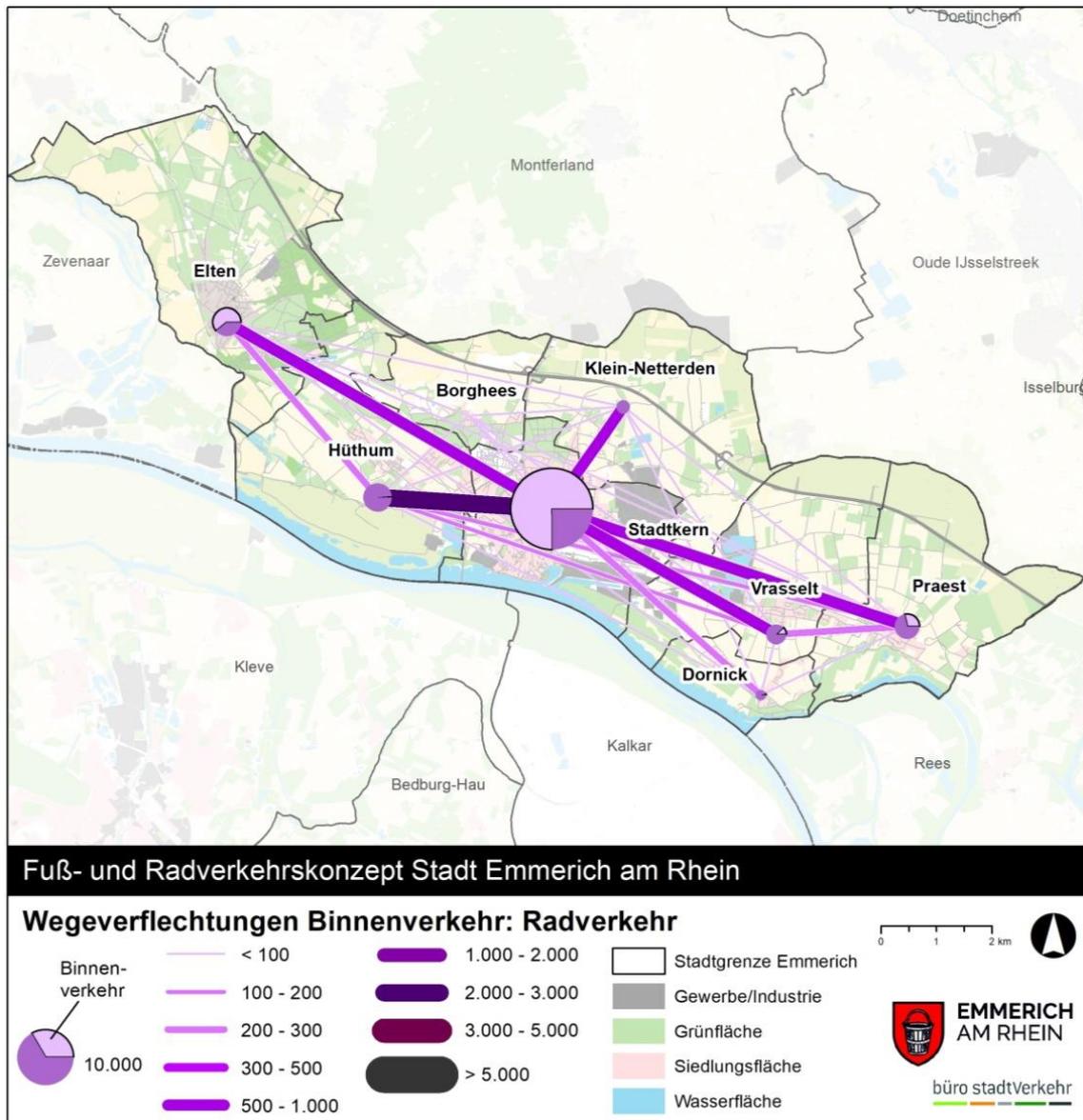
Entwurf

Anhang 2: Verkehrsverflechtungen Fuß- und Radverkehr

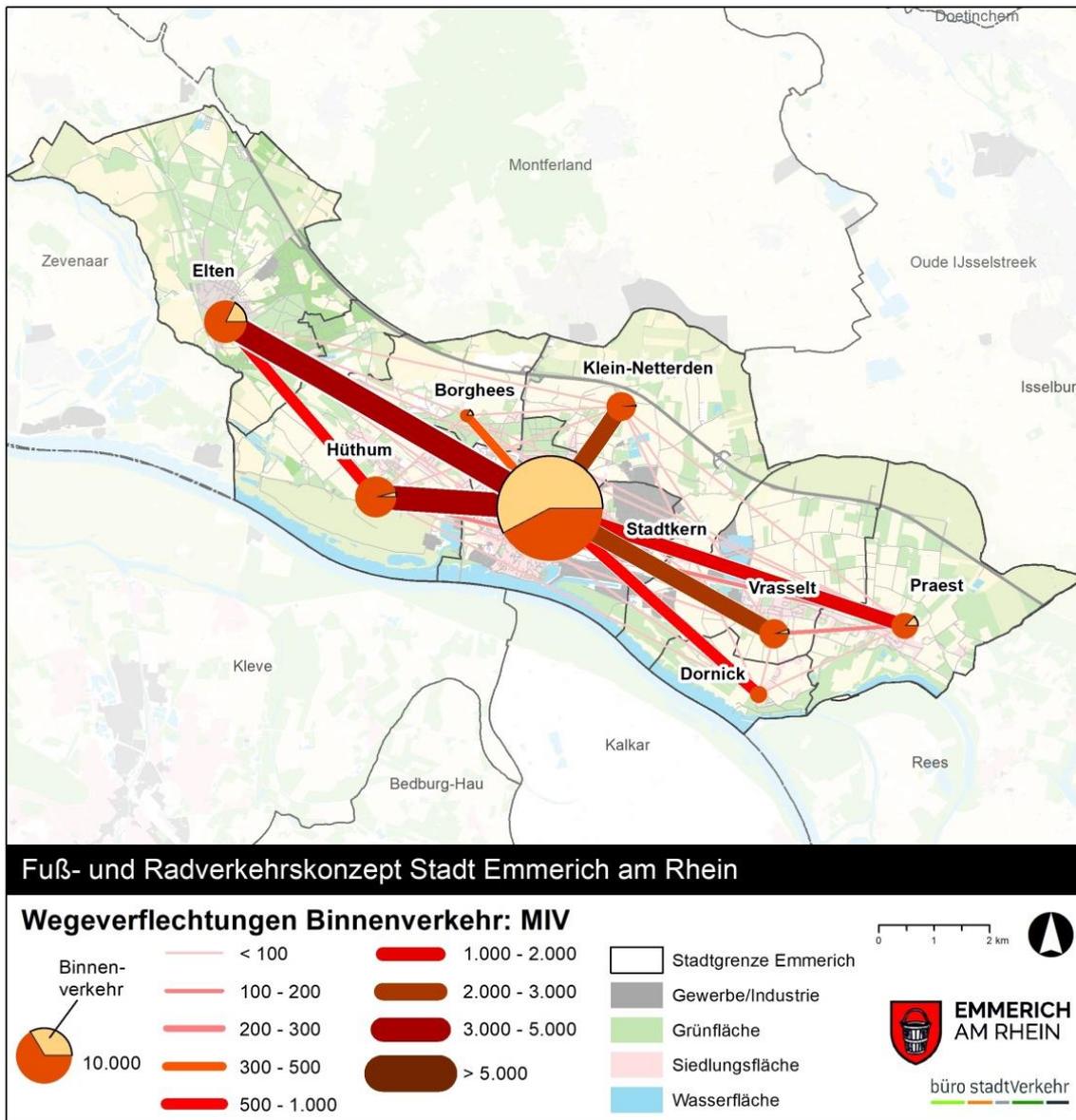
Anhang 2.1: Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Stadtgebiets



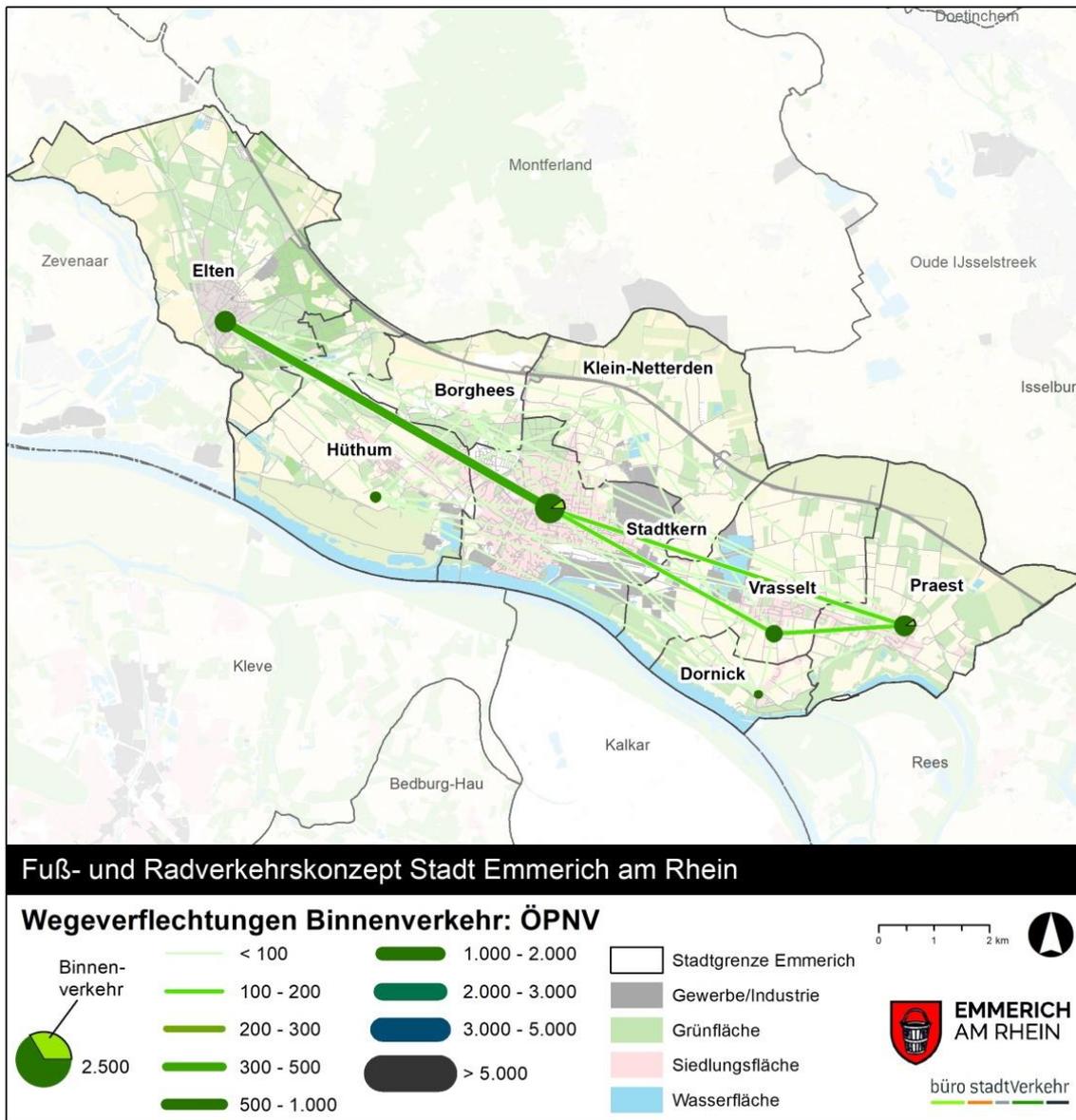
Anhang 2.2: Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Stadtgebiets



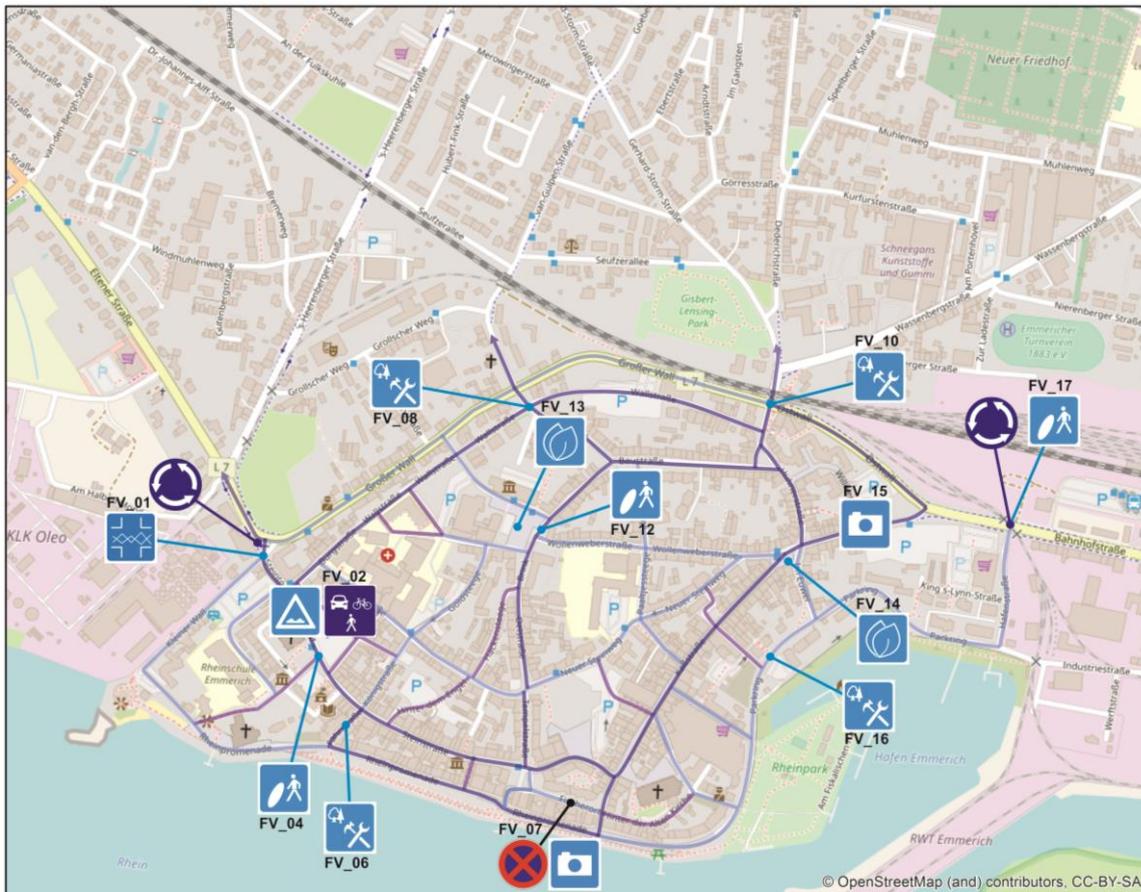
Anhang 2.3: Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Stadtgebiets



Anhang 2.4: Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb des Stadtgebiets



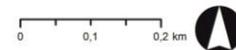
Anhang 3: Maßnahmenübersichtskarte Fußverkehr



