

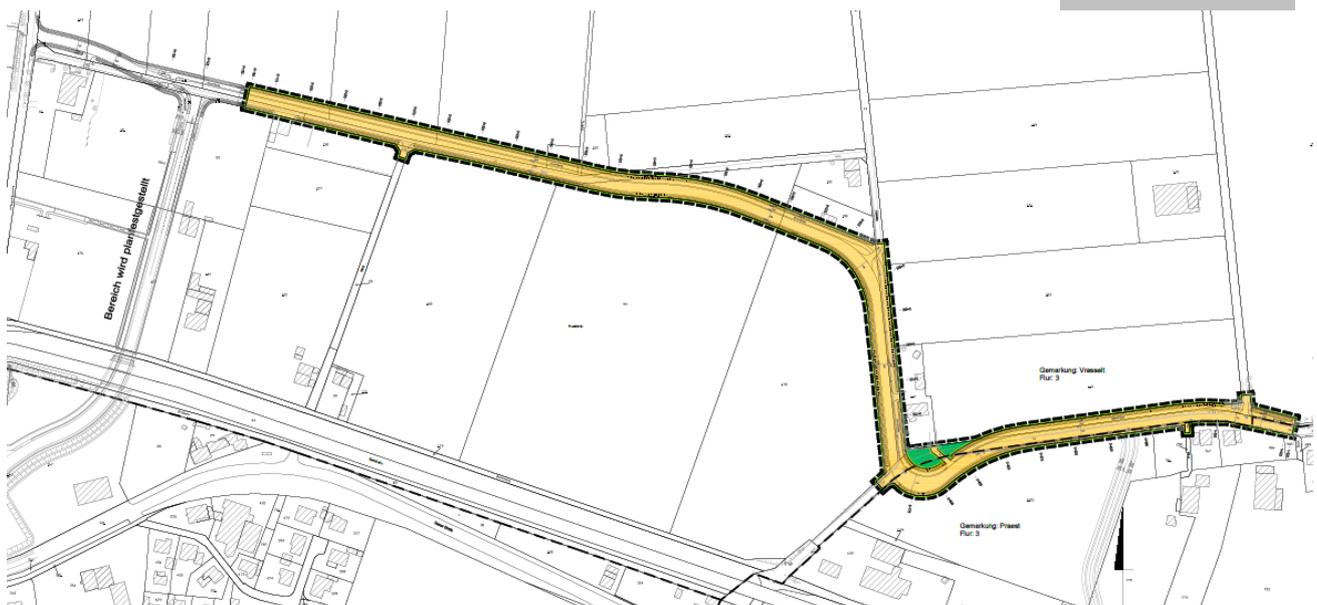
STADT EMMERICH AM RHEIN
DER BÜRGERMEISTER

Fachbereich 5
-Stadtentwicklung-



Entwurfsbegründung zum Bebauungsplan **V 3/1-Ersatzmaßnahme** **BÜ Grüne Straße-**

Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB





Inhaltsverzeichnis

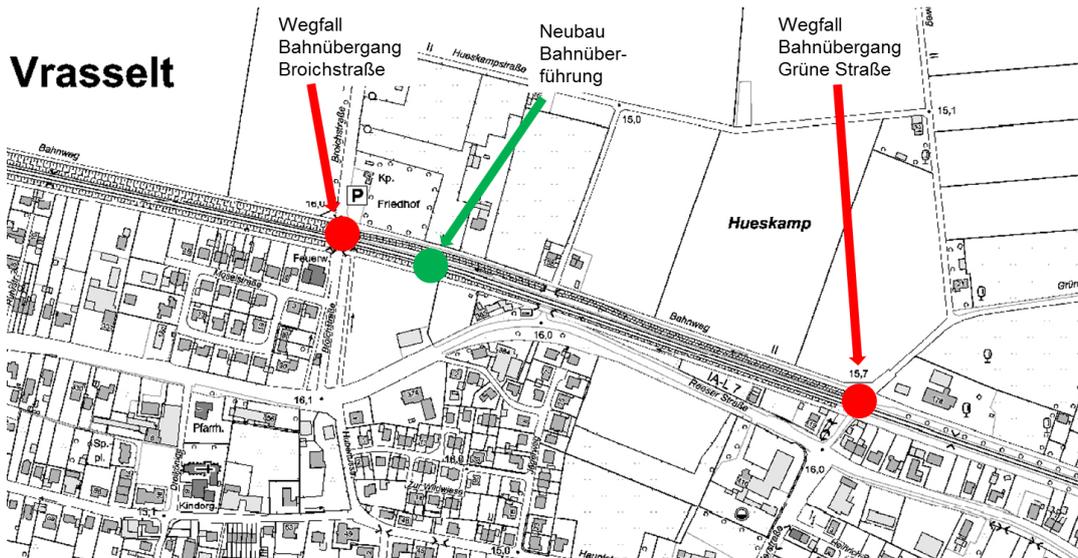
1. Anlass der Planaufstellung	3
2. Örtliche Vorgaben	5
2.1 <i>Räumlicher Geltungsbereich</i>	5
2.2 <i>Gegenwärtiger Zustand</i>	5
3. Planungsvorgaben	5
3.1 <i>Landesentwicklungsplan</i>	5
3.2 <i>Regionalplan</i>	6
3.3 <i>Flächennutzungsplan</i>	7
4. Landespflegerische Vorgaben	7
4.1 <i>Landschaftsplan</i>	7
4.2 <i>Schutzgebiete</i>	7
5. Planungsziele	8
6. Planungsrechtliche Festsetzungen	8
7. Von der Planung berührte öffentliche Belange	8
7.1 <i>Regenwasserentwässerung</i>	8
7.2 <i>Immissionsschutz</i>	8
7.3 <i>Altlasten und Altablagerungen</i>	9
7.3.1 <i>Altlasten</i>	9
7.3.2 <i>Kampfmittelrückstände</i>	9
7.4 <i>Belange von Natur und Landschaft</i>	9
7.5 <i>Denkmalpflegerische Belange</i>	9
7.5.1 <i>Baudenkmäler</i>	9
7.5.2 <i>Bodendenkmäler</i>	9
7.6 <i>Hochwasserschutz und Hochwasserrisiko</i>	10
8. Variantenprüfung	11
7.1 <i>Variante Bahnweg</i>	12
7.2 <i>Variante Werraweg</i>	13
7.3 <i>Variante Huskampstraße</i>	14
7.4 <i>Wertung der drei Varianten</i>	15
7.5 <i>Fazit</i>	16



1. Anlass der Planaufstellung

Im Rahmen des Bahnübergangsbesitzungskonzeptes als Folge des geplanten Ausbaus eines dritten Gleises innerhalb der Bahnstrecke Arnheim-Oberhausen (Betuwe; Planfeststellungsverfahren ABS 46/2, hier Planfeststellungsabschnitt 3.3) sollen die derzeit schienengleichen Bahnübergänge Grüne Straße und Broichstraße aufgehoben werden. Stattdessen soll ein Ersatzbauwerk ca. 80 m in östliche Richtung von dem derzeitigen Übergang an der Broichstraße errichtet werden.

