STELLUNGNAHME DER STADT EMMERICH AM RHEIN

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

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

im Rahmen des Erörterungstermins als Online-Konsultation
Synopsen-Nr. T 022

GRUNDSÄTZLICHES

Die Stadt Emmerich am Rhein lehnt die Erörterung als Online-Konsultation ausdrücklich ab. Grundsätzlich war zwischen dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Stadt Emmerich am Rhein abgestimmt, dass es zu den Planungen des Landesbetriebs nochmals eine Erläuterung anhand eines 3D-Modells gibt. Diese sollte auch im Vorfeld des Erörterungstermins der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Zudem ist die Online-Konsultation für viele Mitbürgerinnen und Mitbürger in den betroffenen Bereichen kaum verständlich und zugänglich. Auch wenn das Erörterungsverfahren gem. §§ 1 Nr. 17, 5 Abs. 2 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (PlanSiG) dieses Instrument vorsieht, wird die Durchführung des Online-Verfahrens in einem Planfeststellungsverahren der hier vorliegenden Komplexibilität als nicht angemessen bzw. als nicht verhältnismäßig angesehen. Ein solches Online-Verfaren stellt hohe Anforderungen an die Betroffenen und vermag ihre Rechte nicht ausreichend zu schützen.

Diese Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein zum Erörterungstermin ist wie die Stellungnahme zum Feststellungsentwurf zweigeteilt.

Teil 1

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

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

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

Teil 2

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

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

Zu Teil 1, Pkt. 1.3

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

Die Argumentation, dass die optimierte Gleisbettvariante über die Planungsaufträge hinausgehe und zu mehr Betroffenheiten führe, wird kritisiert. Die Gleisbettvariante berücksichtigt die generelle Sicht auf die Änderungen durch die Erweiterung der Bahnstrecke und die Umverlegung der Bundesstraße B8. Hierbei werden die Umfahrung des Ortes, die Anbindung des Bahnhaltepunktes, den Erhalt der Sportplätze, die Reduzierung des Lärms in Elten etc. berücksichtigt. All dies wird in den Planfeststellungsverfahren der Bahn und des Landesbetriebs Straßen.NRW nicht oder nur rudimentär berücksichtigt. Beispiel Sportplätze: Hier sind in den Planungen der Bahn keine Alternativen für den Wegfall des Sportplatzes an der Europastraße genannt und berücksichtigt.

Wenn diese genannten Ausgleichsmaßnahmen in die Planverfahren der Bahn und von Straßen.NRW integriert werden würden, könnte die Bilanzierung der optimierten Gleisbettvariante positiver ausfallen. Insgesamt lassen die beiden Planfeststellungsverfahren diese Gesamtsicht mit sämtlichen Auswirkungen vermissen. Daher ist die Gegenüberstellung der Gleisbettvariante zu der Vorzugsvariante nicht zielführend. Es ist eher davon auszugehen, dass die optimierte Gleisbettvariante die einzige Variante ist, die sämtliche Auswirkungen berücksichtigt und kompensiert.

Auch wenn die Gleisbettvariante nicht Gegenstand des Planungsauftrages an den Landesbetrieb Straßen.NRW ist, ist diese zusammen mit den Planungen der Bahn ernsthaft zu prüfen und vor allem in sämtlichen Auswirkungen mit den geplanten Varianten zu vergleichen.

Zu Teil 1, Pkt. 1.5

Wie unter Punkt 1.3 erläutert, sind sämtliche Kosten inkl. Kosten für die weitere Infrastruktur und die Umverlegung von Sportplätzen samt Grunderwerb etc. zu berücksichtigen. Die Baukosten dürften sich aufgrund der aktuellen Baukostenentwicklung (insb. bei Betonprodukten) nochmals im Gegensatz zum Hensel-Gutachten zu Gunsten der Gleisbettvariante verschieben.

Zu Teil 2, Pkt. 2.2.1

Den Planunterlagen ist zu entnehmen, dass die Brücke bei km 67,740 für die Straßenüberführung B8n komplett neu gebaut wird. Hier werden im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren weiterhin die Forderungen aufrechterhalten, dass die Straße rechtwinklig zu führen ist und eine ausreichende Breite haben muss, um eine Weiterführung des geplanten Geh- und Radweges zu gewährleisten. Die Stadt Emmerich wird die gleiche Forderung im Planfeststellungsverfahren der Bahn erheben, damit die Planungen aufeinander abgestimmt werden. Im Falle der Überführung der B8n ist die Stellungnahme daher zu berücksichtigen. ^

Zu Teil 2, Pkt. 2.3 lfd. Nr. 1/1

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert nach wie vor die Beibehaltung der nach RAL geforderten Mindestbreite von 3,50 m pro Fahrbahn.

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

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

Diese Sicherheitsnachteile sind nicht vertretbar.

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

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und auch der Wirtschaftlichkeit ist eine Reduzierung des Querschnittes abzulehnen. Vor allem vor dem Hintergrund der vermeitlichen Kosteneinsparungen, die zu einer besseren Bewertung der Planfeststellungsvariante vor der optimierten Gleisbettvariante führen, wird die Reduzierung der Fahrbahnbreiten abweichend vom Regelquerschnitt abglehnt.

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

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

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

Gem. Stellungnahme der Straßenbauverwaltung soll die Errichtung des Sicherheitstrennstreifens im Rahmen der Ausführungsplang geprüft werden. Da wie oben erläutert jedoch schon die Fahrbahn unterhalb der Mindestbreiten geplant ist, ist es augenscheinlich, dass im Rahmen der Ausführungsplanung der Sicherheitsstreifen nicht berücksichtigt werden kann.

Zur Förderung und zum Schutz des Rad- und Fußverkehrs wird der Sicherheitsstreifen gem. ERA weiterhin dringend gefordert.

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

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

Aufgrund der besonderen Lage zwischen Stützwand und (bisher nicht eingeplantem Sicherheitstrennstreifen) ist nicht die Breite von 2,50 m gem. RAL zu berücksichtigen, sondern die Breite von 3,00 m gem. ERA.

Zu Teil 2, Pkt. 2.3 lfd. Nr. 1/14 und 1/29

Im Planfeststellungsbeschluss ist festzuhalten, dass die Gestaltung der Stützwand mit der Stadt abzustimmen ist. Insbesondere die landschaftsgerechte Herstellung muss sichergestellt werden. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass nicht die Bundesstraßenbauverwaltung als Unterhaltungspflichtiger benannt wird, sondern die Unterhaltungspflicht auf die Stadt Emmerich übergehen soll - was im Übrigen generell abgelehnt wird.

Emmerich am Rhein, den 15.03.2022

Peter Hinze

Bürgermeister