Fuß- und Radverkehrskonzept Stadt Emmerich am Rhein

Maßnahmen Fußverkehr

- | | | | | | |
|--|-----------------------------|--|---|--|------------|
| | Beschilderung
Markierung | | Begrünung/ städte-
bauliche Aufwertung | | Haltverbot |
| | Errichtung
Querungshilfe | | Kontrolle | | |
| | Aufpflasterung
Fahrbahn | | Errichtung
Shared Space | | |
| | Sanierung/
Umbau | | Errichtung
Kreisverkehr | | |



büro stadVerkehr

Anhang 4: Maßnahmentabelle Fußverkehr

ID_NR	Lage	Ortslage	Länge (in m)	Knoten- punkttyp	Baulastträ- ger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Geh- wege- katego- rie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priorisie- rung
FV_01	Steintor/ Großer Wall/ Klei- ner Wall	innerorts	-	unsignali- siert	Stadt Em- merich am Rhein/ Land NRW	14.110	50	Haupt- weg	Das vorhandene Umlaufgitter vom Steintor aus kom- mend in Richtung Steintor stellt ein Hindernis dar ins- besondere für Personen im Rollstuhl, mit Kinderwagen oder Rollatoren.	Umbau	Umbau im Zuge der Fahrbahnsanie- rung L7 (im Jahr 2021). Abstände vergrößern, damit Perso- nen im Rollstuhl, mit Kinderwagen oder Rollatoren diese ungehindert passieren können; Ggfs. Umbau des Knotenpunktes zum Kreisverkehr	€€€€€€ €€€€€€ zweite Kosten- schätzung ent- spricht dem Kreisverkehr	1
FV_02	Geistmarkt	innerorts	200	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Haupt- weg	Zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs	Umbau	Im Rahmen des ISEK wird der Geist- markt neu gestaltet. Derzeit befinden sich die Planungen in der Entwurfs- phase. Idee: shared space bzw. Trennung Kfz und Fuß- und Radverkehr	€€€€€€	2
FV_04	Geistmarkt/ Martin- kirchgang	innerorts	-	unsignali- siert	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Haupt- weg	Gefährliche Kreuzung, da rechts vor links missachtet wird.	Umbau	Im Rahmen des ISEK wird der Geist- markt neu gestaltet. Derzeit befinden sich die Planungen in der Entwurfs- phase. Sichere Überquerungsmög- lichkeiten für den Fußverkehr sollten bei den Planungen berücksichtigt werden. Idee: shared space bzw. Trennung Kfz und Fuß- und Radverkehr	€€€€€€	2
FV_06	Fährstraße	innerorts	70	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Haupt- weg	teilweise unebene Oberflä- che aufgrund der Entwässe- rung	Oberflächensanierung	Beseitigung von Unebenheiten	€€€€€€	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Länge (in m)	Knoten- punkttyp	Baulastträ- ger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Geh- wege- katego- rie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priorisie- rung
FV_07	Fischerort	innerorts	-	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Allzeit- weg	Parken am Straßenrand ist von 18:00 bis 09:00 Uhr erlaubt; es wird teilweise halbseitig auf dem Gehweg geparkt; es wird zudem auch außer- halb dieser Zeiten dort ge- parkt	Kontrolle	Absolutes Halteverbot prüfen. Kontrolle durch das Ordnungsamt verstärken.	€€€€€€	2
FV_08	Wallstraße/ Pesthof	innerorts	-	unsignali- siert	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Haupt- weg	Fehlende Sichtbeziehung durch Verschwenkung der Straße Pesthof und unmit- telbare Nähe zur großen Kreuzung. Wegelänge zur LSA 20 Meter.	Umbau	Überprüfung des Knotenpunktes.	€€€€€€	1
FV_10	Großer Wall/ Am Löwentor/ Ostwall	innerorts	-	signalisiert	Land NRW/ Stadt Em- merich am Rhein	10.124	50	Haupt- weg	Unattraktive Unterführung der Bahntrasse; Angstraum; Lange Wartezeiten an LSA	Umbau	Umbau erfolgt im Zuge der Errichtung der Betuwe-Linie	€€€€€€	2
FV_12	Nonnen- platz	innerorts	-	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Haupt- weg	Unsichere Überquerungs- stelle	Errichtung Querungs- hilfe	Im Zuge der Neugestaltung Brink/ Wollenweberstraße ist die Errichtung einer Querungshilfe geplant (vgl. Maßnahmen des ISEK). Die Maßnah- me wird jedoch mittelfristig für das Jahr 2024 oder später angestrebt.	€€€€€€	2

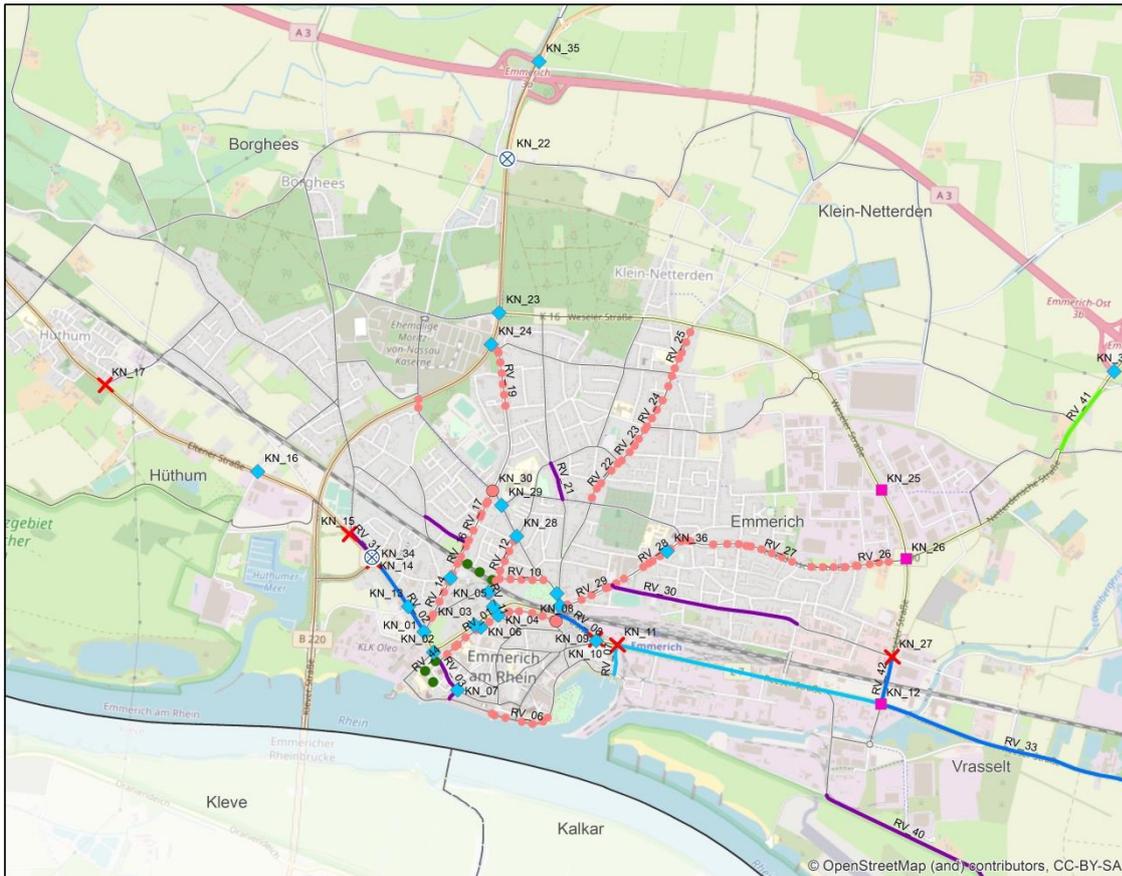
ID_NR	Lage	Ortslage	Länge (in m)	Knoten- punkttyp	Baulastträ- ger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Geh- wege- katego- rie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priorisie- rung
FV_13	Nonnen- platz	innerorts	-	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	-	Haupt- weg	fehlende Aufenthaltsquali- tät	Verbesserung der Auf- enthaltsqualität	Die Umgestaltung des Nonnenplatzes ist ab 2025 möglich. Vorschläge für die Umgestaltung: Wegfall der Park- plätze prüfen; Errichtung einer Grün- fläche mit Sitzgelegenheiten und Spielementen; Errichtung von Hochbeeten (Pflege durch Sozialver- bände); Errichtung von Radabstellan- lagen (Fahrradbügel); ggfs. farbliche und bauliche Elemente aufgreifen, die nicht nur den Weg zur Schule weisen, sondern auch den Kfz-Verkehr auf querenden Schülerverkehr aufmerk- sam macht.	€€€€€€	3
FV_14	Kleiner Lö- we Kaßstraße/ Wollenwe- berstraße	innerorts	-	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Haupt- weg	fehlende Aufenthaltsquali- tät	Verbesserung der Auf- enthaltsqualität	Im Rahmen des ISEK wird der Kleine Löwe neu gestaltet. Derzeit befinden sich die Planungen im Wettbewerbs- verfahren.	€€€€€€	2
FV_15	Mennonitenstraße	innerorts	180	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Haupt- weg	Zu hohe Geschwindigkeiten	Kontrolle	Eine Aufpflasterung ist aufgrund der Durchfahrt durch den Rettungsdienst und ÖPNV nicht umsetzbar. Verstärkung der Kontrollen durch das Ordnungsamt.	€€€€€€	2
FV_16	Parkring	innerorts	300	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	50	Allzeit- weg	wassergebundene Oberflä- che auf Gehweg in Richtung Hafenstraße	Oberflächensanierung	Sanierung der Oberfläche; Beseitigung von Unebenheiten	€€€€€€	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Länge (in m)	Knoten- punkttyp	Baulastträ- ger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Geh- wege- katego- rie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priorisie- rung
FV_17	Bahnhof- straße/ Hafen- straße	innerorts	-	unsignali- siert	Land NRW/ Stadt Em- merich am Rhein	10.124	50	Haupt- weg	Gefahrsituation durch abbiegenden LKW-Verkehr in Richtung Hafenstraße, hohes LKW-Aufkommen; Keine sichere Überquerung der Hafenstraße und der Bahnhofsstraße	Umbau	Umbau zum Kreisverkehr im Zuge des Ausbaus EÜ Löwentor. Abhängig vom Planfeststellungsverfahren BETUWE.	€€€€€	2

Entwurf

Anhang 5: Maßnahmenübersichtskarte Radverkehr

Stadtteile: Emmerich, Hüthum, Borghees, Klein-Netterden



Fuß- und Radverkehrskonzept Stadt Emmerich am Rhein

Maßnahmenübersicht

Radverkehrsanlagen

- Ausbau Radverkehrsanlage
- Beschilderung/Markierung
- Errichtung Fahrradstraße
- Neubau Geh- und Radweg
- Oberflächenanierung
- Änderung Radwegeführung

Knotenpunkte

- Anpassung LSA
- ◆ Beschilderung/Markierung
- ⊗ Errichtung Querungshilfe
- ✗ Umbau
- Änderung Radwegeführung

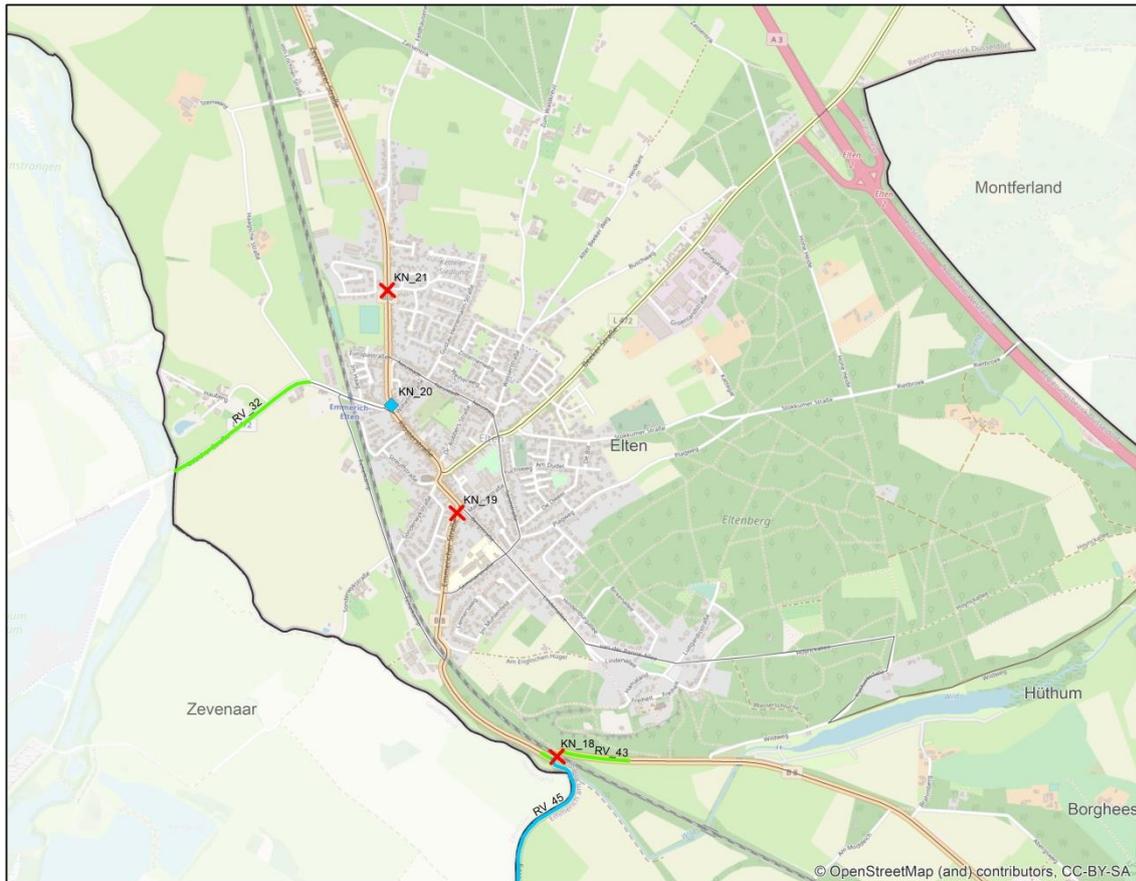
— Analysenet

0 0,3 0,6 km



büro stadtVerkehr

Stadtteil: Elten



Fuß- und Radverkehrskonzept Stadt Emmerich am Rhein

Maßnahmenübersicht

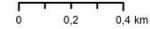
Radverkehrsanlagen

- Ausbau Radverkehrsanlage
- Beschilderung/Markierung
- Errichtung Fahrradstraße
- Neubau Geh- und Radweg
- Oberflächensanierung
- Änderung Radwegführung

