STADT EMMERICH AM RHEIN

Der Bürgermeister

Tagesordnungspunkt ____

Datum **27.12.2007**

05 - 14 0774/2007

Verwaltungsvorlage **ö f f e n t l i c h**

Betreff

Aufhebung des Bahnübergangs “Am Löwentor“
hier : Knotenpunkt Wassenbergstraße / Hafenstraße / B8

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	**15.01.2008**
Haupt- und Finanzausschuss	**29.01.2008**
Rat	**12.02.2008**

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt die Änderung der Variante 5a dahingehend, dass der Kreisverkehr in eine signalisierte Kreuzungsanlage umgewandelt wird. Er beauftragt die Verwaltung auf Grundlage dieser Änderung, die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zu beantragen.

Abstimmungs-/Beratungsergebnis

	Vorlagen-Nr	dafür	dagegen	Enthaltungen
ASE	**05 - 14 0774/2007**	**0**	**18**	**1**
HFA	**05 - 14 0774/2007**	**0**	**17**	**1**
RAT	**05 - 14 0774/2007**	**0**	**31**	**1**

Begründung:

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat in seiner Sitzung am 20.07.2004 (05-13 1701/2004 E1), als abschließenden Beschluss zum Variantenvergleich, beschlossen die Verwaltung mit der Durchführung des Planfeststellungsverfahren auf Grundlage der Variante 5a zu beauftragen.

Diese Variante beinhaltet einen Kreisverkehr im Knotenpunkt Wassenbergstraße / Hafenstraße / B8 (s. Anlage 4).
Bereits in der damaligen Vorlage wurden die, von Seiten des Landesbetriebes Straßenbau, zu berücksichtigenden Kriterien für die Zustimmung zum Kreisverkehr als Straßenbaulastträger dargelegt und weiter erläutert, dass aufgrund der aufgezeigten Kriterien die Errichtung eines Kreisverkehres nur schwer realisierbar sein wird:

- Kreisverkehre nur bei annähernd gleicher Belastung der Abzweige
- Kreisverkehre mit Signalisierung aufgrund einer zu berücksichtigenden Bahnanlage werden als sehr ungünstig gewertet, da im Falle einer Bahnquerung der gesamte Verkehr und nicht nur die betroffenen Zweige zum Erliegen kommen.
- Gestaltung der Kreisverkehre, u. a. bedingt durch notwendige Schwertransporte (Fa. Winkels) werden ebenfalls als ungünstig gewertet.

Nach ursprünglichen Überlegungen sollte das Planfeststellungsverfahren einschließlich des Kreisverkehres im o. g. Knotenpunkt beantragt werden. Da vom Landesbetrieb Straßenbau jedoch in keinem Falle, wie auch schon im Rahmen des Variantenvergleiches erläutert, mit einer Zusage zu rechnen ist (s. Schreiben vom 13.12.2007) und somit das Planfeststellungsverfahren nur unnötig hinausgezögert werden würde, wird auch vom Zuschussgeber, der Bezirksregierung Düsseldorf, empfohlen, Einvernehmen mit allen Beteiligten zu erzielen und die Kreisverkehrsvariante in einen Knotenpunkt mit signalgesteuerter Kreuzung umzuwandeln.

Zurzeit quert die Hafenbahn die Bundesstrasse 2-mal täglich für ca. 2-3 Minuten, nach Aussage der Rhein-Waal-Terminal GmbH als Hafenbahnbetreiber ist jedoch mit einer Erhöhung dieser Frequentierung und Dauer der Überfahrten zu rechnen.

Zur Verdeutlichung der Problematik 'Hafenbahn' sind in der Anlage verschiedene Systemskizzen beigefügt, die die Verkehrsströme ohne bzw. bei durchfahrender Hafenbahn verdeutlichen.

Kreisverkehr

- Fall 1/2 - ohne Hafenbahnquerung
  Alle Verkehre können ungehindert fließen.

- Fall 2/2 - bei Hafenbahnquerung
  Der einfließende Verkehr aus Richtung Bahnhof ist nicht möglich.
  Der abfließende Verkehr in Richtung Bahnhof ist nicht möglich.
  Durch Rückstau, der nicht abfließenden Kfz, kommt der gesamte Verkehrsfluss zum Erliegen.

Signalisierte Kreuzung

- Fall 1/2 - ohne Hafenbahnquerung
  Alle Verkehre können ungehindert fließen.

- Fall 2/2 - bei Hafenbahnquerung
  Der einfließende Verkehr aus Richtung Bahnhof ist nicht möglich.
  Der abfließende Verkehr in Richtung Bahnhof ist nicht möglich.
  Der restliche Verkehr kann signalisiert ungehindert fließen.

Um vor dem Einstieg in das Planfeststellungsverfahren alle Problematiken zwischen den Beteiligten (Bund / Land / Stadt / Bahn) zu beseitigen, sollte daher auf einen Kreisverkehr, zugunsten einer signalisierten Kreuzung, verzichtet werden.

Ab dem 01.01.2007 gilt das bisherige GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) nicht mehr, es wird durch das Entflechtungsgesetz (EntflechtG) ersetzt, welches bis 31.12.2013 jedoch die gleiche Förderung beinhaltet.
Die hier nach folgenden Fördersätze sind zurzeit unklar.

Eine zeitliche Verschiebung sollte auch vor dem Hintergrund der eigenen angespannten Haushaltslage sowie der des Zuschussgebers und der damit verbundenen Reduzierung der prozentualen Förderung unterbleiben. Zwischenzeitlich hat sich die Förderrate bereits von 75 % auf 70 % reduziert.
Einschließlich der Mehrwertsteuererhöhung beinhaltet dies die Erhöhung des Eigenanteils der Stadt um ca. 500.000 €.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen

- **Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.**

- **Steht die Maßnahme im Einklang mit den Zielen des Leitbildes?**

  [ ]
  Ja. Kapitel _____.

  [X]
  Nein

_____
In Vertretung
Dr. Wachs
Erster
Beigeordneter