Abbildung 1: Wegfall und Neubau Bahnübergänge



Dazu ist es erforderlich, die Verkehrswege in dem Bereich neu zu planen, teilw. zu verbreitern und umzulegen.

Ziel des Bebauungsplanverfahrens ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung der geplanten Straße zu schaffen. Das Verfahren dient dazu, die privaten und öffentlichen Belange zu ermitteln und sie gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Abbildung 2: Straßenplanung vom Ingenieurbüro van Soest; Teil 1

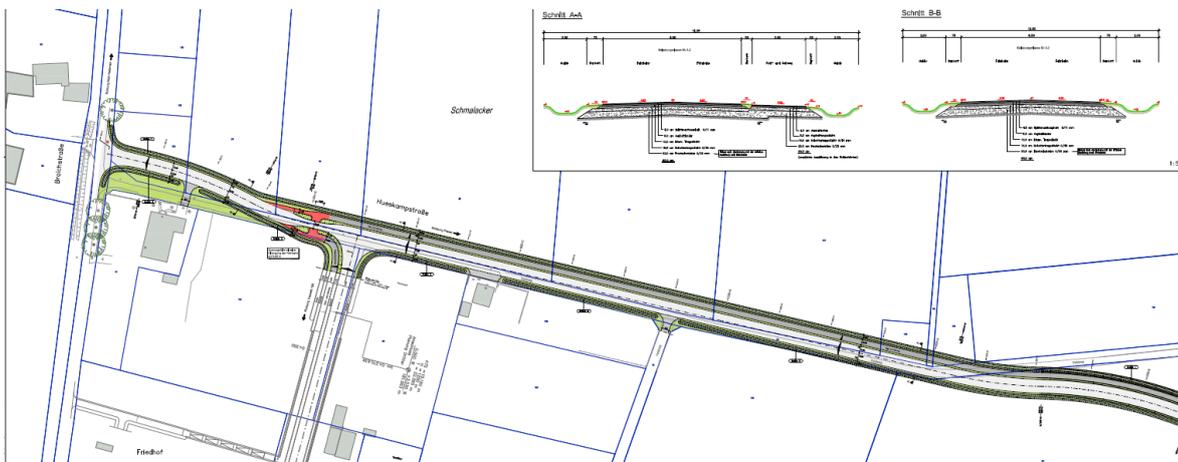
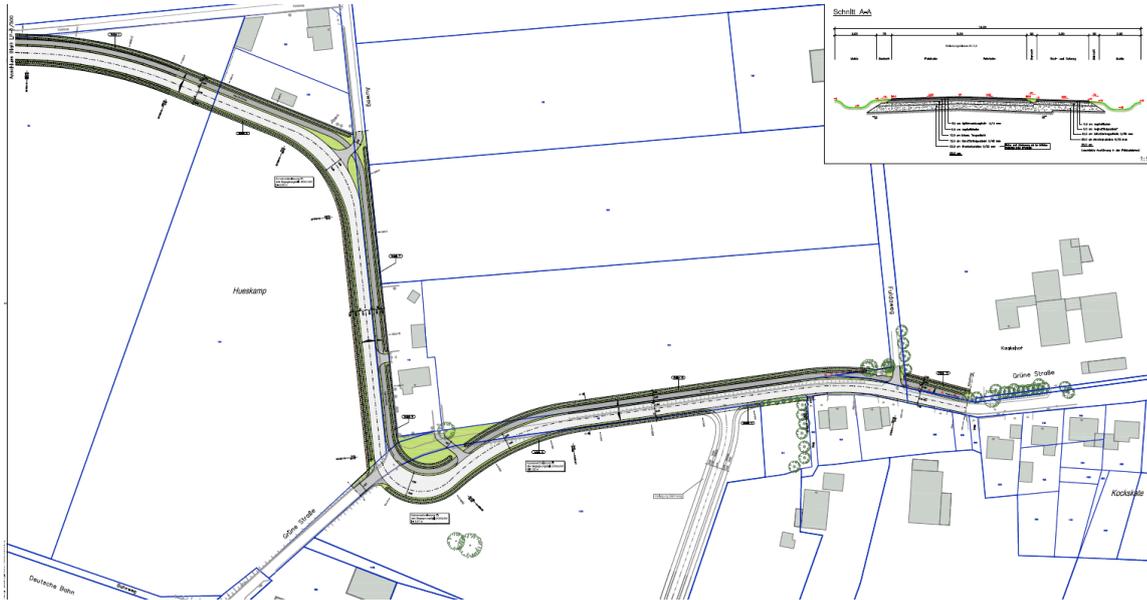