Knotenpunkte

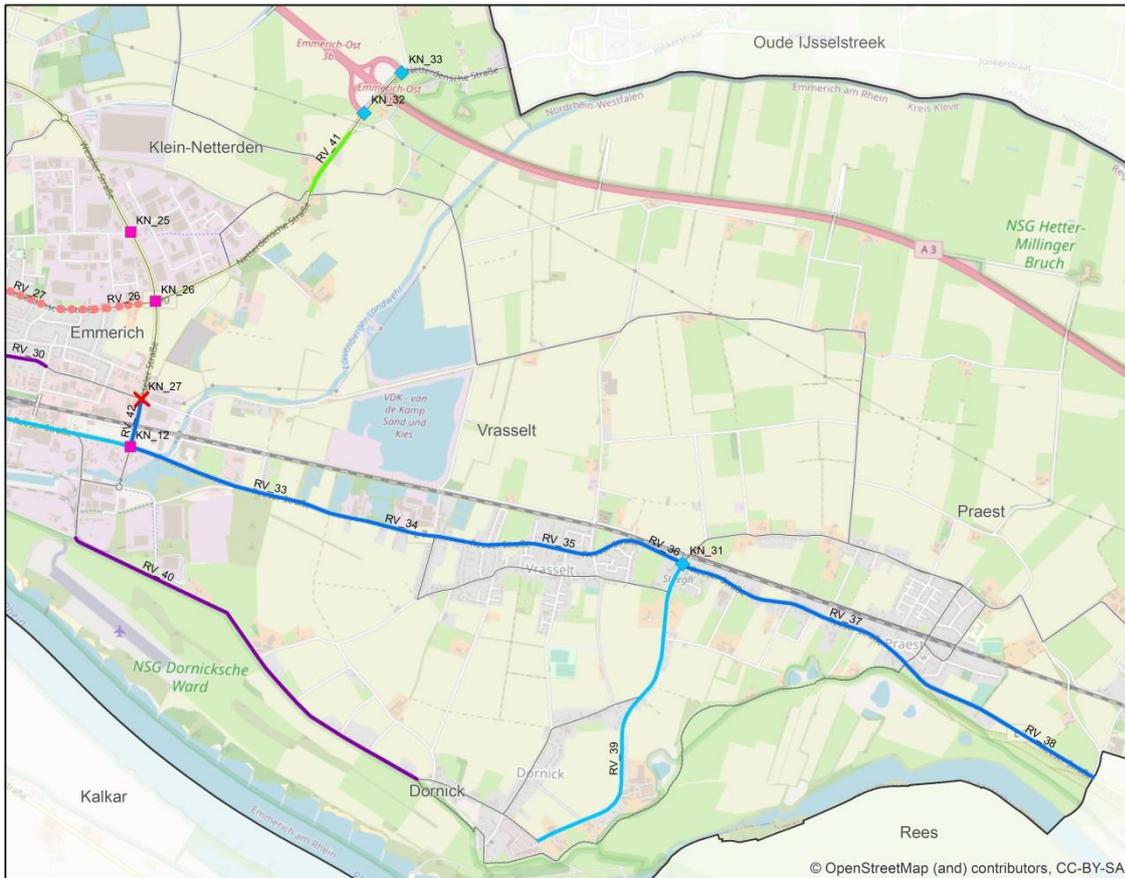
- Anpassung LSA
- ◆ Beschilderung/Markierung
- ⊗ Errichtung Querungshilfe
- ✕ Umbau
- Änderung Radwegführung

— Analysenetz



büro stadVerkehr

Stadtteile: Vrasselt, Praest, Dornick



Fuß- und Radverkehrskonzept Stadt Emmerich am Rhein

Maßnahmenübersicht

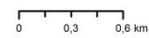
Radverkehrsanlagen

- Ausbau Radverkehrsanlage
- Beschilderung/Markierung
- Errichtung Fahrradstraße
- Neubau Geh- und Radweg
- Oberflächensanierung
- Änderung Radwegeführung

Knotenpunkte

- Anpassung LSA
- ◆ Beschilderung/Markierung
- ⊗ Errichtung Querungshilfe
- ✕ Umbau
- Änderung Radwegeführung

— Analysenet



Anhang 6: Maßnahmentabellen Radverkehrsanlagen

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radweg-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
RV_01	Burgstraße/Wallstraße	zwischen der Kreuzung Steintor/Geistmarkt/Burgstraße bis Am Löwentor	innerorts	780	Stadt Emmerich am Rhein	-	30	Haupt-radweg	Die Radwegführung am Großen Wall ist für den Radfahrer sehr gefährlich, da ein hohes Verkehrsaufkommen insbesondere durch Schwerlastverkehre gegeben ist. Der vorhandene Straßenquerschnitt lässt jedoch keine sichere Verkehrsführung für den Radverkehr zu.	Änderung Radwegführung; Errichtung einer Fahrradstraße	Ausweichverbindung bzw. Alternative Wegeführung anstelle über den Großen Wall zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorzugt wird. Eine Bevorzugung von Radfahrern an der Agnetenstraße hätte einen Rückstau auf den Großen Wall zur Folge.	je nach Ausbaustandard von nur Beschilderung und Markierung €€€€€€ bis Umbaumaßnahmen €€€€€€	1
RV_02	Eltener Straße	zwischen Steintor bis Van-den-Bergh-Straße	innerorts	510	Land NRW	14.110	50	Neben-radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, insbesondere aber des Gehwegs; schlechter Oberflächenzustand	Oberflächensanierung; Ausbau Radverkehrsanlage; Änderung Radwegführung	Änderung des Straßenquerschnitts nicht möglich; Laut dem Landesbetrieb ist eine Fahrbahn-sanierung der L7 für das Jahr 2021 geplant (im Rahmen der Sanierung sollte eine barrierefreie Gestaltung der Bushaldebucht als Haltestellenkap geprüft werden); Prüfung: Umwandlung getrennter Geh- und Radweg in einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Auftrag Piktogramm VZ 240) ohne Benutzungspflicht mit Piktogramm (Radfahrer können Fahrbahn oder gemeinsamen Geh- und Radweg nutzen)	€€€€€€	2
RV_03	Geistmarkt		innerorts	200	Stadt Emmerich am Rhein	-	30	Neben-radweg	Die Pflasterung ist für Fußgänger und Radfahrer nicht optimal.	Sanierung Oberfläche	Oberflächensanierung Im Rahmen des ISEK wird der Geistmarkt neu gestaltet. Derzeit läuft der Wettbewerb für die Neugestaltung der Innenstadteingänge am Geistmarkt und am Kleinen Löwe.	€€€€€€	2
RV_04	Fährstraße		innerorts	70	Stadt Emmerich am Rhein	-	30	Neben-radweg	Die Pflasterung ist für Fußgänger und Radfahrer nicht optimal. Der Wechsel von Kopfsteinpflaster und Platten führt zu Stolpergefahr für Fußgänger und Radfahrer.	Sanierung Oberfläche	leichte Anpassung der Oberfläche, damit eine barrierefreie Geh- und Fahrweise geschaffen wird.	€€€€€€	2

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
RV_05	Rheinpromenade	zwischen Alter Markt bis Christoffelstraße	innerorts	180	Stadt Emmerich am Rhein	-	-	Nebenradweg	Radfahrer auf Rheinpromenade wird mit Fußverkehr gemeinsam geführt, Beschilderung Gehweg "Radfahrer frei", Konflikt zwischen Außengastronomie, Fußgängern und Radfahrern	Änderung Radwegführung	Radfahrer und Fußgänger sollten gegenseitig Rücksicht nehmen.	€€€€€€	
RV_06	Rheinpromenade	Christoffelstraße bis Wassertor	innerorts	225	Stadt Emmerich am Rhein	-	-	Nebenradweg	Radfahrer auf Rheinpromenade mit Fußverkehr gemeinsam geführt, Beschilderung Gehweg "Radfahrer frei", Konflikt zwischen Außengastronomie, Fußgängern und Radfahrern	Änderung Radwegführung	Radfahrer und Fußgänger sollten gegenseitig Rücksicht nehmen.	€€€€€€	
RV_07	Hafenstraße	zwischen Bahnhofstraße und Parkring/ Industriestraße	innerorts	175	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	hohes LKW-Aufkommen, Radfahrer werden auf der Fahrbahn geführt und fühlen sich ggfs. unsicher	Beschilderung/ Markierung	Markierung Radschutzstreifen, wenn Straßenbreite dies zulässt; durch Abmessung anhand von Luftbildern beträgt die Straßenbreite 7,50 m (Prüfung durch vor Ort Messung erforderlich); eine Erhebung des SV-Anteils ist erforderlich	€€€€€€	1
RV_08	Ostwall	zwischen Am Löwentor und Mennonitenstraße	innerorts	270	Land NRW	10.124	50	Hauptradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend; nördliche Seite als einseitiger Zweirichtungsweg durch VZ 1022-10 ausgewiesen	Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m, besser 3,00 m. Die Planungen sind abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie.	€€€€€€	2
RV_09	Am Löwentor/ Dederichstraße	zwischen Ostwall und Gerhard-Storm-Straße	innerorts	55	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	unklare Wegführung	Änderung Radwegführung	Beschilderung prüfen	€€€€€€	2

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Rad- wege- katego- rie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priorisie- rung
RV_10	Seufzerallee	zwischen Gerhard-Storm-Straße und Van-Gülpen-Straße	innerorts	290	Stadt Emmerich am Rhein	-	30	Nebenradweg	beidseitige nicht benutzungspflichtige Radwege, sehr schmale Fußgängerwege	Änderung Radwegeführung; Errichtung einer Fahrradstraße	Vorschläge sind u.a.: Radverkehr auf Fahrbahn führen (ggfs. Austausch der roten Pflastersteine, damit Radfahrer nicht auf ehemaligem Radweg fahren, da diese ggfs. eine benutzungspflicht vortäuscht); Temporeduzierung auf 30 km/h auf dem gesamten Straßenabschnitt, Markierung von großflächigen Fahrradpiktogrammen inkl. Schriftzug "Fahrradstraße", weitere bauliche Maßnahmen sind für eine Geschwindigkeitsreduzierung und dem Vorrang für den Radverkehr erforderlich (z.B. bauliche Einengungen), evtl. farbliche Markierung der Fahrradstraße	€€€€€€	2
RV_11	Van-Gülpen-Straße	zwischen Großer Wall und Groll-scher Weg	innerorts	120	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als einseitiger getrennter Radweg geführt	Änderung Radwegeführung	Die Planungen auf der Van-Gülpen-Straße sind Abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie; Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_12	Van-Gülpen-Straße	zwischen Groll-scher Weg und Gerhard-Storm-Straße	innerorts	365	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als einseitiger getrennter Radweg geführt	Änderung Radwegeführung	Die Planungen auf der Van-Gülpen-Straße sind Abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie. Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30; Radwegebenutzungspflicht aufheben.	€€€€€€	1
RV_13	Seufzerallee	zwischen Van-Gülpen-Straße und 's-Heerenberger Straße	innerorts	240	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Radverkehr wird auf Fahrbahn geführt In Fahrtrichtung van Gülpenstraße In Fahrtrichtung 's-Heerenbergerstraße bis Hubert Fink Radweg	Errichtung Fahrradstraße	Die Planungen auf der Seufzerallee sind Abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie.	€€€€€€	2
RV_14	's-Heerenberger Straße	zwischen Eltener Straße/ Am Halben Mond/ Steintor und Windmühlenweg	innerorts	350	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als einseitiger getrennter Radweg geführt	Änderung Radwegeführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
RV_15	s'-Heerenberger Straße	Windmühlenweg bis Bahnübergang	innerorts	120	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Änderung Radwegeführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_16	s'-Heerenberger Straße	zwischen Seufzer Allee bis An der Fulkskuhle	innerorts	100	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Änderung Radwegeführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_17	s'-Heerenberger Straße	zwischen An der Fulkskuhle und Nollenburger Weg/ Gerhard-Storm-Straße	innerorts	330	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Änderung Radwegeführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_18	Nollenburger Weg	zwischen Klever Straße und Bremerweg	innerorts	65	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	fehlende Beschilderung als getrennter Geh- und Radweg	Änderung Radwegeführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_19	s'-Heerenberger Straße	zwischen Frankenstraße und Am Stadtgarten	innerorts	340	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als einseitiger getrennter Radweg geführt	Änderung Radwegeführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_20	s'-Heerenberger Straße	zwischen Klever Straße und Frankenstraße	innerorts	50	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend und durch starken Bewuchs deutlich verkleinert, als einseitiger getrennter Radweg geführt	Änderung Radwegeführung	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 1,50 m, besser 2,00 m; Regelmäßige Pflege durch die Kommunalbetriebe Emmerich am Rhein (KBE) erforderlich	€€€€€€	2

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Rad- wege- katego- rie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priorisie- rung
RV_21	Breden- bachstraße	zwischen Hansastraße und Nor- mannstraße/ Goebelstraße	innerorts	225	Stadt Em- merich am Rhein	-	50	Neben- radweg	Oberfläche in schlechtem Zustand	Sanierung Oberfläche	Oberflächensanierung; Regelmäßige Pflege durch die Kom- munalbetriebe Emmerich am Rhein (KBE) erforderlich	€€€€€	2
RV_22	Speelberger Straße	zwischen Hansastraße und Nor- mannstraße	innerorts	300	Stadt Em- merich am Rhein	-	50	Neben- radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als getrenn- ter Geh- und Radweg ge- führt	Änderung Radwegefüh- rung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€	1
RV_23	Speelberger Straße	zwischen Normann- straße und Hegiusstraße	innerorts	260	Stadt Em- merich am Rhein	-	50	Neben- radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als getrenn- ter Geh- und Radweg ge- führt	Änderung Radwegefüh- rung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€	1
RV_24	Speelberger Straße	zwischen Hegiusstraße und Franken- straße/ Pas- tor-Breuer- Straße	innerorts	350	Stadt Em- merich am Rhein	-	50	Neben- radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als getrenn- ter Geh- und Radweg ge- führt	Änderung Radwegefüh- rung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€	1
RV_25	Speelberger Straße	zwischen Frankenstra- ße/ Pastor- Breuer-Straße und Weseler Straße	innerorts	300	Stadt Em- merich am Rhein	-	50	Neben- radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemein- samer Geh- und Radweg geführt	Änderung Radwegefüh- rung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€	1
RV_26	Netterden- sche Straße	zwischen Weseler Stra- ße und Reek- scher Weg	innerorts	630	Stadt Em- merich am Rhein	-	50	Neben- radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als getrenn- ter Geh- und Radweg ge- führt	Änderung Radwegefüh- rung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€	1

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radweg-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
RV_27	Netterden-sche Straße	zwischen Reekscher Weg und HansasträÙe	innerorts	700	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Radverkehr wird auf Gehweg "Radfahrer frei" geführt, Hebungen/Senkungen in Hauseinfahrten, fraglich ob Radfahrer nicht besser auf Fahrbahn geführt würden	Änderung Radwegführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_28	Wassenbergstraße	zwischen Berliner Straße und HansasträÙe	innerorts	480	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Radverkehr wird auf Gehweg "Radfahrer frei" geführt, Hebungen/Senkungen in Hauseinfahrten, fraglich ob Radfahrer nicht besser auf Fahrbahn geführt würden	Änderung Radwegführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_29	Wassenbergstraße	zwischen Berliner Straße und Am Löwentor	innerorts	330	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Radverkehr wird auf Gehweg "Radfahrer frei" geführt, Hebungen/Senkungen in Hauseinfahrten, fraglich ob Radfahrer nicht besser auf Fahrbahn geführt würden	Änderung Radwegführung; Beschilderung/Markierung	Radwegebenutzungspflicht aufheben; Beseitigung Beschilderung Zusatzzeichen "Radfahrer frei"	€€€€€€	1
RV_30	Nierenberger Straße	zwischen Wassenbergstraße und Dinslakener Straße/ Duisburger Straße	innerorts	1100	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	teilweise Schlaglöcher	Sanierung Oberfläche	Komplettausbau der Straße in 2021 Beidseitig gemeinsamer Geh-, Radweg ohne Benutzungspflicht mit Piktogramm.	€€€€€€	2
RV_31	Anliegerstraße parallel zur Eltener Straße	zwischen Van-den-Bergh-StraÙe und Borgheeser Weg	innerorts	210	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Hauptradweg	schlechte Oberflächenbeschaffenheit in der Anliegerstraße	Sanierung Oberfläche; Änderung Radwegführung	Oberflächensanierung; Alternative Wegführung mit Wegweisung; Planungen für den Ausbau der Straße liegen der Stadt bereits vor	€€€€€€	2
RV_32	Lobither Straße	zwischen Grenze Niederlande und Haagsche Straße	außerorts	620	Land NRW	3.960	100	Nebenradweg	kein Geh- und Radweg vorhanden; in den Niederlanden ist der Radweg gut ausgebaut und endet abrupt an der Grenze zu Deutschland	Neubau Geh- und Radweg	Der Bau eines Radweges ist erforderlich. Die Maßgaben sollten wenn möglich aus den Niederlanden übernommen werden. Die Planungen sind jedoch abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie, da die Straße ggfs. verlegt werden muss.	€€€€€€	3