Abbildung 3: Straßenplanung vom Ingenieurbüro van Soest; Teil 2

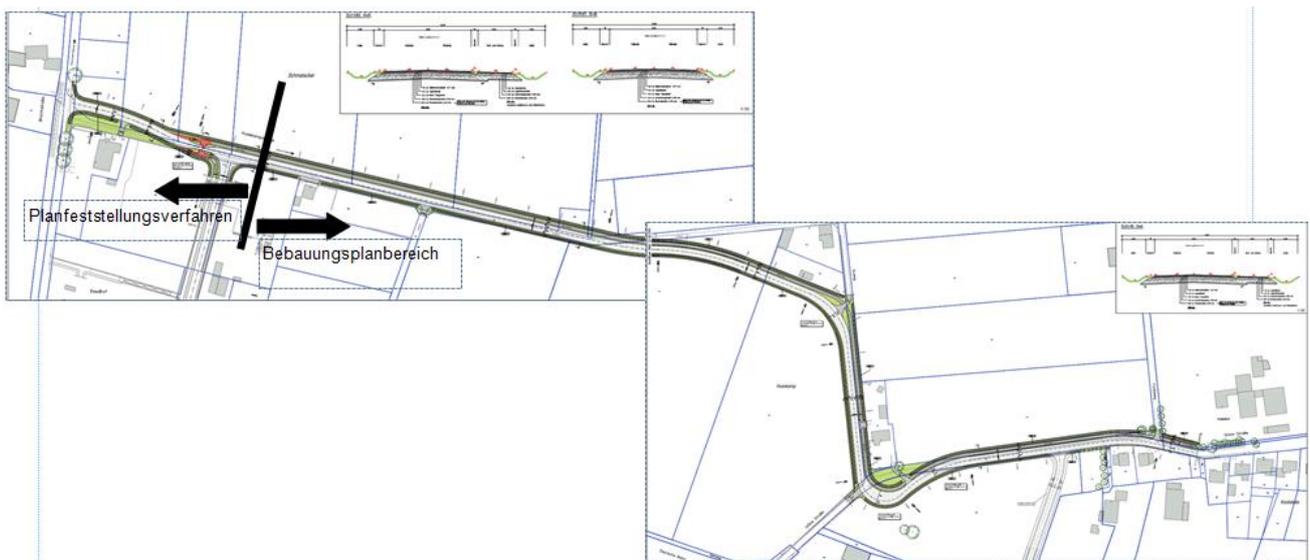


Die Stadt verfolgt das Ziel, eine sichere Verbindung für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer zu errichten, da dies eine Haupt-Radverbindung zwischen Praest und Emmerich darstellen wird. Aufgrund dessen ist entlang der geplanten 6,50 m breiten Fahrbahn für PKW ein Rad- und Gehweg mit einer Breite von 2,50 m geplant.

Die neu zu errichtende Straße soll beginnend bei Haus Grüne Straße 50 bis zur Ersatzmaßnahme EÜ Broichstraße und der Broichstraße (alt) führen.

Ein Teil der erforderlichen Maßnahme wird planfestgestellt. In den Planfeststellungsunterlagen sind ebenfalls entsprechende Geh- und Radwege berücksichtigt.

Abbildung 4: Aufteilung Planfeststellungsverfahren und Bebauungsplanverfahren



Beidseitig sind Mulden für die Entwässerung der Straße vorgesehen. Nördlich der Straße bzw. im Bereich des Auweges in östliche Richtung beträgt die Breite der Mulden 2,50 m und in südliche bzw. westliche Richtung 2,00 m.

Die Kurvenbereiche der geplanten Straße sind jeweils für den Begegnungsfall LKW/LKW verbreitert.

Die Hueskampstraße wird in Höhe des Grundstücks Auweg 21 in südliche Richtung verlegt, damit die Wegeführung verkehrsfreundlicher wird.

2. Örtliche Vorgaben

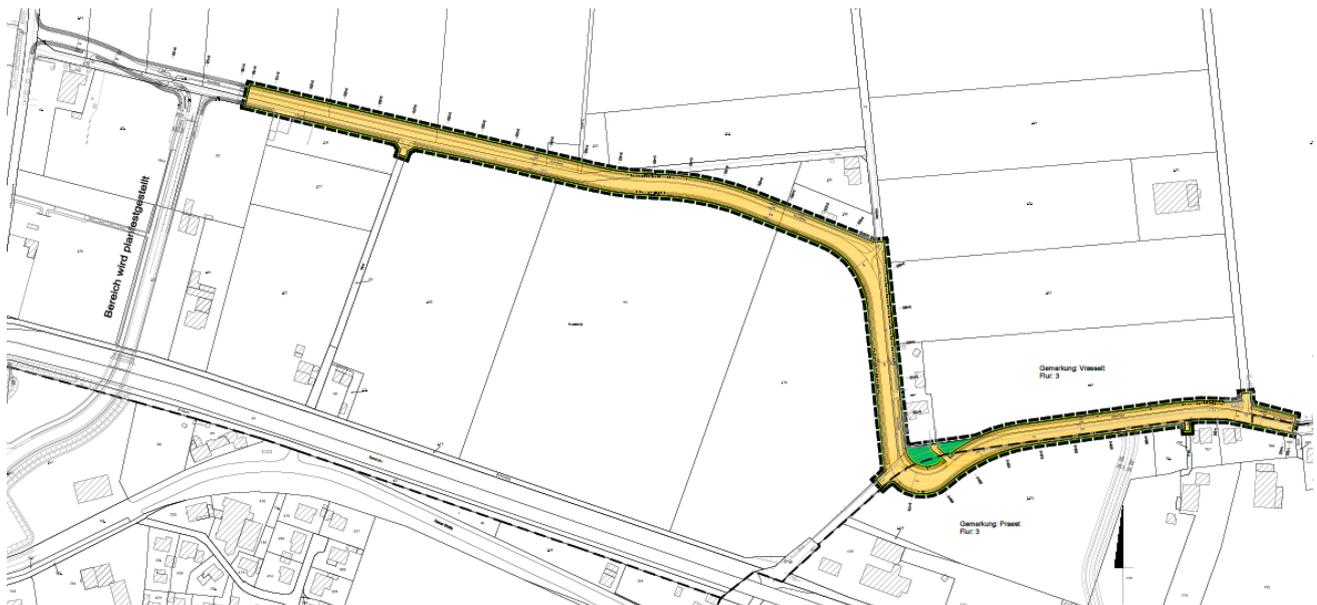
2.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der Verfahrensbereich des Bebauungsplanes liegt im Ortsteil Vrsasselt.

Das Plangebiet betrifft in der Gemarkung Vrsasselt, Flur 3, die Flurstücke 43, 44, 53, 74, 75, 78, 82, 113, 156, 159, 160, 167, 178, 911 und 1125.

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

Abbildung 5: Vorentwurf



2.2 Gegenwärtiger Zustand

Die Flächen, die künftig als Verkehrsfläche fungieren sollen, sind derzeit teilw. bereits Wegeparzellen. Die restlichen Flächen werden landwirtschaftlich genutzt.

3. Planungsvorgaben

3.1 Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan LEP NRW, der am 08.02.2017 in Kraft getreten ist, formuliert folgendes Ziel, welches zu beachten ist:

„8.1-2 Ziel Neue Verkehrsinfrastruktur im Freiraum

Für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Davon ausgenommen sind die Infrastruktur für nichtmotorisierte Mobilität sowie neue Schieneninfrastruktur, die der Verlagerung von Güterverkehren aus Siedlungsbereichen dient.“

Die vorliegende Planung stimmt mit dem aufgeführten Ziel überein. Für den geplanten Straßenausbau wird zum Teil vorhandene Infrastruktur genutzt. Eine Inanspruchnahme von Teilbereichen, die derzeit dem Freiraum zuzuordnen sind, lässt sich im vorliegenden Fall nicht vermeiden. Genaue Ausführungen sind dem Kapitel 8. Variantenprüfung zu entnehmen.