ID_Nr	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radweg-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
RV_33	Reeser Straße	zwischen Weseler Straße und Ortseinfahrt Vraselt	außerorts	1.520	Land NRW	7.787	70	Haupt-radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m, besser 3,00 m prüfen	€€€€€€€	2
RV_34	Reeser Straße	zwischen Ortseinfahrt Vraselt und Kreuzung Schwarzer Weg/ Verbindungsstraße	innerorts	320	Land NRW	7.787	50	Haupt-radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m, besser 3,00 m prüfen; ein Ausbau ist jedoch nur durch	€€€€€€€	2
RV_35	Reeser Straße	zwischen Kreuzung Schwarzer Weg/ Verbindungsstraße und Ortsausfahrt Vraselt	außerorts	1.230	Land NRW	7.787	70	Haupt-radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m, besser 3,00 m prüfen	€€€€€€€	2
RV_36	Reeser Straße	zwischen Ortsausfahrt Vraselt und Ortseinfahrt Rees	außerorts	910	Land NRW	7.787	50	Haupt-radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m, besser 3,00 m prüfen	€€€€€€€	2
RV_37	Reeser Straße	zwischen Ortseinfahrt Praest und Ortsausfahrt Praest	innerorts	1.080	Land NRW	7.787	50	Haupt-radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m, besser 3,00 m prüfen	€€€€€€€	2
RV_38	Reeser Straße	zwischen Ortsausfahrt Praest und Grenze Rees	außerorts	975	Land NRW	7.787	70	Haupt-radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m, besser 3,00 m prüfen	€€€€€€€	2

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radweg-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
RV_39	Pionierstraße	zwischen Reeser Straße und Haus-Wenge-Weg	innerorts	1.985	Stadt Emmerich am Rhein	-	60	Nebenradweg	fehlender Geh- und Radweg	Beschilderung/ Markierung	Markierung Radschutzstreifen	€€€€€€	1
RV_40	Deichstraße	zwischen Lange Straße und Kupferstraße	außerorts	2.470	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	teilweise unebene Oberfläche (Flickenteppich), keine ebene Führung	Sanierung Oberfläche	Oberflächensanierung; Ende des Jahres 2020 ist eine Deichsanierung geplant und damit auch die Erneuerung der Straßenoberfläche	€€€€€€	3
RV_41	Netterdenschestraße		außerorts	412	Land NRW	1.256	70	Hauptradweg	fehlender Geh- und Radweg	Neubau Geh- und Radweg	Die Planungen liegen hier bei der Stadt Emmerich am Rhein. Zurzeit werden Grunderwerbsverhandlungen geführt zur Errichtung eines Geh-, Radweges.	€€€€€€	2
RV_42	Weseler Straße		außerorts	280	Land NRW	8.231	70	Nebenradweg	Radwegbreite unzureichend	Ausbau Radverkehrsanlage/ Sanierung Oberfläche	Insbesondere im Bereich der Bahnunterführung ist der beidseitig gemeinsame Geh- und Radweg zu schmal. Diese sollte bei den Planungen der neuen Betuwe-Linie Berücksichtigung finden bzw. bei Brückensanierungen ebenfalls saniert werden. Eine Verbreiterung ist aufgrund mangelnder Platzverhältnisse nicht möglich.	€€€€€€	3
RV_43	Emmericher Straße	Bereich Bahnunterführung	außerorts	355	Land NRW	5.647	50	Hauptradweg	kein Radangebot	Neubau Geh- und Radweg	Der Neubau eines Radweges ist erforderlich. Insbesondere an der Unterführung ist für eine sichere Radverkehrsführung zu sorgen. Diese sollte bei den Planungen der neuen Betuwe-Linie Berücksichtigung finden bzw. bei Brückensanierungen langfristig mit berücksichtigt werden.	€€€€€€	3
RV_44	Hinter dem Mühlenberg	zwischen Steintor und Martinikirchgang	innerorts	210	Stadt Emmerich am Rhein	-	30	-	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr	Errichtung einer Fahrradstraße	Die Errichtung einer Fahrradstraße sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorzugt wird. Nur Anlieger sollten auf der Straße zugelassen werden.	€€€€€€	1
RV_45	Spykerweg	zwischen Grenze zu Niederlanden (Zevenaar) und B8	außerorts		Stadt Emmerich am Rhein	-	70	-	Auf der Fahrbahn sind Schutzstreifen vorhanden, dennoch fahren die Pkws sehr schnell und die Radfahrenden fühlen sich unsicher.	Beschilderung/ Markierung	Um die Pkw-Fahrer auf Radfahrende aufmerksam zu machen, sollten Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen auf die Fahrradwege (Schutzstreifen) markiert werden.	€€€€€€	2

Anhang 7: Maßnahmentabellen Knotenpunkte

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radweg-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_01	Eltener Straße/ Am Halben Mond/ Steintor/ s'-Heerenberger Straße	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsigna- lisierung	Land NRW/ Stadt Em- merich am Rhein	14.110	50	Hauptrad- weg	Gefahrensituation durch abbie- genden LKW-Verkehr in Richtung Am Halben Mond, fehlende Markierung, Sichtbeziehung durch Bebauung beeinträchtigt; Radfahrer, die geradeaus fahren, werden vom Pkw- und Lkw- Verkehr übersehen; Viele Radfahrer halten sich an den dort stehenden Masten fest, daher fehlen beispielsweise Hal- tegriffe für Radfahrer	Beschilderung/ Markierung Anpassung LSA	Fahrbahnsanierung der L7 in 2021 ge- plant; Abbiegeleuchte für Linksabbieger inkl. LSA. LSA ist jetzt zeitabhängig, dem- nächst bedarfsabhängig – Einführung durch Landesbetrieb Straßen NRW; Einfärbung der Furt an den Übergängen s'-Heerenberger Straße und Am Halben Mond; Markierung mit Fahrradpikto- grammen.	€€€€€€	2
KN_02	Steintor/ Großer Wall/ Kleiner Wall	innerorts	unsignalisiert	Stadt Em- merich am Rhein/ Land NRW	14.110	50	Hauptrad- weg	Das Umlaufgitter ist für Fußgän- ger gedacht. Der Radfahrer wird auf die Stra- ße geführt und so wieder mit dem fließenden Verkehr geführt. Eine sichere Überleitung auf die Fahrbahn fehlt jedoch. Es besteht Konfliktpotenzial zwi- schen querenden Radfahrern und abbiegenden Kfz. Bordstein ist nicht abgesenkt.	Beschilderung/ Markierung; Änderung Radwege- führung	Abstände des Umlaufgitters vergrößern, damit Radfahrende, Lastenräder, Roll- stuhlfahrer, Rollatoren diese ungehin- dert passieren können; Einfärbung der Furt am Übergang der Mittelinsel; Barrierefreie Gestaltung im Zuge der Fahrbahnsanierung L7 (für das 2021 ge- plant)	€€€€€€	2
KN_03	Hohenzollern- straße/ Großer Wall	innerorts	unsignalisiert	Stadt Em- merich am Rhein/ Land NRW	14.110	50	-	Parkende Autos im Bereich des Kreuzungsbereichs. Von der Hohenzollernstr. auf Großer Wall abbiegen ist sehr gefährlich, da die geparkten Pkws auf dem Großen Wall die Sicht verhindern.	Beschilderung/ Markierung	Parkverbot durch VZ 283 am Kreuzungs- bereich, sodass Sichtbeziehung erhalten bleibt. Vorbereitung (Stellungnahme vom Lan- desbetrieb liegt vor)	€€€€€€	1
KN_04	Wallstraße/ Pesthof	innerorts	unsignalisiert	Stadt Em- merich am Rhein	-	50	Hauptrad- weg	fehlende Sichtbeziehung und unmittelbare Nähe zur großen Kreuzung Großer Wall/ Pesthof/ van-Gülpen-Straße	Beschilderung/ Markierung	Markierung einer Halte-/Wartelinie für Kfz-Verkehr auf der Straße Pesthof kurz vor der Kreuzung zur Wallstraße.	€€€€€€	3
KN_05	Van-Gülpen- Straße/ Großer Wall/	innerorts	unsignalisiert	Stadt Em- merich am Rhein	14.110	50	Nebenrad- weg	Radverkehr wird vor dem Kno- tenpunkt auf die Fahrbahn ge- führt. Die Markierung der Schutzstreifen sind nicht mehr sichtbar, daher fahren Radfahrer unmittelbar auf die Fahrbahn, sodass der Kfz-Verkehr die Rad- fahrer nicht sieht.	Beschilderung/ Markierung	Erneuerungen der Markierung und Wei- terführung von Radschutzstreifen in beide Fahrbahnrichtungen mit einer Breite von mind. 1,25 m (besser: 1,50 m gemäß ERA 2010)	€€€€€€	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radweg-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_06	Wallstraße/ Agnetenstraße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Emmerich am Rhein	-	30	Hauptradweg	Umlaufgitter verhindert eine zügige Direktverbindung	Beschilderung/ Markierung	Vergrößerung der Abstände des Umlaufgitters prüfen	€€€€€€	2
KN_07	Steinstraße/ Fährstraße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Emmerich am Rhein	-	30	Nebenradweg	fehlende Beschilderung in Richtung Rheinpromenade	Beschilderung/ Markierung	Ergänzung der Beschilderung in Richtung Rheinpromenade	€€€€€€	2
KN_08	Großer Löwe	innerorts	unsignaliert/ Innerortskreisel	Stadt Emmerich am Rhein	-	30	Nebenradweg	Die Hühnerstraße ist eine Einbahnstraße die von Nord nach Süd als geöffnete Einbahnstraße für den Radverkehr freigegeben ist. Am Großen Löwen müssten Radfahrer rein rechtlich aufgrund des Schildes rechts vorbei einen Bogen um den Brunnen fahren, an der schlecht einzusehenden Baustraße rechts abbiegen um dann wieder links in die Hühnerstraße einbiegen zu können. Viele Radfahrer missachten das Schild und fahren links am Brunnen vorbei, da es die direkte Verbindung zur Hühnerstraße darstellt.	Änderung Radwegführung; Beschilderung/ Markierung	Die Planungen sind abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie. Es wird jedoch empfohlen, die Änderung der gesamten Verkehrsführung zu prüfen. Unter anderem sollte die Freigabe für Radfahrer links am Brunnen vorbei geprüft werden. Beschilderung durch Zeichen "Radfahrer frei" prüfen	€€€€€€	2
KN_09	Ostwall	innerorts	unsignalisiert	Land NRW	14.110	50	Hauptradweg	Vorhandene Überquerungshilfe wird als unsicher wahrgenommen.	Umbau	Die Planungen sind abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie. Prüfung der Errichtung eines Kreisverkehrs	€€€€€€	3
KN_10	Ostwall/ Mennonitenstraße	innerorts	unsignalisiert	Land NRW/ Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Hauptradweg	Vom Ostwall aus kommend in Richtung Bahnhof ist die Überquerung der Mennonitenstraße unsicher. Der Radweg auf der gegenüberliegenden Seite ist für die Gegenrichtung freigegeben.	Beschilderung/ Markierung	Die Planungen sind abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie.	€€€€€€	2
KN_11	Bahnhofsstraße/ Hafenstraße	innerorts	unsignalisiert	Land NRW/ Stadt Emmerich am Rhein	10.124	50	Hauptradweg	Gefahrensituation durch abbiegenden LKW-Verkehr in Richtung Hafenstraße, hohes LKW-Aufkommen; Keine sichere Überquerung der Hafenstraße und der Bahnhofsstraße	Umbau	Die Planungen sind Abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie. Vorschlag: Errichtung eines Kreisverkehrs	€€€€€€	3

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkt-typ	Baulast-träger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät-zung	Priorisierung
KN_12	Reeser Straße/ Weseler Straße	außerorts	Knotenpunkt mit Teilsigna- lisierung	Land NRW	10.124/ 8.231/ 7.787	70	Hauptrad- weg	Lange Wartezeiten an LSA	Anpassung LSA	Anpassung LSA-Signalisierung	€€€€€€	2
KN_13	Wardstraße/ Eltener Straße	innerorts	unsignalisiert	Land NRW	14.110	50	Hauptrad- weg	Gefahrensituation durch abbie- genden LKW-Verkehr in Richtung Wardstraße	Beschilderung/ Markierung	Laut dem Landesbetrieb ist eine Fahr- bahnsanierung der L7 geplant (Umset- zung im Jahr 2021); Einfärbung der Furt am Übergang Wardstraße; Markierung von Fahrradpikto-grammen; Die Maßnahmen sind mit RV_02 ab- stimmen.	€€€€€€	1
KN_14	B8/ Eltener Stra- ße	innerorts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW	14.110/ 5.647	50	Hauptrad- weg	fehlende Markierung, unsichere Kreuzung aufgrund hohem Ver- kehrsaufkommen	Umbau/ Umgestal- tung des Knoten- punktes	Laut dem Landesbetrieb ist eine Fahr- bahnsanierung der L7 geplant (Umset- zung im Jahr 2021); Die Errichtung einer LSA ist mit den Maßnahmen RV_02 abzustimmen.	€€€€€€	3
KN_15	B8/ Jürgenstra- ße/ Borgheeser Weg	innerorts	unsignalisiert	Bund/ Stadt Em- merich am Rhein	5.647	70	Hauptrad- weg	unsichere Querung für Radfahrer über Jürgenstraße/ Borgheeser Weg	Umbau	In Abhängigkeit der geplanten Errichtung einer Lichtsignalanlage an der Van-den- Bergh-Straße ist auch der Ausbau der Jürgenstraße, Hendrikstraße und der Germaniastraße mittelfristig geplant, wobei im Zuge der Planungen auch die Situation an diesem Knotenpunkt über- prüft werden wird.	€€€€€€	1

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkt-typ	Baulast-träger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät-zung	Priorisierung
KN_16	B8/ Fackeldey-straße	außer-orts	unsignalisiert	Bund	5.647	70	Hauptrad-weg	Radfahrer die aus Richtung Hüthum und Elten kommen über die B8 bzw. aus dem Norden Emmerichs und in Richtung Ha-fen bzw. Spijk (Niederlande) fahren wollen, sollten an dieser Stelle die Straße überqueren in die Fackeldeystraße	Beschilderung/ Markierung	Errichtung einer Wegweisung (u.a. Spijk/Emmerich Innenstadt)	€€€€€€	1
KN_17	B8/ Ingenkamp-straße	innerorts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW/ Stadt Emmerich am Rhein	5.647	50	Hauptrad-weg	unebener Übergang	Umbau	Im Zuge der Fahrbahnsanierung in der Ortslage Hüthum wird der Radweg mit saniert. Barrierefreie Absenkung des Geh- und Radweges	€€€€€€	2
KN_18	B8	außer-orts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW	5.647	50	Hauptrad-weg	Am Viadukt befindet sich kein Radweg. Die Durchfahrt mit dem Fahrrad ist sehr gefährlich.	Umbau	vgl. Maßnahme RV_43; Planungen abhängig vom Planfeststel-lungsverfahren der Betuwe-Linie	€€€€€€	3
KN_19	B8/ Bergstraße	innerorts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW	3.848	50	Hauptrad-weg	Unsichere Überleitung des Rad-verkehrs auf Fahrbahn. Eine Beschilderung mit dem VZ 138-10 ist am endenden Radweg bereits vorhanden.	Umbau	Einengung der Fahrbahn; Schaffung einer Überleitung des Rad-wegs auf die Fahrbahnaus beiden Rich-tungen Furt aufbringen in FR Bergstraße. Aufhebung der Radwegebenutzungs-pflicht.	€€€€€€	1
KN_20	B8/ Lobither Straße	innerorts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW	3.848/ 2.054	50	Nebenrad-weg	Autofahrer missachten querende Radfahrer und Fußgänger	Beschilderung/ Markierung	Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW. Überprüfung der Markierung.	€€€€€€	1
KN_21	B8/ Kolpingstra-ße	innerorts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW	2.054	50	Hauptrad-weg	unebener Übergang	Umbau	Im Zuge einer möglichen Fahrbahn-sanierung in der Kölpingstraße kann ein Umbau erfolgen. Barrierefreie Absen-kung des Geh- und Radweges	€€€€€€	2
KN_22	Hüthumer Stra-ße/ B220/ Kapellenberger Weg	außer-orts	unsignalisiert	Stadt Em-merich am Rhein/ Land NRW	21.244	70	Hauptrad-weg/ Ne-benradweg	unsichere Querung für Fußgän-ger und Radfahrer insbesondere bei sehr hohem Verkehrsauf-kommen problematisch und mit langen Wartezeiten verbunden	Errichtung Que-rungshilfe	Errichtung von zwei Querungshilfen kurz vor den Abbiegespuren, damit Fußgän-ger und Radfahrer aus Nord bzw. Süd-richtung sicherer und zügiger die Straße überqueren können, um in die Hüthumer Straße bzw. Kapellenberger Straße ein-zubiegen.	€€€€€€	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkt- typ	Baulast- träger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priorisierung
KN_23	Ostermayerstraße/ B220/ Weseler Straße	außer- orts	Knotenpunkt mit Vollsigna- lisierung	Bund/ Land NRW	21.244	70	Hauptrad- weg	freier Rechtsabbieger, Kfz- Verkehr wird nicht auf den que- renden Fuß- und Radverkehr aufmerksam gemacht.	Beschilderung/ Markierung	Ergänzung des VZ 205 durch das Zusatz- zeichen VZ 1000-32; Prüfung der Errichtung einer Signalleuch- te	€€€€€€	1
KN_24	s-Heerenberger Straße	außer- orts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW	21.244	70	Hauptrad- weg	unsichere Querung für Fußgän- ger und Radfahrer, da Kfz- Verkehr von der B220 aus kom- mend sehr schnell in die 's- Heerenberger Straße einfahren. Auch beim Abbiegen aus der 's- Heerenberger Straße fahren die Autofahrer bis auf den Übergang vor, um Sicht auf die B220 zu haben.	Beschilderung/ Markierung	Erneuerung und Einfärbung der Furt am Übergang der 's-Heerenberger Straße; Markierung von Fahrradpiktogrammen	€€€€€€	1
KN_25	Dechant- Sprünken- Straße/ Weseler Straße/ Marie-Curie- Straße	außer- orts	Knotenpunkt mit Vollsigna- lisierung	Kreis Kleve	6.459	70	Nebenrad- weg	LSA mit Anforderungstaster	Anpassung LSA	Radsignal mit Vorlauf schalten	€€€€€€	2
KN_26	Netterdensche Straße/ Weseler Straße	außer- orts	Knotenpunkt mit Teilsigna- lisierung	Land NRW	8.231	70	Hauptrad- weg/ Ne- benradweg	LSA mit Anforderungstaster	Anpassung LSA	Radsignal mit Vorlauf schalten	€€€€€€	2
KN_27	Duisburger Stra- ße/ Weseler Straße	außer- orts	unsignalisiert	Land NRW	8.231	70	Nebenrad- weg	unsichere Querung für Fußgän- ger und Radfahrer, Autofahrer berücksichtigen nicht den beid- seitig querenden Fuß- und Rad- verkehr	Umbau	Erneuerung und Einfärbung der Furt am Übergang Duisburger Straße	€€€€€€	2
KN_28	Gerhard-Storm- Straße/ Goebelstraße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Em- merich am Rhein	-	50	Nebenrad- weg	Am Knotenpunkt treffen unter- schiedliche Radwegführungen aufeinander. Teilweise wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt oder auf getrennten baulichen Geh- und Radwegen	Beschilderung/ Markierung	Überprüfung der Markierung an der Gerhard-Storm-Straße	€€€€€€	1
KN_29	Gerhard-Storm- Straße/ Hansastraße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Em- merich am Rhein	-	50	Nebenrad- weg	mangelhafte Furtmarkierung	Beschilderung/ Markierung	Erneuerung der Furt; Markierung von Fahrradpikto-grammen	€€€€€€	1
KN_30	s'Heerenberger Straße/ Nollenburger Weg/ Gerhard-Storm- Straße	innerorts	Kreisverkehr innerorts	Stadt Em- merich am Rhein	-	50	Nebenrad- weg	unklare Vorfahrtsregelung auf- grund verblaster Vorfahrt achten Beschilderung	Beschilderung/ Markierung	Erneuerung der Vorfahrt achten Beschilderung	€€€€€€	1

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkt-typ	Baulast-träger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät-zung	Priorisierung
KN_31	Reeser Straße/ Pionierstraße	außer-orts	unsignalisiert	Land NRW	7.787	70	Hauptrad-weg	fehlende Furtmarkierung	Beschilderung/ Markierung	Erneuerung und Einfärbung der Furt am Übergang; Markierung von Fahrradpiktogrammen	€€€€€€	1
KN_32	Netterdensche Straße/ Aut-bahnauf-fahrt A3 in Richtung Oberhausen	außer-orts	unsignalisiert	Land NRW	1.256	70	Hauptrad-weg	Straßenbegleitender Zweirich-tungsradweg an Vorfahrtsstraße. Radfahrer sind bevorzugt. Autofahrer berücksichtigen que-rende Radfahrer nicht.	Beschilderung/ Markierung	Ergänzung der Beschilderung durch VZ 205.	€€€€€€	1
KN_33	Netterdensche Straße/ Aut-bahnauffahrt A3 in Richtung Nie-derlande	außer-orts	unsignalisiert	Land NRW	1.256	70	Hauptrad-weg	Straßenbegleitender Zweirich-tungsradweg an Vorfahrtsstraße. Radfahrer sind bevorzugt. Autofahrer berücksichtigen que-rende Radfahrer nicht.	Beschilderung/ Markierung	Ergänzung der Beschilderung durch VZ 205.	€€€€€€	1
KN_34	B8/ Eltener Stra-ße	innerorts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW	14.110/ 5.647	50	Hauptrad-weg	fehlende Markierung, unsichere Kreuzung aufgrund hohem Ver-kehrsaufkommen an der Mittele-insel der B8	Umbau/ Umgestal-tung des Knoten-punktes	Errichtung LSA (vgl. Maßnahme KN_14); Planungen zur Errichtung einer LSA-Anlage laufen bereits durch das Land NRW.	€€€€€€	2
KN_35	B220/ Auto-bahnauffahrt A3 in Richtung Nie-derlande	außer-orts	unsignalisiert	Bund	21.244	70	Hauptrad-weg	Straßenbegleitender Zweirich-tungsradweg an Vorfahrtsstraße. Radfahrer sind bevorzugt. Autofahrer berücksichtigen que-rende Radfahrer nicht.	Beschilderung/ Markierung; Änderung Radver-kehrsführung	Überprüfung der Markierung.	€€€€€€	2
KN_36	Im Bereich Am Leegmeer und Wassnbergstra-ße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Em-merich am Rhein	-	50	Nebenrad-weg	Parkende Pkws parken sehr häu-fig auf dem vorhandenen Fahr-radweg, obwohl ein Haltever-botsschild dies verbietet. Das Schild ist nicht im direkten Sicht-feld des Pkw-Fahrer angebracht, sodass es übersehen werden kann.	Beschilderung/ Markierung	Das Halteverbotsschild sollte so versetzt werden, dass alle Verkehrsteilnehmer dies sichtlich erkennen können.	€€€€€€	1





Beschlusslauf

TOP _____
Datum

Verwaltungsvorlage

öffentlich

29.07.2020

Betreff

Ordnungsbehördliche Verordnung über die Offenhaltung von Verkaufsstellen im Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein an Sonntagen im Jahr 2020

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt den Erlass der beigefügten Zweiten Ordnungsbehördlichen Verordnung über die Offenhaltung von Verkaufsstellen im Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein an Sonntagen im Jahr 2020.

25.08.2020 06 - 16 2327/2020 Rechnungsprüfungsausschuss

Stimmen dafür 10 Stimmen dagegen 0 Enthaltungen 0

25.08.2020 06 - 16 2327/2020 Haupt- und Finanzausschuss

Stimmen dafür 19 Stimmen dagegen 0 Enthaltungen 0

08.09.2020 06 - 16 2327/2020 Rat



		TOP Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	öffentlich	06 - 16 2327/2020	29.07.2020

Betreff

Ordnungsbehördliche Verordnung über die Offenhaltung von Verkaufsstellen im Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein an Sonntagen im Jahr 2020

Beratungsfolge

Rechnungsprüfungsausschuss	25.08.2020
Haupt- und Finanzausschuss	25.08.2020
Rat	08.09.2020

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt den Erlass der beigefügten Zweiten Ordnungsbehördlichen Verordnung über die Offenhaltung von Verkaufsstellen im Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein an Sonntagen im Jahr 2020.

Sachdarstellung :

Der Vorstand der Emmericher Werbegemeinschaft e.V. (EWG e.V.) hat in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderungs- und Stadtmarketing Gesellschaft Emmerich am Rhein mbH (Wifö GmbH) am 24. Juli 2020 den Antrag gestellt, im Rahmen einer ordnungsbehördlichen Verordnung folgende Sonntage als verkaufsoffene Sonntage im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie im Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein freizugeben:

- Sonntag, den 20. September 2020
- Sonntag, den 08. November 2020
- Sonntag, den 06. Dezember 2020

I. Vorbemerkung

Mit Ordnungsbehördlicher Verordnung über die Offenhaltung von Verkaufsstellen im Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein an Sonntag im Jahr 2020 vom 03.03.2020 hat die Stadt Emmerich am Rhein als örtliche Ordnungsbehörde drei verkaufsoffene Sonntage freigegeben. Das Offenhalten von Verkaufsstellen war gem. § 6 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 1 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten – Ladenöffnungsgesetz LÖG NRW - insbesondere aus dem Zusammenhang mit Öffentlichen Veranstaltungen begründet.

Aufgrund der Verordnung zum Schutz vor Neuinfizierungen mit dem Coronavirus SARS-CoV-2 - Coronaschutzverordnung - waren große Festveranstaltungen zunächst zwischen dem 10.03 und 31.08.2020 abzusagen. Inzwischen wurde der Zeitraum verlängert bis zum 31.10.2020. Vor diesem Hintergrund entfielen die beiden verkaufsoffenen Sonntage am 10.03. („Emmericher Autoshow“) und 10.05. („Feuerwehr-Sternfahrt“). Auch der für den 20.09. geplante verkaufsoffene Sonntag wäre unter den bisherigen Bedingungen aufgrund der abgesagten Veranstaltung „Streetfood meets Stadtfest“ nicht durchführbar gewesen.

Mit dem Runderlass „Ladenöffnungsgesetz (LÖG NRW)“ in der 2. Neufassung vom 14.Juli 2020 hat das Wirtschaftsministerium NRW insbesondere vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie für den Einzelhandel die Rahmenbedingungen neu definiert und die Festsetzung verkaufsoffener Sonntage grundsätzlich ermöglicht.

II. Rechtliche Ausgangslage

Gem. § 6 Abs. 1 Ladenöffnungsgesetzes NRW (LÖG NRW) dürfen Verkaufsstellen an jährlich maximal 8 nicht unmittelbar aufeinanderfolgenden Sonn- und Feiertagen „im öffentlichen Interesse“ ab 13 Uhr bis zur Dauer von 5 Stunden geöffnet sein.

Die möglichen Sachgründe werden in § 6 Abs. 1 Satz 2 beispielhaft aufgezählt. Ein öffentliches Interesse liegt gem. § 6 Abs. 1 Satz 2 LÖG NRW insbesondere vor, wenn die Öffnung

1. im Zusammenhang mit örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen erfolgt
2. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung eines vielfältigen stationären Einzelhandelsangebots dient,
3. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche dient
4. der Belebung der Innenstädte, Ortskerne, Stadt- oder Ortsteilzentren dient

5. die überörtliche Sichtbarkeit der jeweiligen Kommune als attraktiver und lebenswerter Standort insbesondere für den Tourismus und die Freizeitgestaltung, als Wohn- und Gewerbestandort sowie Standort von kulturellen und sportlichen Einrichtungen steigert.

Nach § 6 Abs. 4 LÖG NRW wird die zuständige Ordnungsbehörde ermächtigt, die Tage nach § 6 Abs. 1 LÖG NRW durch Verordnung freizugeben. Vor Erlass der Rechtsverordnung sind die zuständigen Gewerkschaften, Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände, die Kirchen, die jeweiligen Industrie- und Handelskammer sowie die Handwerkskammer anzuhören. Im Rahmen der Entscheidung zur Freigabe verkaufsoffener Sonn- und Feiertage im Sinne des § 6 Abs. 1 Satz 1 LÖG NRW gilt im Rahmen einer Abwägung zu prüfen, ob einer der o.a. Sachgründe oder ein sonstiger Sachgrund tatsächlich vorliegt und ggfs. in Kombination mit anderen Sachgründen die konkrete Ladenöffnung im Einzelfall rechtfertigen kann.

Da verkaufsoffene Sonn- und Feiertage landesweit regelmäßig an größere Veranstaltungen geknüpft sind, hat das Wirtschaftsministerium NRW dies zum Anlass genommen, das für die Durchführung verkaufsoffener Sonntage erforderliche öffentliche Interesse, insbesondere die unter § 6 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 2 und 4 LÖG NRW genannten Sachgründe, in Zusammenhang mit den Folgen der Corona-Pandemie für den Einzelhandel zu stellen und darüber hinaus die Bekämpfung der Corona-Pandemie-Auswirkungen als weiteren nicht normierten Sachgrund zu beschreiben. Diese Sachgründe, so das Wirtschaftsministerium, stärken das öffentliche Interesse an einer sonn- oder feiertäglichen Ladenöffnung und treffen flächendeckend in NRW zu. Daher sollten Ladenöffnungen, die ihren Grund in der Corona-Pandemie haben, auf diese Sachgründe gestützt werden.

III. Begründung des öffentlichen Interesses auf Grundlage des Antrages der Emmericher Werbegemeinschaft e.V. auf Festsetzung verkaufsoffener Sonntage im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie am 20.09., 08.11. und 06.12.2020

Der Vorstand der EWG e.V. hat in Zusammenarbeit mit der Wifö GmbH die Zulassung verkaufsoffener Sonntage am 20.09., 08.11. und 06.12.2020 beantragt. In dem beiliegenden Antragsschreiben vom 24.07.2020 (Anlage 1) werden die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Einzelhandel, die Gastronomie und sämtliche Dienstleister in Emmerich am Rhein ausführlich beschrieben.

Die Verwaltung begründet auf Grundlage des Antrages das Vorliegen eines hinreichenden öffentlichen Interesses anhand der unter Ziffer II. aufgeführten Sachgründe und der Ausführungen des Runderlasses des Wirtschaftsministeriums NRW wie folgt:

1. Erhalt und Stärkung örtlicher Einzelhandelsstrukturen (§ 6 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 2 LÖG NRW)

Nach § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 LÖG NRW liegt ein die Ladenöffnung rechtfertigendes Interesse vor, wenn die Öffnung dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung eines vielfältigen stationären Einzelhandelsangebotes dient.

Der stationäre Einzelhandel ist aufgrund der Corona-Pandemie in allen Kommunen in NRW gefährdet.

Die Schließung der Ladenlokale vom 18.03. bis 20.04.2020 bzw. 10.05.2020, die weiterhin nur eingeschränkt zulässige Nutzung unter Beachtung selbst erarbeiteter Hygienekonzepte ist auch in Emmerich am Rhein im Vergleich zum Vorjahr mit erheblichen Umsatz- und Kundenfrequenzrückgängen verbunden.