3.2 Regionalplan

Die Darstellung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung für das Stadtgebiet Emmerich am Rhein findet ihre grundlegende Konkretisierung u.a. auf der Ebene des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf.

Der rechtskräftige Regionalplan Düsseldorf (RPD) stellt den Bebauungsplanbereich als Freiraum- und Agrarbereich dar. Die Planungen einer Verkehrsfläche sind im RPD nicht darstellungsrelevant, sodass der RPD den Planungen nicht entgegensteht.

Abbildung 6: Auszug aus dem RPD mit Verortung des Plangebiets (roter Kreis)

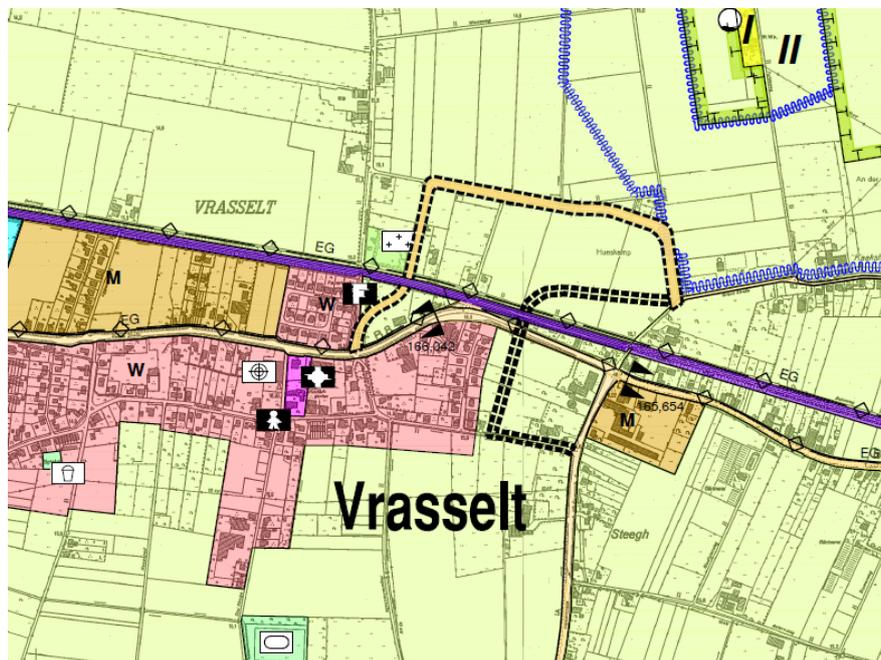


3.3 Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan (FNP) ist für das gesamte Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen dargestellt.

Der FNP stellt den Bebauungsplanbereich als Fläche für die Landwirtschaft dar. Der Bebauungsplan lässt sich somit nicht aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickeln. Deshalb wird der FNP in einem Parallelverfahren (86. Änderung des Flächennutzungsplanes – Ersatzmaßnahme BÜ Grüne Straße-) nach § 8 Abs. 3 BauGB geändert.

Abbildung 7: 86. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Emmerich am Rhein, hier: Auszug aus dem Entwurf



4. Landespflegerische Vorgaben

4.1 Landschaftsplan

Für den Stadtbereich von Emmerich am Rhein wurde bislang noch kein Landschaftsplan nach Bundesnaturschutzgesetz aufgestellt. Insofern greifen die Grundlagen eines solchen Regelwerkes nicht auf dieses Planverfahren.

4.2 Schutzgebiete

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

Es liegen auch kein Vogelschutzgebiet und kein Lebensraumtyp nach der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie (FFH-Richtlinie) vor. Allerdings liegt der Planbereich im Ramsar-Gebiet „Unterer Niederrhein“.

Der Abstand zum nächstgelegenen Landschaftsschutzgebiet beträgt mehr als 1.700 m. Es handelt sich hierbei um das Landschaftsschutzgebiet VO Rees.

Der Abstand zum nächstgelegenen Naturschutzgebiet beträgt mehr 1.000 m. Es handelt sich hierbei um das Naturschutzgebiet Biener Altrhein, Millinger Meer und Hurler Meer.



Auswirkungen auf die nächst gelegenen naturschutzrechtlichen Schutzgebiete durch die Planung sind aufgrund der Entfernung nicht erkennbar.

5. Planungsziele

Ziel ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung der geplanten Straße zu schaffen. Die Straße fungiert künftig als eine wichtige Wegeverbindung für die Anwohner von Praest. Deshalb soll entlang der Straße einseitig ein Fuß- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m vorgesehen werden. Der Teil, der Straße, der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ABS 46/2, (Planfeststellungsabschnitt 3.3), mit planfestgestellt wird, umfasst ebenfalls einen Fuß- und Radweg.

6. Planungsrechtliche Festsetzungen

Der Bebauungsplan setzt hauptsächlich eine Verkehrsfläche fest. Ein kleiner Teilbereich wird als Grünfläche festgesetzt.

7. Von der Planung berührte öffentliche Belange

7.1 Regenwasserentwässerung

Das auf der Verkehrsfläche anfallende Regenwasser wird beidseitig der Straße über Mulden versickert. Nördlich der Straße bzw. im Bereich des Auweges in östliche Richtung beträgt die Breite der Mulden 2,50 m und in südliche bzw. westliche Richtung 2,00 m.

Die Wasserschutzzone IIIa in Vrsasselt wurde mit der Bekanntmachung am 26.07.2018 aufgehoben, sodass keine andere Entwässerungsvariante für den Bereich in Betracht gezogen werden muss.

7.2 Immissionsschutz

Im Bebauungsplan werden keine Bauflächen ausgewiesen, für die eine Ermittlung von Immissionen relevant sein könnte.

Für den Bau bzw. für eine wesentliche Änderung einer Straße gilt die 16. BImSchV.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde dazu zunächst eine Verkehrsprognose erstellt. Dabei hat man ausgehend von einer aktuellen Verkehrszählung einen Plan-Fall entwickelt, wie sich die Verkehrsströme verlagern werden, wenn die Wegführungen im Umfeld des Plangebietes wie derzeit geplant geändert werden. Die dabei ermittelten Werte haben als Grundlage für die Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen nach der 16. BImSchV fungiert.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, „dass an keinem Wohnhaus im Einwirkungsbereich der Ersatzmaßnahme BÜ Grüne Straße die Grenzwerte nach § 2 auch nur annähernd erreicht werden.“ Ein Anspruch auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ bestehe daher in keinem Fall. Ursächlich sei das letztlich nur geringe zu wartende Verkehrsaufkommen. (Accon, Bericht Nr. ACB 0518 – 408128 - 139, „Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan V 3/1 –Ersatzmaßnahme BÜ Grüne Straße- Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen nach der 16. BImSchV“, 30.05.2018)



Hauptverkehrswege stellen im Störfallrecht eine schutzbedürftige Nutzung dar. Die nächst gelegenen Anlagen eines Industriebetriebes, die als „Betriebsbereich im Sinne des § 3 (5a) Bundesimmissionsschutzgesetz“ einzustufen sind, betreffen einen Betrieb an der Straße „Stadtweide“. Auswirkungen von möglichen Störfällen auf die geplante Straße im Plangebiet sind in diesem Fall nicht zu betrachten, da bei einem Abstand des Betriebsgeländes zum Plangebiet von ca. 2.500 m der dem dortigen Gefährdungspotential zuzumessenden Achtungsabstand (1.500 m) unterschritten wird.

7.3 Altlasten und Altablagerungen

7.3.1 Altlasten

Im Nachweis des vom LANUV gem. § 9 LBodSchG geführten Altlastenkatasters sind für das Plangebiet weder Altlastflächen noch Altstandorte aufgegebener Gewerbebetriebe mit etwaigem Ablagerungsverdacht ausgewiesen.

7.3.2 Kampfmittelrückstände

Der Stadtbereich von Emmerich war Kampfgebiet des Zweiten Weltkrieges. Auch wenn bei der Durchführung der bisherigen Baumaßnahmen im Planbereich sowie in der unmittelbaren Nachbarschaft Kampfmittelfunde nicht bekannt geworden sind, können Einlagerungen von Kampfmitteln im Boden nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Der staatliche Kampfmittelbeseitigungsdienst empfiehlt daher insbesondere bei Durchführung von Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie z. B. Rammarbeiten, Verbauarbeiten, Pfahlgründungen- Rüttel- und hydraulischen Einpressarbeiten Sicherheitsüberprüfungen durch vorlaufende Sondierungsbohrungen durchzuführen.

Der Kampfmittelräumdienst der Bezirksregierung Düsseldorf wird im Rahmen des Bauleitplanverfahrens als Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Da keine Bauflächen ausgewiesen werden, ist es nicht erforderlich, im Bebauungsplan entsprechende Hinweise für Bauherren auszunehmen.

7.4 Belange von Natur und Landschaft

Die Belange von Natur und Landschaft werden umfänglich im Umweltbericht und im Landschaftspflegerischer Begleitplan zu dem Bebauungsplanverfahren dargelegt.

7.5 Denkmalpflegerische Belange

7.5.1 Baudenkmäler

Es sind bisher keine Baudenkmäler im Plangebiet bekannt. Das rhein. Amt für Denkmalpflege wird im Rahmen des Bauleitplanverfahrens als Träger öffentlicher Belange beteiligt.

7.5.2 Bodendenkmäler

Es sind bisher keine Bodendenkmäler im Plangebiet bekannt. Das rhein. Amt für Bodendenkmalpflege wird im Rahmen des Bauleitplanverfahrens als Träger öffentlicher Belange beteiligt.

7.6 Hochwasserschutz und Hochwasserrisiko

Der Planungsbereich befindet sich derzeit in keinem nach § 76 WHG in Verbindung mit § 112 LWG ordnungsbehördlich festgesetzten oder vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet, für das besondere Schutzvorschriften gelten (§ 78 WHG).

Das Plangebiet liegt in einer Entfernung von ca. 2,4 km zum Rhein. 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 Bebauungsplangebiet liegt innerhalb des potentiellen Überschwemmungsbereiches. Den Hochwassergefahrenkarten ist zu entnehmen, dass der betroffene Bereich des Ortsteils Vrasselt ohne die Hochwasserschutzanlagen im Fall des häufigen Hochwassers (HQ10 = Hochwasser, das mit relativ hoher Wahrscheinlichkeit eintritt, im Mittel alle 10 Jahre) überschwemmt wäre. Im Fall des hundertjährigen Hochwassers (HQ100 = Hochwasser mittlerer Wahrscheinlichkeit, das im Mittel alle 100 Jahre auftritt) und im Betrachtungsfall des extremen Hochwassers (HQextrem = Hochwasser, das statistisch wesentlich seltener als alle 100 Jahre auftritt) wäre ebenfalls eine Überschwemmung zu erwarten. Die bei einer Überschwemmung zu erwartenden Wassertiefen sind in den folgenden Abbildungen dargestellt.

Der Bebauungsplan wird kein Baugebiet ausweisen, sondern lediglich Verkehrsflächen. Somit wird es im Plangebiet, keine Bauherren (bis auf die Stadtverwaltung selbst als Bauherr der Straße) geben.

Abbildung 8: Tiefen Überschwemmungsgebiet bei einer mittleren Hochwasserwahrscheinlichkeit (HQ 100)