Die mit der Aufhebung des „Lockdowns“ verknüpfte Erwartung an eine Belebung des Einzelhandels wurde nicht erreicht. Die Tagestouristen, Teilnehmer von Bustouren und niederländische Gäste, die bislang den Emmericher Einzelhandel aufsuchten, bleiben aus bzw. konzentrieren sich eingeschränkt auf den Besuch der hiesigen Gastronomie.

Der Einzelhandel in Emmerich am Rhein hat einen erheblichen Abfluss der Kaufkraft zu verkräften, was nachfolgende Kennziffern im Vergleich mit anderen kreisangehörigen Kommunen belegen:

	Einzelhandelszentralität	einzelhandelsrelevante Kaufkraft / pro Kopf
Emmerich am Rhein	90,0	6.154 Euro
Geldern	106,5	7.063 Euro
Goch	109,6	6.504 Euro

Die sinkende Attraktivität der Innenstadt für Besucher bzw. Kunden lässt sich anhand der Zentralitätskennziffer ablesen. Die Zentralitätskennziffer drückt das Verhältnis aus dem Einzelhandels-Umsatz einer Stadt zu der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft aus. Liegt der Wert unter 100, wird mehr einzelhandelsrelevante Kaufkraft an andere Gebiete abgegeben als gebunden. Mit einem Wert von 90,0 stellt sich die Zentralitätskennziffer der Stadt Emmerich am Rhein als Kennzeichen eines Kaufkraftabflusses dar.

Die Abwanderung der Kaufkraft wird forciert durch die Konkurrenz des Internet- und Versandhandels. Darüber hinaus muss sich der Einzelhandel gegen die großzügigen Öffnungszeiten und Sonntagsöffnungen in den nahegelegenen niederländischen Grenzstädten behaupten.

Während des „Lockdowns“ wurde in Emmerich am Rhein der Betrieb von 2 Einzelhandelsgeschäften aufgegeben. Eine weitere Schließung ist angekündigt. In anderen Unternehmen bleibt die Finanzlage angespannt. Unter Berücksichtigung dessen, dass 2019 bereits 7 Geschäfte geschlossen wurden, droht eine Verödung der Haupteinkaufsstraßen.

Verkaufsoffene Sonntage werden sowohl von Einwohnern als auch von Besuchern genutzt, um den Einzelhandel aufzusuchen. Aufgrund der Erfahrungen der Vergangenheit ist die Ladenöffnung an verkaufsoffenen Sonntagen im Einzelhandel mit erheblichen Mehreinnahmen verbunden. Die Ladenöffnung trägt dazu bei, die Wertigkeit des Einzelhandels ins Bewusstsein zu rufen und die Kundenfrequenz zu stabilisieren. Verkaufsoffene Sonntage sind daher ein wesentlicher Bestandteil zum Erhalt des Einzelhandels in Emmerich am Rhein.

2. Belebung der Innenstädte, Ortskerne, Stadt- oder Ortsteilzentren (§ 6 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 4 LÖG NRW)

Neben der Stärkung des Einzelhandels kann gem. § 6 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 4 LÖG NRW auch die grundsätzliche Belebung der Innenstadt oder einzelner Ortsteilzentren das öffentliche Interesse an der Festsetzung verkaufsoffener Sonntage begründen.

Während des über Wochen dauernden „Lockdowns“ waren nicht nur Einzelhandelsgeschäfte geschlossen. Die Schließung betraf ebenso Bau- und andere Fachmärkte, Gaststätten und Dienstleister aller Art. Aufgrund der weiterhin bestehenden Einschränkungen und Auflagen entfällt der „Einkaufsbummel“ der Einwohner und Besucher, der die Innenstädte belebt. Gem. der vom Handelsverband NRW veröffentlichten Daten ist ein erheblicher Rückgang der Passantenfrequenz in den Innenstädten festzuhalten.

Auch die Innenstadt Emmerichs hat nach Wiedereröffnung der Läden nach dem „Lockdown“ Passanten eingebüßt. Neben den unter Ziffer 1 dargestellten Auswirkungen auf den Einzelhandel hat auch die örtliche Gastronomie, die ganz erheblich zur Attraktivität und Lebendigkeit der Innenstadt beiträgt, Umsatzeinbußen zu verzeichnen. Das aufgrund der Hygienemaßnahmen eingeschränkte Platzangebot ist mit einem Rückgang der Gästezahlen verbunden. Entsprechend geringer ist die Anzahl der Besucher der Rheinpromenade, die den Besuch für einen Gang durch die Innenstadt und Gelegenheitseinkäufe nutzen.

Verkaufsoffene Sonntage locken Einwohner, Tagestouristen und niederländische Gäste in die Innenstadt und tragen in nicht unerheblichem Maße zur Belebung bei. Die erhöhte Passantenfrequenz ist mit der Erwartung verbunden, dass die Wertigkeit des ortsansässigen Handels, der Dienstleister und der Gastronomie erkannt werden und zu einer dauerhaften Stabilisierung sowie Erhöhung der Kunden- und Besucheranzahl führen.

3. Bekämpfung der Corona-Pandemie-Auswirkungen als nicht normierter Sachgrund

Die Bekämpfung der Corona-Pandemie-Auswirkungen ist ein nicht ausdrücklich normiertes öffentliches Interesse. Gem. Runderlass des Wirtschaftsministeriums NRW besteht gesellschaftlich ein erhebliches Interesse daran, dass die gesamte Wirtschaft und insoweit insbesondere auch der lokale Einzelhandel in Folge der durch die Corona-Pandemie erlittenen Schwächungen gestärkt wird und durch die Vermeidung einer Welle von Betriebsaufgaben die Folgen für einzelne Betroffene (etwa Ladeninhaber und Angestellte) so gering wie möglich gehalten werden.

Die Schließung der Ladenlokale der Einzelhändler, Gastronomen und Dienstleister während des „Lockdowns“ sowie die aufgrund der Hygieneschutzvorschriften eingeschränkte Öffnung führen nicht nur zu Einkommensverlusten bei den örtlichen Unternehmen sondern ist auch mit nachhaltige Auswirkungen auf die Produzenten der verkauften Güter verbunden. Bund und Länder haben zahlreiche Programme aufgelegt, um von der Corona-Krise betroffene Unternehmen zu unterstützen, zum Teil über Zuschussregelungen, insbesondere aber über Kreditgewährung.

50% der Teilnehmer einer Unternehmensbefragung der Wifö GmbH zu den Auswirkungen der Coronakrise Anfang Juni gaben an, Kurzarbeit beantragt zu haben. Ein Anteil der Befragten kündigt eine Verlängerung der Anträge auf Kurzarbeit (19%) bzw. ein Personalabbau (25%) an. 60% der Befragten haben die NRW-Soforthilfe in Anspruch genommen. Ein Teil der Unternehmen befürchtet, aufgrund eigener Bemühungen, die Kosten zu senken bzw. die Umsatzrückgänge zu beschränken, Zuschüsse zurückzahlen zu müssen. Aufgrund eingebrochener Neukundenakquise sehen sich die Unternehmen wirtschaftlich vor enorme Herausforderungen gestellt.

Impulse zur Schaffung zusätzlicher Umsatzmöglichkeiten, wie dies verkaufsoffene Sonn- und Feiertage darstellen, sind notwendig. Neben anderen Instrumenten dienen sie dazu, die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie abzuschwächen.

Eine Bekämpfung der Auswirkungen der Corona-Pandemie ist umso mehr geboten, wenn aufgrund der Pandemie bereits festgesetzte verkaufsoffene Sonntage ausfallen, weil die

damit im Zusammenhang stehende Veranstaltung nicht durchführbar ist. Die Neufestsetzung der drei verkaufsoffenen Sonntage ist insoweit als unmittelbare Maßnahme zur Bekämpfung der Pandemiefolgen einzuordnen.

Schließlich ist im Sinne des Infektionsschutzes zu berücksichtigen, dass über die Ladenöffnung an den 3 Sonntagen eine gewisse Entzerrung des Verkaufsverhaltens erreicht werden kann. Da voraussichtlich viele Kunden den Sonntag als Einkaufstag nutzen werden, verteilen sich die Kunden auf mehrere Wochentage. Dies kann bei Einhaltung der Hygienevorschriften zu einer Verringerung der Ansteckungsgefahr beitragen. Somit ist auch mit der Entzerrung der Einkaufszeiten ein öffentliches Interesse verbunden.

IV. Höchstanzahl / Dauer / Örtliche Beschränkung

Gem. § 6 Abs. 1 LÖG NRW darf im Wege der Ordnungsbehördlichen Verordnung bei Vorliegen eines öffentlichen Interesses die Öffnung von Verkaufsstellen an jährlich maximal 8 nicht unmittelbar aufeinanderfolgenden Sonn- und Feiertagen ab 13 Uhr bis zur Dauer von 5 Stunden gestattet werden.

Die EWG e.V. und Wifö Gmbh beantragen die Öffnung der Ladenlokale an 3 Sonntagen in der Zeit von 13 Uhr bis 18 Uhr. Die gem. LÖG NRW zulässige Anzahl wird damit erheblich unterschritten. In Bezug auf die Größe der Stadt und die Zahl der Einzelhändler wird die Zahl der beantragten verkaufsoffenen Sonntage seitens der Verwaltung als verhältnismäßig angesehen. Für die Beschäftigung der Arbeitnehmer von Verkaufsstellen gelten bei Öffnung an Sonn- und Feiertagen die Schutzvorschriften des § 10 LÖG NRW i.V.m. § 11 Arbeitszeitgesetz.

Die Innenstadt stellt den bedeutendsten Einzelhandelsstandort in Emmerich am Rhein dar. Es ist vorgesehen, die Ladenöffnung auf den Innenstadtbereich (= innerhalb der „Wälle“ begrenzt durch Kleiner Wall, Großer Wall, Ostwall, Bahnhofstraße bis zur Kreuzung Hafestraße, Hafestraße, Industriestraße ab Kreuzung Hafestraße, Parkring und Rheinpromenade) zu begrenzen.

V. Anhörung gem. § 6 Abs. 4 LÖG NRW**

Im gesetzlich vorgeschriebenen Anhörungsverfahren wurden folgende Institutionen beteiligt:

- ver.di, Bezirk Duisburg-Niederrhein
- Niederrheinische IHK - Duisburg
- Handelsverband NRW Kreis Kleve e.V.
- Handwerkskammer Düsseldorf
- Kath. Kirchengemeinde St. Christophorus
- Ev. Kirchengemeinde Emmerich

Die Niederrheinische IHK und der Handelsverband NRW erheben keine Bedenken gegen die Öffnung der Verkaufsstellen an 3 Sonntagen.

Die Gewerkschaft Ver.di lehnt die beantragte Ladenöffnung an den 3 genannten Sonntagen ab. Der Erlass des Wirtschaftsministeriums NRW wird seitens Ver.di als rechtswidrig eingestuft, „da auch die Corona-Pandemie nicht den Schutz des Sonntags und der damit einhergehenden Rechtsprechung außer Kraft setzt.“ Ver.di hat angekündigt, entsprechende Rechtsmittel gegen den Beschluss einer Ordnungsbehördlichen Verordnung einzulegen.

Die Stellungnahmen der Handwerkskammer Düsseldorf, des Presbyteriums der Evang. Kirchengemeinde und der Katholischen Kirchengemeinde lagen bis zur Erstellung der Vorlage noch nicht vor und werden daher in der Sitzung bekanntgegeben.

IV. Fazit

Der Erhalt und die Stärkung örtlicher Einzelhandelsstrukturen in Emmerich am Rhein und die Belebung der Innenstadt einerseits und die Bekämpfung der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die örtlichen Unternehmen waren Anlass für EWG und Wifö GmbH die Festsetzung von 3 verkaufsoffenen Sonntagen am 20.09, 08.11. und 06.12.2020 zu beantragen.

Zur Steuerung der Ansiedlung von Einzelhandel hat der Rat der Stadt Emmerich am Rhein 2011 ein Einzelhandelskonzept auf dem Weg gebracht, dessen Fortschreibung 2017 beschlossen wurde. Die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes stellt in Bezug auf den Einzelhandelsbestand der Innenstadt einen deutlichen Rückgang der Betriebsanzahl fest. Mit dem Ziel, u.a. zu einer Attraktivitätssteigerung der Innenstadt beizutragen, wurde 2016/2017 das Integrative Stadtentwicklungskonzept 2025 erstellt.

Darauf aufbauend verfolgen die geplanten Ladenöffnungen das Ziel, die Innenstadt zu beleben und ihre Attraktivität zu steigern. Ziel ist es u.a., Immobilienleerständen, Abwanderungen oder Geschäftsaufgaben von Einzelhändlern entgegenzuwirken und somit die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Lebens- und Wohnverhältnisse der örtlichen Bevölkerung, insbesondere einen möglichen „Trading-Down-Effekt“ zu vermeiden.

Nach Prüfung der Verwaltung liegen in Emmerich am Rhein die in diesen Fällen flächendeckend in NRW zutreffenden Sachgründe des § 6 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 2 und 4 sowie die unbenannten Sachgründe „Bekämpfung der Corona-Pandemie-Auswirkungen“ und „Infektionsschutz“ vor.

Das öffentliche Interesse an der beabsichtigten Öffnung der Verkaufsstellen für jeweils 5 Stunden an insgesamt 3 Sonntagen ist aus Sicht der Verwaltung gegeben und rechtfertigt eine Ausnahme von der Sonntagsruhe.

Sonn- und Feiertage sind nach Art. 140 GG i. V. m. Art. 139 der insoweit weitergeltenden Weimarer Reichsverfassung „Tage der Arbeitsruhe und der seelischen Erhebung“ und nach Maßgabe des Gesetzes über die Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz NW) geschützt.

Dem gegenüber steht das Ziel der Stadt Emmerich am Rhein, den ohnehin schon geringen Bestand des Einzelhandels zu bewahren und bestenfalls zu erweitern, um das Interesse an Emmerich als Wohn- und Arbeitsplatzstandort, als Gewerbestandort und als Standort für Tourismus zu steigern.

Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, dem Antrag der EWG und Wifö GmbH vom 24. Juli 2020, zur Öffnung der Verkaufsstellen in der Innenstadt am Sonntag, den 20.09.2020, am Sonntag, den 08.11.2020 und am Sonntag, den 06.12.2020, durch Erlass der beiliegenden Ordnungsbehördlichen Verordnung stattzugeben.

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.

Peter Hinze
Bürgermeister

Anlage/n:

06 - 16 2327 2020 A 1 Zweite VO verkaufsoffene Sonntage 2020
06 - 16 2327 2020 A 2 Antrag EWG Wifö verkaufsoffene Sonntage

Vorlagen-Nr.: **06 - 16 2327/2020**

Betreff: **Ordnungsbehördliche Verordnung über die Offenhaltung von Verkaufsstellen im Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein an Sonntagen im Jahr 2020**

Handzeichen

Rechnungsprüfungsamt	
Finanzwesen	
Sachbearbeiter des Fachbereiches	
Fachbereichsleiter	
Dezernent	

Zweite Ordnungsbehördliche Verordnung über die Offenhaltung von Verkaufsstellen im Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein an Sonntagen im Jahr 2020

Aufgrund des § 6 Abs. 4 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungsgesetz – LÖG NRW) vom 16. November 2006 (GV.NRW.2006 S.516), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22.03.2018 (GV NRW S. 172) i. V. m. den §§ 27 und 31 des Gesetzes über den Aufbau und die Befugnisse der Ordnungsbehörden (Ordnungsbehördengesetz OBG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Mai 1980 (GV NRW S. 528) zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 30. Juni 2020 (GV NRW S. 456a) wird von der Stadt Emmerich am Rhein als örtliche Ordnungsbehörde gemäß dem Beschluss des Rates der Stadt Emmerich am Rhein vom 08.09.2020 folgende ordnungsbehördliche Verordnung erlassen.