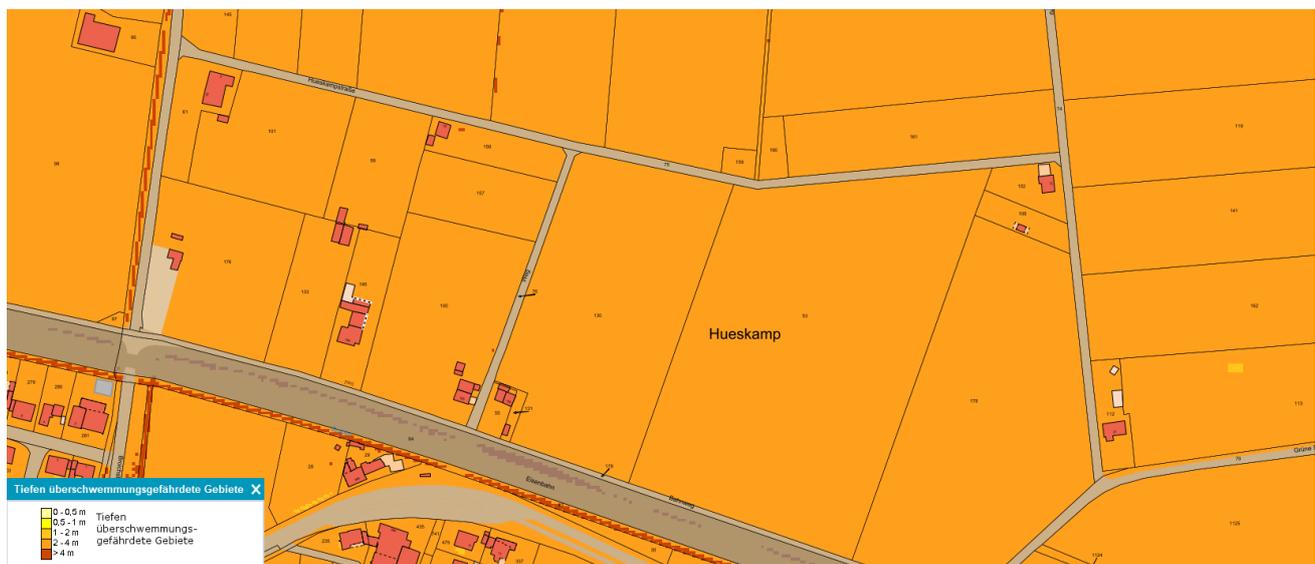
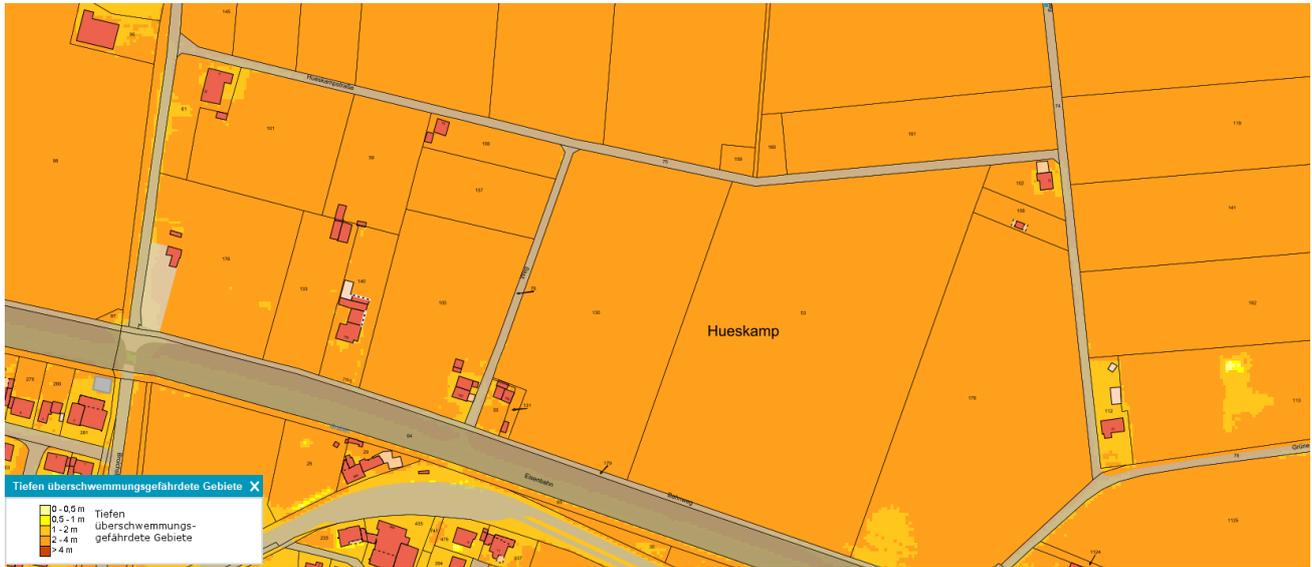




Abbildung 9: Tiefen Überschwemmungsgebiet bei einer hohen Hochwasserwahrscheinlichkeit (HQ 10)

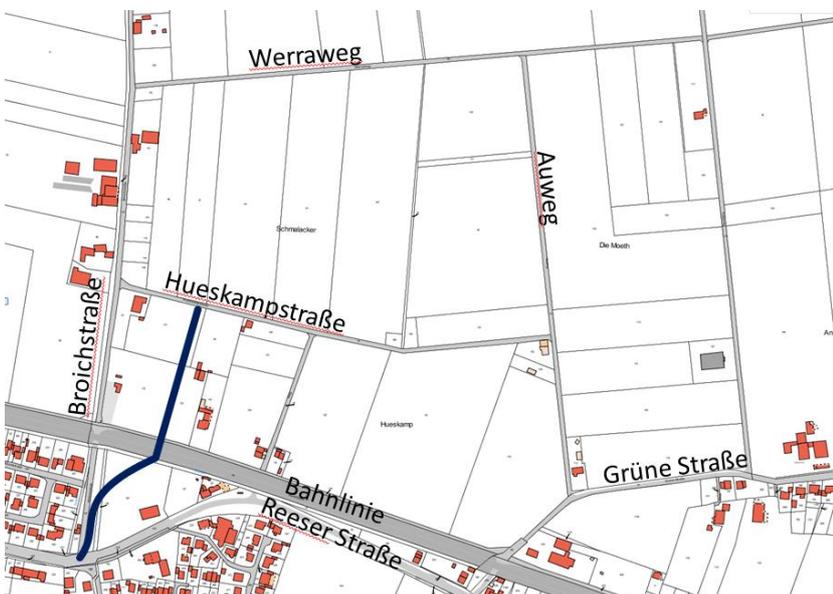


8. Variantenprüfung

Im Rahmen des Bahnübergangsbesitzungskonzeptes als Folge des geplanten Ausbaus eines dritten Gleises innerhalb der Bahnstrecke Arnheim-Oberhausen (Betuwe; Planfeststellungsverfahren ABS 46/2, hier Planfeststellungsabschnitt 3.3) sollen, wie bereits dargelegt, die derzeit schienengleichen Bahnübergänge Grüne Straße und Broichstraße aufgehoben werden. Stattdessen soll ein Ersatzbauwerk ca. 80 m in östliche Richtung von dem derzeitigen Übergang an der Broichstraße errichtet werden.

Für sämtliche Varianten ist zu berücksichtigen, dass das Höhenniveau der Gleise bestehen bleibt. Die Broichstraße wird unter dem Ersatzbauwerk hindurchgeführt und erlangt in Höhe der Hueskampstraße wieder Geländehöhe. Die Bahnstraße wird über die Broichstraße geführt.

Abbildung 10: Veranschaulichung Ersatzbauwerk





Folgende drei Varianten wurden im Rahmen des Planungsprozesses betrachtet:

- 1) Variante Bahnweg
- 2) Variante Werraweg
- 3) Variante Hueskampstraße

7.1 Variante Bahnweg

Die Variante Bahnweg stellt sich wie folgt dar:

Abbildung 11: Veranschaulichung Variante Bahnweg



Deutlich wird, dass man eine Art „Schleifenführung“ herbeiführen würde.

Der von der Reeser Straße/L7 kommende Verkehr, der Richtung Grüne Straße fahren möchte, müsste nach dieser Variante zunächst aus der Bahnüberführung kommend in östliche Richtung fahren. An der Broichstraße müsste man links abbiegen Richtung Süden fahren, dann nochmals links auf den Bahnweg abbiegen um dann anschließend die Grüne Straße zu erreichen. Abgesehen von dieser irreführenden Streckenführung, gibt es weitere Problematiken bei dieser Variante.

Die folgenden beiden Abbildungen stammen aus den Planfeststellungsunterlagen der Bahn, ergänzt durch Ausführungen aus dem Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren seitens der Stadtverwaltung.



Abbildung 12: Bereich Bahnweg, Friedhof

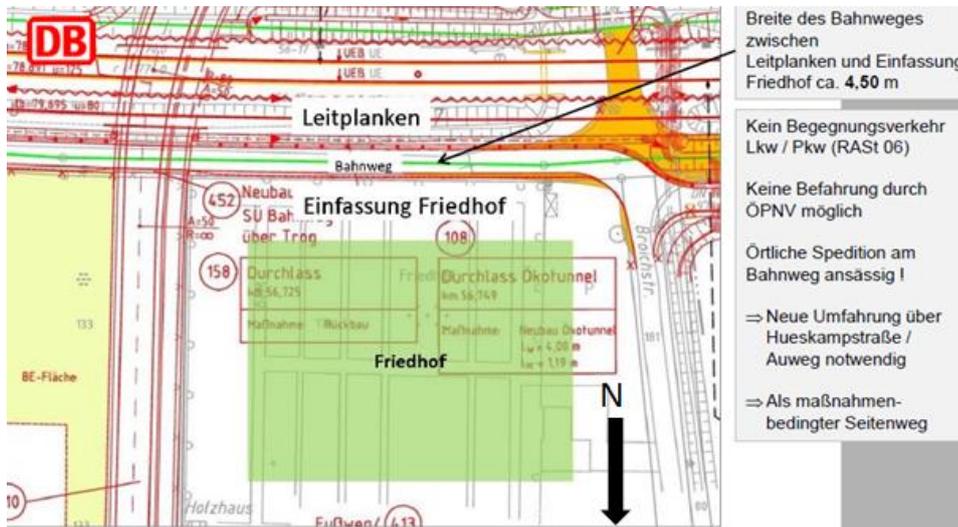


Abbildung 13: Foto für den Bereich Bahnweg in Höhe Friedhof



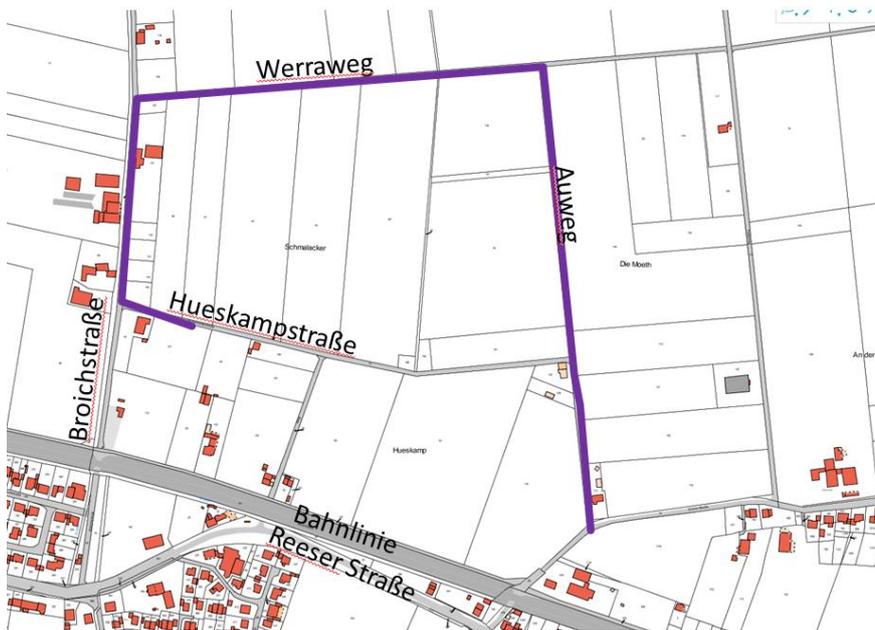
Der Bahnweg weist, wie in den Abbildungen ersichtlich, eine Breite lediglich von 4,50 m auf. Dadurch wird Begegnungsverkehr LKW/PKW unmöglich. Am Bahnweg ist eine Spedition ansässig (Bahnweg 150), somit wird es regelmäßig zu dem Begegnungsfall zwischen LKW und PKW kommen. Des Weiteren wird die Strecke durch den ÖPNV befahren. Dieser ist ebenfalls auf entsprechende Straßenbreiten angewiesen. Eine Verbreiterung ist stellenweise nicht möglich, da sich vor Ort ein Friedhof befindet.

7.2 Variante Werraweg

Die folgende Abbildung veranschaulicht, dass der Werraweg mit Umwegen verbunden wäre. Bei dieser Variante müsste ein erheblicher Umfang an Fläche in Anspruch und versiegelt werden.



Abbildung 14: Veranschaulichung Variante Werraweg



Der Werraweg ist zwar bereits versiegelt, dennoch müsste die vorhandene Versiegelung des Werraweges entfernt werden und vollständig ausgebaut werden. Auch bei dieser Variante müssen private Flächen erworben werden.