§ 1

1. Verkaufsstellen dürfen im Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein innerhalb der Wälle begrenzt durch Kleinen Wall, Großer Wall, Ostwall, Bahnhofstraße bis zur Kreuzung Hafestraße, Hafestraße, Industriestraße ab Kreuzung Hafestraße, Parkring und Rheinpromenade an folgenden Sonntagen in der Zeit von 13.00 Uhr bis 18.00 Uhr geöffnet sein:
 - Sonntag, der 20.09.2020
 - Sonntag, der 08.11.2020
 - Sonntag, der 06.12.2020

Die beschriebene Fläche der Innenstadt ist in der Anlage als schraffierte Fläche dargestellt.

§ 2

1. Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen des § 1 Verkaufsstellen außerhalb der genannten Örtlichkeiten und Geschäftszeiten öffnet.
2. Die Ordnungswidrigkeit kann nach § 12 des LÖG NRW mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.

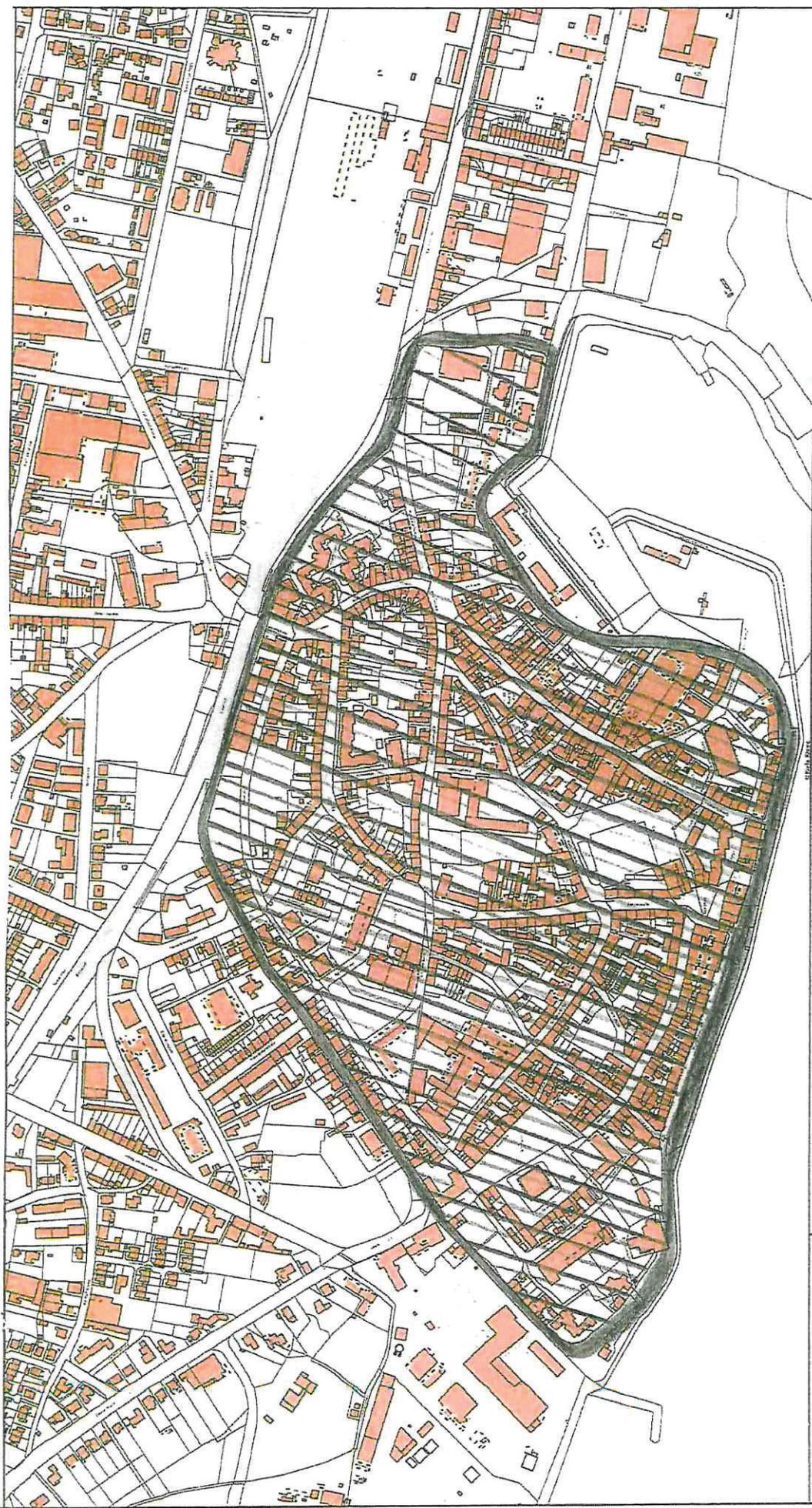
§ 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Bekanntmachung in Kraft.

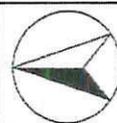
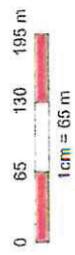
Anlage



Anlage
Zweite Ordnungsbehördliche Verordnung
über die Offenhaltung von Verkaufsstellen im Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein an Sonntagen im Jahr 2020



Maßstab 1 : 6.500



**WIRTSCHAFTSFÖRDERUNGS- UND STADTMARKETING
Gesellschaft Emmerich am Rhein mbH**



Wirtschaftsförderungs- und Stadtmarketing Gesellschaft Emmerich am Rhein mbH
Rheinpromenade 27, 46446 Emmerich am Rhein

Stadt Emmerich am Rhein
Herrn Bürgermeister Peter Hinze
Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister
Eing.: 27. Juli 2020
Bgm.:
Dez.:
FB:
Anl.: PWZ: €

Rheinpromenade 27
46446 Emmerich am Rhein
Entwurf Schreiben

Ihnen schreibt: Frau Jutta Conrad-Hering

Telefon: 02822 9310-16
Fax: 02822 9310-20

E-Mail: conrad-heringj@wfg-emmerich.de
Internet: www.emmerich.de

24. Juli 2020

Antrag auf Festsetzung der verkaufsoffenen Sonntage nach § 6 LÖG NRW im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie am 20.09.2020, 08.11.2020 und 06.12.2020

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Hinze,

der nunmehr von der Landesregierung NRW veröffentlichte Erlass ermöglicht dem Einzelhandel unter Voraussetzungen der durch die Corona-Pandemie veränderten Rahmenbedingungen gem. § 6 Abs. 1 u. 4 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungsgesetz – LÖG NRW) die Zulassung von verkaufsoffenen Sonn- und Feiertagen durch die Gemeinde.

Der Vorstand der Emmericher Werbegemeinschaft e.V. beantragt in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderungs- und Stadtmarketing Gesellschaft Emmerich am Rhein mbH für folgende Sonntage die Genehmigung zur Öffnung der Ladenlokale in der Zeit von 13:00 bis 18:00 Uhr:

20.09.2020 (bereits genehmigt im Rahmen der Durchführung des Stadtfestes)

08.11.2020

06.12.2020

Aufgrund der Corona-Pandemie und der damit verbundenen Corona-Schutzverordnungen des Landes NRW fielen und fallen sämtliche geplante und durch den Rat der Stadt Emmerich am Rhein genehmigte verkaufsoffene Sonntage für das Jahr 2020 (29.03., 10.05.2020) aus. Zudem waren der Einzelhandel, Gastronomie und sämtliche Dienstleister aufgrund der Corona-Pandemie gezwungen ihre Ladenlokale in der Zeit vom 18.03. bis 20.04.2020 - und je nach Dienstleistung bzw. Größe der Verkaufsfläche auch noch länger - geschlossen zu halten. Die Öffnung des Einzelhandels, der Gastronomie sowie der Dienstleister erfolgte nur mit einem entsprechenden Hygienekonzept. Für alle Betriebe war dies ein weiterer Kostenfaktor nach einer nahezu einkommenslosen Zeit. Während des Lockdowns wurden in

Geschäftsführer: Sara Kreipe
Amtsgericht Kleve HRB 3371
USt.-ID-Nr.: DE216876743
Steuer-Nr.: 116/5704/2099

Bankverbindung: Sparkasse Rhein-Maas
IBAN: DE45 3245 0000 0000 1069 22
Volksbank Emmerich-Rees eG
IBAN: DE20 3586 0245 3016 6310 18

BLZ 324 500 00 Kto-Nr. 106 922
SWIFT-BIC: WELADED1KLE
BLZ 358 602 45 Kto-Nr. 301 663 1018
SWIFT-BIC: GENODED1EMR

Emmerich 2 Einzelhandelsgeschäfte geschlossen. Ein weiteres Einzelhandelsgeschäft hat seine Schließung bereits für den 31. August 2020 angekündigt. Ein Einzelhändler hat seine Ladenlokalfläche verkleinert. In internen Gesprächen der Wirtschaftsförderung mit einigen Unternehmern ist die Finanzlage prekär und es drohen weitere Schließungen aufgrund der weggefallenen bzw. nach Öffnung kaum wachsenden Umsätze. Damit setzt sich der Trend, der mit der Schließung von 7 Geschäften im Jahre 2019 einen ersten Höhepunkt erreichte, weiter fort.

Dieser Leerstand hat sich überwiegend in den Haupteinkaufsstraßen (Steinstraße und Kaßstraße) vergrößert und lässt diese weniger attraktiv erscheinen. Die Vielfalt hat hier erheblich gelitten, wie man z. B.: an der Anzahl des Textileinzelhandels als Frequenzbringer und Faktor für die Attraktivität eines Einzelhandelsstandortes erkennen kann. Zudem müssen die noch vorhandenen inhabergeführten Betriebe hier in ihrer Existenz unterstützt werden, um einer Verödung der Einkaufsstraßen entgegen zu wirken. Vorhandener Leerstand wurde bisher überwiegend durch Handyshops bzw. Nagelstudios belegt und seit geraumer Zeit ist eine vermehrte Nachfrage von Niederlassungsmöglichkeiten für Döner-Imbisse in der Fußgängerzone Kaßstraße mit ihrer 1A-Lage zu verzeichnen. In der Steinstraße besteht kaum Nachfrage für den vorhandenen Leerstand. Hinzu kommt eine bestehende Baustellensituation an einer relevanten Innenstadtstelle verbunden mit einer Verlagerung des Wochenmarktes als Frequenzbringer und Verbindung zur Steinstraße und der Kaßstraße sowie den angrenzenden Straßen, die sich bei den umliegenden Betrieben in einem Umsatzminus ausdrückt und zu Personaleinsparungen als auch Änderungen der Öffnungszeiten geführt hat. Dies wurde durch den Lockdown noch verstärkt. Zudem stehen in den kommenden 5 – 7 Jahren bei ca. 30 inhabergeführten Betrieben Nachfolgeregelungen an und/oder muss eine Neuvermietung der Flächen geplant sowie eine weitere Ausdünnung des Einzelhandelsangebotes sowohl in der Sortimentsvielfalt als auch in der Sortimentstiefe verhindert werden. Mit der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes 2017 wurde eine deutliche Reduzierung der Betriebsanzahl festgestellt. Nicht zuletzt wurde im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2025 Emmerich am Rhein die Attraktivitätssteigerung und Festigung des Hauptzentrums als zentraler Versorgungsstandort für Emmerich am Rhein und die Umgebung mit kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfsgütern festgeschrieben.

Mit der Unternehmensbefragung zu den Auswirkungen der Corona-Krise Anfang Juni konnte ein Abbild der derzeitigen Situation im Einzelhandel erhoben werden. Von den an der Befragung teilnehmenden Unternehmen waren rd. 18,7 % Einzelhändler, davon sind rd. 80 % Einzelunternehmer*innen im Einzelhandel. Die Corona-Krise führte bei 80 % der teilnehmenden Einzelhändler zu Einkommensverlusten. Die Einkommensverluste bewegten sich in der Größenordnung von 10 bis zu mehr als 50 % bereits ab Februar und für die Monate März, April im Vergleich zu den Vorjahresmonaten bei 60 % der an der Umfrage teilnehmenden Einzelhändler. Selbst nach Öffnung der Einzelhandelsgeschäfte wurde von Seiten der Einzelhändler noch zu 40 % ein Umsatzrückgang von 10 bis zu mehr als 50 % für den Monat Mai im Vergleich zum Vorjahresmonat attestiert. Je 21 % gaben an gleichbleibende bzw. sogar höhere Umsätze erzielt zu haben. Keine Einschätzungen zu den Umsatzzahlen konnten rd. 17 % der teilnehmenden Einzelhändler*innen geben. Kurzarbeit wurde von rd. 50 % der an der Umfrage teilnehmenden Einzelhändler beantragt. 60 % haben die NRW-Soforthilfe in Anspruch genommen. In geringem Umfang galt dies auch für Liquiditätssicherung im Rahmen einer Finanzierung bzw. steuerlicher Massnahmen. Zudem haben 19 % der Einzelhändler angegeben über den Juni hinaus Kurzarbeit zu beantragen bzw. 25 % beabsichtigen Personal abzubauen.

Mit der Aufhebung des „Lockdowns“ war die Erwartung einer Belebung des Einzelhandels auch in Emmerich am Rhein verknüpft. Jedoch hat sich nach Rücksprache mit Einzelhändler*innen verschiedener Branchen im Juli dieses Jahres gezeigt, dass die normale Kundenfrequenz bei weitem nicht erreicht wurde und auch nicht erreicht wird. Hinzu kommt, dass sowohl die Anzahl der Tagestouristen, Teilnehmer von Bustouren als auch die niederländischen Gäste, die den hiesigen Einzelhandel frequentieren, nahezu gegen Null geht. Wenn es Tagestouristen oder niederländische Besucher in die Innenstadt zieht, konzentrieren sich diese eher auf den Besuch der hiesigen Gastronomie. Jedoch können hier ebenfalls keine normalen Besucherzahlen zugrunde gelegt werden, da das Platzangebot in der Gastronomie aufgrund der Schutzmaßnahmen stark eingeschränkt wurde. Letztendlich bleibt abzuwarten, ob sich die Öffnung unter erschwerten Bedingungen wirtschaftlich rechnen kann. Vor diesem Hintergrund wurde bereits von Seiten der Stadt Emmerich am Rhein weitere Gastrofläche im Außenbereich angeboten, die in „normalen Zeiten“ nicht zur Verfügung gestellt werden kann. Das Angebot wurde soweit möglich unter dem Gesichtspunkt „Kosten – Nutzen“ von den Gastrobetrieben angenommen.

Von den nun beantragten verkaufsoffenen Sonntagen profitiert auch die örtliche Gastronomie, die ganz erheblich zur Attraktivität und Lebendigkeit der Innenstadt beiträgt, wie die Erfahrungen aus den vergangenen Jahren gezeigt haben.

Für den hiesigen Einzelhandel kommt eine eklatante Abwanderung von Kaufkraft in den vergangenen Jahren, die noch forciert wird durch die Konkurrenz des Internethandels, hinzu. Der Internet- und Versandhandel ist um nahezu 15 bzw. 28,5 % im März u. Mai dieses Jahres im Vergleich zu den Vorjahresmonaten gewachsen. Prognosen gehen davon aus, dass auch nach Beendigung der Krise verstärkt im Internet gekauft wird. Aufgrund der Grenzlage muss sich der Einzelhandel zudem gegen die großzügigen Öffnungszeiten und Sonntagsöffnungen im nahegelegenen niederländischen Einzelhandel behaupten.