7.3 Variante Huskampstraße

Abbildung 15: Veranschaulichung der Variante Hueskampstraße

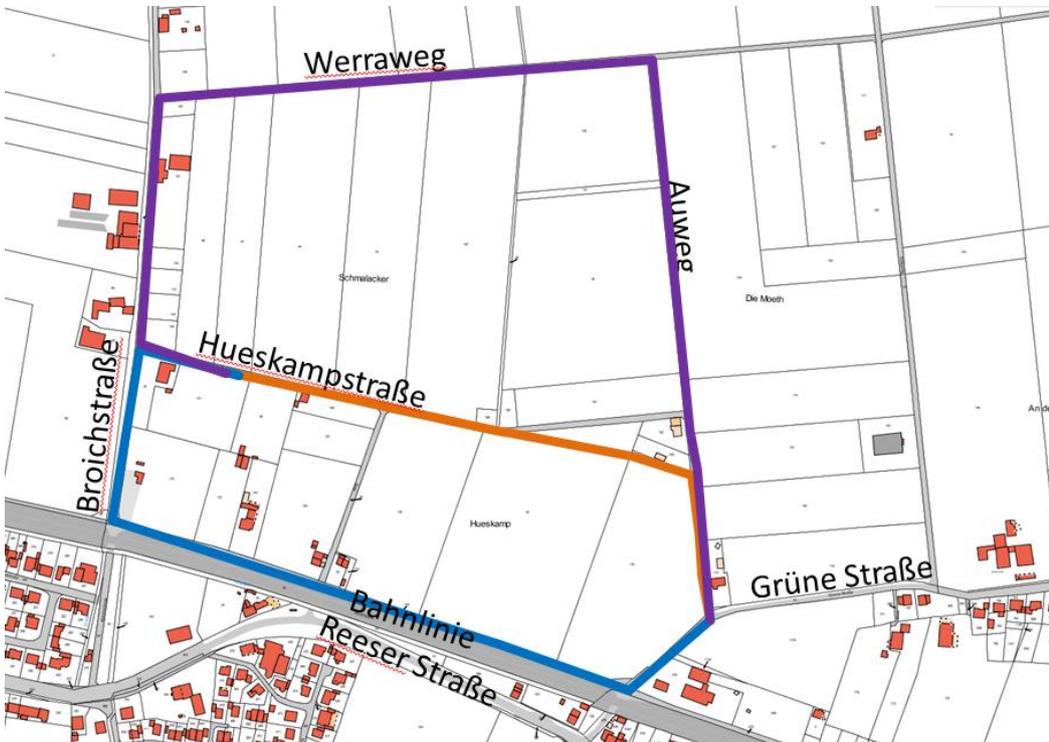


Die Variante Hueskampstraße sieht einen Ausbau der Hueskampstraße, die derzeit stellenweise als Feldweg kategorisiert werden kann, und des Auwegs vor.



7.4 Wertung der drei Varianten

Abbildung 16: Vergleichende Übersicht der Varianten



Ausbaulänge und Kosten

Die orange dargestellte Strecke, also die Variante Hueskampstraße, umfasst eine Länge von ca. 650 m, die lila dargestellte Strecke der Variante Ausbau Werraweg umfasst eine Länge von ca. 1.500 m und die Variante Bahnweg umfasst 1.050 m.

Es wird deutlich, dass für die Variante Hueskampstraße am wenigsten Fläche ausgebaut werden müsste. Dies bedeutet auch, dass hierbei am wenigstens Fläche seitens der Stadt erworben werden um den Weg entsprechend der Vorgaben der RAST (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) verbreitern zu können. Denn wie eingangs erläutert, ist folgender Straßenquerschnitt vorgesehen: 6,50 m Fahrbahn; 2,50 m Geh- und Radweg; insgesamt 4,00 m - 4,50 m Entwässerungsmulde. Die Ausbaurkosten für eine angemessene Breite von mind. 13,00 m fällt bei einer Streckenlänge von 650 m (Hueskampstraße als kürzeste Strecke) im Vergleich zu einer Streckenlänge von mehr als dem doppelten an Länge mit 1.500 m (Werraweg als längste Strecke) wesentlich höher aus.

Bei der Variante Werraweg muss zudem bedacht werden, dass die bereits durchgängig vorhandene Asphaltierung zurückgenommen werden muss. Aufgrund des Alters der Asphaltierung muss dabei davon ausgegangen werden, dass das verwendete Material mit Teer belastet ist und eine Entsorgung somit ebenfalls mit hohen Kosten verbunden sein würde.

Emissionen und Rohstoffverbrauch

Langfristig gesehen muss des Weiteren in die Erwägung einbezogen werden, dass bei einem Ausbau der Varianten Werraweg oder Bahnweg aufgrund der längeren Strecken unnötig Emissionen entstehen und Rohstoffe verbraucht werden als bei der kürzesten Streckenvariante Hueskampstraße. Hierbei ist auch das Material für den Straßenbau zu bedenken.



Zahl der Betroffenen

Bei einem Ausbau der Variante Hueskampstraße ist der Kreis der betroffenen Anwohner am geringsten. Abbildung 14 verdeutlicht, dass an den anderen Streckenvarianten eine größere Anzahl an Wohnhäusern liegen und somit schlussendlich mehr Häuser mit Emissionen belastet wären.

Freiraum

Der Ausbau einer Variante, die möglichst nah am Siedlungsbereich verläuft und den Freiraum somit ein Stück weit mehr schont ist erstrebenswert.

Bei der Variante Werraweg würde der Verkehr über eine längere Strecke weiter hinaus durch den Freiraum geführt als bei den anderen beiden Varianten.

Verkehrssicherheit/Schulwegsicherung

Durch die Anlegung der geplanten Straße mit gängigen Fahrbahnbreiten wird die Verkehrssicherheit erhöht. Davon profitiert auch der ÖPNV. Die Strecke spielt des Weiteren eine Rolle im Rahmen der Thematik Schulwegsicherung. Durch den vorgesehenen Geh- und Radweg soll gewährleistet werden, dass Fußgänger, insbesondere auch Kinder/Schüler, sichere Wege von ihrem Wohnort zur Schule haben.

Diesem Kriterium kann die Variante Bahnweg nicht gerecht werden, da die Fläche wie oben dargelegt nicht zur Verfügung steht.

7.5 Fazit

Aufgrund der kürzesten Distanz, der damit verbundenen geringsten Flächeninanspruchnahme und Kosten, der kleinsten Anzahl an Betroffenen und der sinnhaftesten Streckenführung hat man sich für die Varianten Hueskampstraße entschieden.

Emmerich am Rhein,
Der Bürgermeister

Peter Hinze