Vergleicht man die Kennziffern der Einzelhandelszentralität der Kommunen im Kreis Kleve mit etwa gleicher Einwohnerzahl ist festzustellen, dass Emmerich am Rhein mit einer Einzelhandelszentralität 2019* (neuere Zahlen liegen derzeit nicht vor) von prognostizierten 90 im Vergleich zu Goch mit 109,6 und 106,5 für Geldern einen erheblichen Kaufkraftabfluss verkraften muss und dieser seit Jahren besteht. Ebenfalls fällt die einzelhandelsrelevante Kaufkraft mit 6.154 Euro pro Kopf hinter Geldern mit 7.063 Euro und Goch mit 6.504 Euro pro Kopf zurück. Vor diesem Hintergrund sind die Schließungen inhabergeführter sowie Einzelhandelsgeschäft mit einem hochwertigen Angebot und die Ansiedlung von Einzelhandelsketen im Billigsegment erklärbar. Aufgrund der Corona-Krise ist zu befürchten, dass sich dieser Trend weiter fortsetzt, da sich derzeit das verfügbare Einkommen aufgrund Kurzarbeit bzw. Ansteigen der Arbeitslosigkeit weiter verringern wird.

Erschwerend hinzu kommt jetzt noch, dass lt. Berichten hiesiger Einzelhändler die gezahlten Zuschüsse zurückgezahlt müssen, da sie sich in der Lockdown-Zeit zum Teil um die Aussetzung ihre Zahlungsverpflichtungen an Lieferanten bemüht haben und damit ihre Konten nicht im Minus waren. Diese Zahlungsverpflichtungen kommen aber in den nächsten Monaten wieder auf sie zu und sind dann für die Zuschussgewährung nach derzeitigem Recht nicht relevant. Weiterhin haben einige Unternehmer*innen sich aktiv in den Zeiten um die Aufrechterhaltung ihres Handels über das Internet bemüht und konnten so ihre Umsatzrückgänge unter 60 % drücken und sind damit gegebenenfalls auch zur Rückzahlung verpflichtet. Andere haben ihre anstehenden Vertragsverlängerungen mit den Kunden, die im verbleibenden Jahr noch anstanden, während der Geschäftsschließung abgearbeitet und

stehen jetzt ebenfalls vor dem Problem, dass der Zuschuss zurückgezahlt werden muss. Die Neukundenakquise ist aber aufgrund der wirtschaftlichen Lage (Kurzarbeit, Arbeitslosigkeit) seit Öffnung der Geschäfte eingebrochen.

Mit der Beantragung der verkaufsoffenen Sonntage will die Emmericher Werbegemeinschaft e.V. in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderungs- und Stadtmarketing Gesellschaft Emmerich am Rhein mbH einen Gegenpunkt setzen. So kann aus der Vergangenheit berichtet werden, dass die verkaufsoffenen Sonntage im letzten Drittel eines Jahres dem hiesigen Einzelhandel erhebliche Einnahmen ermöglicht haben und hier vor dem Hintergrund - auch möglicher Rückforderung der Zuschüsse - diese flankierende Maßnahme dem Erhalt des örtlichen Einzelhandels dienen. Zudem wird nach der langen Zeit des Lockdowns und den nachfolgenden Einschränkungen die Wertigkeit des stationären Einzelhandels für die Einwohner und Besucher der Stadt Emmerich bewusst und kann langfristig eine Stabilisierung der Kundenfrequenz und damit einer Schließungswelle im Einzelhandel und dem Verlust von Arbeitsplätzen und den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Wohn- und Lebensverhältnisse der hiesigen Bevölkerung sowie der Verödung der Innenstadt mit einem „Trading-Down-Effekt“ entgegengewirkt werden.

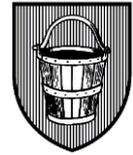
Mit freundlichen Grüßen



Sara Kreipe
Geschäftsführerin



Lydia Klar
stellvertr. Vorsitzende der EWG e.V.



		TOP Vorlagen-Nr.	Datum
Antrag	öffentlich	02 - 16 2314/2020	14.07.2020

Betreff

Antrag auf einmalige Weitergabe des kommunalen Anteils aus dem NRW-Sonderprogramm zur Stärkung der Sportinfrastruktur an den Stadtsportbund Emmerich (SSB);
hier: Antrag Nr. XXVII/2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein

Beratungsfolge

Rat	08.09.2020
-----	------------

Kenntnisnahme(kein Beschluss)

Der Rat nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Begründung:

Die Ratsfraktion CDU nimmt in ihrer Antragsbegründung Bezug auf das von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen angekündigte Sonderförderprogramm zur Stärkung der Sportinfrastruktur inkl. Übernahme der städtischen Eigenanteile.

Aufgrund der Vielfalt der angekündigten und aufgelegten Förderprogramme der letzten Wochen und Monate erfolgen zunächst einige Erläuterungen grundsätzlicher Art. Der Koalitionsausschuss der Bundesregierung hat am 03.06.2020 ein Konjunkturprogramm beschlossen, was u. a. vielfältige Fördermaßnahmen und finanzielle Erleichterungen für die Kommunen vorsieht.

Es sollen bzw. sind bereits zahlreiche Förderprogramme im Bereich Klimaschutz, ÖPNV und Sportstätten aufgelegt, erweitert bzw. der kommunale Eigenanteil bei einzelnen abgesenkt worden. Zudem wurde eine weitere Beteiligung des Bundes in den Bereichen Kita-Ausbau und Ausbau von Ganztagschulen beschlossen.

Mit Beschluss vom 23.06.2020 ergänzt das Landeskabinett das Konjunkturprogramm des Bundes und beschließt das sogenannten "Nordrhein-Westfalen-Programm I". Der mit Abstand größte Teil dieses Pakets entfällt auf die bereits von Bundesseite angekündigte (pauschalierte) Kompensation von Corona-bedingten Gewerbesteuerausfällen im Jahr 2020. Die restliche Summe fließt in eine Reihe von Sonderprogrammen, die wiederum teilweise vom Bund kofinanziert werden und zum Teil bereits durch die Ergebnisse des Koalitionsausschusses vom 03.06.2020 vorgeprägt sind.

Dazu gehört u.a. auch ein kurzfristiges, zusätzliches Städtebauförderprogramm „Integration Sport“, an dem sich der Bund mit 35 Mio. Euro und das Land mit 11,7 Mio. Euro (mit Übernahme des 10%-igen kommunalen Eigenanteils) beteiligt. Dieses Förderprogramm ist gleichbedeutend mit der Umsetzung des sogenannten „Neuen Goldenen Plans“ für den Sportstättenbau oder auch „Investitionspakt Sportstättenförderung“. Das reine Landesprogramm „Moderne Sportstätte 2022“ läuft daneben unverändert weiter.

Im Juli dieses Jahres hat das MHKBG NRW eine Informationsbroschüre zum „Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten“ 2020 und 2021 veröffentlicht. Darin wird ausgeführt, dass diese Finanzhilfen des Landes Nordrhein-Westfalen und des Bundes für Gebäude und Einrichtungen, die zur Ausübung von einer oder mehreren Sportarten dienen und Anlagen für den Breitensport, die die körperliche Fitness, den Ausgleich von Bewegungsmangel sowie den Spaß am Sport befördern, eingesetzt werden können. Vorrang in der Förderung haben Maßnahmen, die besonders vielen Menschen einen Zugang zur sportlichen Betätigung ermöglichen und/oder quartiersbezogene niederschwellige Angebote mit großer Reichweite für Kinder und Jugendliche zum Inhalt haben, zum Beispiel Parcouring, Dirtbike, PumpTrack, Kleinspielfelder, Basketballfelder oder Ähnliches. Mit dem Projekt darf jedoch weder begonnen worden sein noch darf eine weitere öffentliche Förderung für die geplante Maßnahme bestehen. Die Kompatibilität zum Förderprogramm „Moderne Sportstätte 2022“ ist damit ausgeschlossen.

Zudem konnte nach Prüfung des Programmaufrufs durch die Fachbereiche 4 und 5 ermittelt werden, dass diese Förderung von Sportstätten lediglich für kommunale Anlagen geeignet ist, vorrangig für öffentlich zugängliche Anlagen.

Die vom Antragsteller gewünschte Verknüpfung mit Sportfördermitteln für die Sportanlagen der Vereine über v. g. Förderprogramm ist daher nicht umsetzbar.

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.

Peter Hinze
Bürgermeister

Anlage/n:

02 - 16 2314 2020 A 1 Antrag Nr. XXVII 2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein

Vorlagen-Nr.: **02 - 16 2314/2020**

Betreff: **Antrag auf einmalige Weitergabe des kommunalen Anteils aus dem NRW-Sonderprogramm zur Stärkung der Sportinfrastruktur an den Stadtsportbund Emmerich (SSB); hier: Antrag Nr. XXVII/2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein**

Handzeichen

Rechnungsprüfungsamt	
Finanzwesen	
Sachbearbeiter des Fachbereiches	
Fachbereichsleiter	
Dezernent	



An den Bürgermeister der Stadt
Emmerich am Rhein
Peter Hinze

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister

Eing.: 13. Juli 2020

Bgm.: X

Dez.:

FB: 2

Anl.: PWZ: €

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

11.07.2020

Eingangs-/Antrag an den Rat

Nr. XXVII / 20 20

Eingang am: 12.7.20

zur Kenntnis an

I X

II o. III

FB (o. a.) 2

Vorlage zur Sitzung Vw.-

Vorstand am

Anlage (n):

Antrag an den Rat

Antrag

auf einmalige Weitergabe des kommunalen Anteils aus dem NRW-Sonderprogramm zur Stärkung der Sportinfrastruktur an den Stadtsportbund Emmerich (SSB).

Begründung

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat mit dem NRW-Programm I ein Sonderprogramm zur Stärkung der Sportinfrastruktur angekündigt, indem das Land einmalig für 2020 die Eigenanteile der Städte und Gemeinden übernimmt.

Die CDU Fraktion ist der Überzeugung, dass hier die Chance genutzt werden sollte, den städtischen Anteil nunmehr dem Stadtsportbund für Investitionen in die Sportinfrastruktur zukommen zu lassen. Die im Programm geforderten Eigenanteile für Investitionen, der im Stadtsportbund organisierten Vereine, könnten so weiter reduziert werden.

Die Verwaltung wird beauftragt mit dem Stadtsportbund eine faire Verteilung der Mittel für den ganzen Förderzeitraum zu erarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Matthias Reintjes
Vorsitzender



		TOP Vorlagen-Nr.	Datum
Antrag	öffentlich	05 - 16 2340/2020	03.08.2020

Betreff

Resolution des Rates der Stadt Emmerich am Rhein für einen ICE-Halt in Emmerich am Rhein
hier: Antrag Nr. XXVIII/2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein;

Beratungsfolge

Rat	08.09.2020
-----	------------

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt die vorgelegte Resolution und fordert mit Nachdruck gegenüber der Deutschen Bahn und der Euregio Rhein-Waal, in Emmerich einen ICE bzw. IC-Halt einzurichten.

Sachverhalt :

Die CDU Ratsfraktion beantragt, der Rat der Stadt Emmerich möge mit Nachdruck gegenüber der Deutschen Bahn und der Euregio Rhein-Waal auf die seit Jahren andauernde breite politische Forderung unterschiedlicher politischer Ebenen und Parteien darauf hinweisen, in Emmerich einen ICE bzw. IC-Halt einzurichten.

Aus touristischer Sicht sowie zur Attraktivierung der Stadt für Arbeitnehmer und Arbeitgeber ist die Einrichtung eines ICE- bzw. IC-Haltes am Emmericher Bahnhof auf der Bahnstrecke zwischen den Niederlanden und dem Ruhrgebiet/Rheinland äußerst wünschenswert.

Ein Fernzughalt wird ohnehin durch die Stadt im Rahmen der regelmäßigen Besprechungstermine mit der Bahn und der Euregio Rhein-Waal stetig hervorgebracht und gefordert.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme wird von den Zielen des Leitbildes nicht berührt.
Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 6.2.

Peter Hinze
Bürgermeister

Anlage/n:
05 - 16 2340 2020 A 1 Antrag Nr. XXVIII 2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein



		TOP Vorlagen-Nr.	Datum
Antrag	öffentlich	05 - 16 2340/2020	03.08.2020

Betreff

Resolution des Rates der Stadt Emmerich am Rhein für einen ICE-Halt in Emmerich am Rhein
hier: Antrag Nr. XXVIII/2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein;

Beratungsfolge

Rat	08.09.2020
-----	------------

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt die vorgelegte Resolution und fordert mit Nachdruck gegenüber der Deutschen Bahn und der Euregio Rhein-Waal, in Emmerich einen ICE bzw. IC-Halt einzurichten.

Sachverhalt :

Die CDU Ratsfraktion beantragt, der Rat der Stadt Emmerich möge mit Nachdruck gegenüber der Deutschen Bahn und der Euregio Rhein-Waal auf die seit Jahren andauernde breite politische Forderung unterschiedlicher politischer Ebenen und Parteien darauf hinweisen, in Emmerich einen ICE bzw. IC-Halt einzurichten.

Aus touristischer Sicht sowie zur Attraktivierung der Stadt für Arbeitnehmer und Arbeitgeber ist die Einrichtung eines ICE- bzw. IC-Haltes am Emmericher Bahnhof auf der Bahnstrecke zwischen den Niederlanden und dem Ruhrgebiet/Rheinland äußerst wünschenswert.

Ein Fernzughalt wird ohnehin durch die Stadt im Rahmen der regelmäßigen Besprechungstermine mit der Bahn und der Euregio Rhein-Waal stetig hervorgebracht und gefordert.

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.

Peter Hinze
Bürgermeister

Anlage/n:
05 - 16 2340 2020 A 1 Antrag Nr. XXVIII 2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister

Eing.: 03. Aug. 2020

Bgm.: *[Handwritten Signature]*

Dez.: *[Handwritten Signature]*

FB: *[Handwritten Signature]*

Anl.: *[Handwritten Signature]* PWZ:

CDU Ratsfraktion - Geistmarkt 1 - 46446 Emmerich am Rhein



CDU RATSFRAKTION
EMMERICH AM RHEIN

An den
Bürgermeister der
Stadt Emmerich am Rhein

Beleg / Antrag an den Rat
Nr. XVIII / 20 20
Eingang am: *[Handwritten Signature]*
zur Kenntnis an
I *[Handwritten Signature]*
II *[Handwritten Signature]*
FB (o. a.) *[Handwritten Signature]*
Vorlage zur Sitzung Vw.-
Vorstand am: *[Handwritten Signature]*
Anlage (n):

Dr. Matthias Reintjes

FRAKTIONSVORSITZENDER

Telefon: 0163 / 234 926 1

E-Mail: info@cdu-emmerich.de

31.07.2020

Resolution des Rates der Stadt Emmerich am Rhein für einen ICE-Halt in Emmerich am Rhein

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein weist mit Nachdruck gegenüber der Deutschen Bahn (DB) und der Euregio Rhein-Waal auf die seit Jahren andauernde breite politische Forderung unterschiedlicher politischer Ebenen und Parteien hin, in Emmerich einen ICE- bzw. IC-Halt einzurichten.

Gerade vor dem Hintergrund der Lasten, die die Stadt Emmerich am Rhein und der Kreis Kleve durch den Bau der Betuwe-Linie trägt, sollte die Forderung nach einem ICE- bzw. IC-Halt in Emmerich am Rhein aufrechterhalten werden.

Nicht zuletzt in Gesprächen mit ortsansässigen Unternehmen spielt eine direkte Fernverkehrsanbindung von Emmerich immer wieder eine bedeutende Rolle, zumal bereits noch vor einigen Jahren eine solche Anbindung bestanden hat.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Matthias Reintjes

Vorsitzender