

## Planungs- und Umweltausschuss

### **BEKANNTMACHUNG**

zur 22. Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses  
am Dienstag, 19.06.2018, 17:00 Uhr  
im Kleinen Sitzungssaal Raum 137 des Rathauses

---

#### **Öffentliche Sitzung**

Zur Geschäftsordnung

- a Prüfung der Einladung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- b Feststellung der Tagesordnung
- c Feststellung von Ausschließungsgründen gemäß §§ 31, 43 (2) und 50 (6) GO NRW

#### **Tagesordnung**

- 1. Einwohnerfragestunde
- 2. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 06.03.2018
- 3. Dreigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke Emmerich-Oberhausen ABS 46/2 (Betuwe-Linie) - Beschluss über den Konsens zur Modifizierung der Sicherheitskonzepte für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 Voerde und 2.1 Friedrichsfeld (16/764 DS)
- 4. Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den ABS 46/2 Dreigleisiger Ausbau der Strecke Grenze D/NL Emmerich - Oberhausen, Anhörung / Deckblatt PFA 2.1 Friedrichsfeld (16/780 DS)
- 5. 3.hier: Aufstellungsbeschluss Änderung und 2. Ergänzung des Bebauungsplans Nr. 47 "Götterswickerhamm", hier Aufstellungsbeschluss (16/790 DS)
- 6. Bebauungsplan Nr. 136 „Poststraße / Kurierweg“ Hier: Aufstellungsbeschluss (16/786 DS)
- 7. Regionale Radwegeplanung (16/782 DS)
- 8. Änderungsverfahren für den Landesentwicklungsplan NRW Beteiligung der Träger öffentlicher Belange Mündlicher Bericht
- 9. Mitteilungen der Verwaltung
- 10. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung

### **Nichtöffentliche Sitzung**

1. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 06.03.2018
2. Abschluss eines städtebaulichen Vertrages zur Entwicklung eines Wohngebietes an der Handwerkerstraße in Spellen (16/783 DS)
3. Mitteilungen der Verwaltung
4. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung

Voerde, 11.06.2018

Vorsitzender  
Ulrich Philipp Neßbach



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 23.04.2018

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	19.06.2018	vorberatend
Bau- und Betriebsausschuss	21.06.2018	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	26.06.2018	vorberatend
Stadtrat	03.07.2018	beschließend

### **Dreigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke Emmerich-Oberhausen ABS 46/2 (Betuwe-Linie) - Beschluss über den Konsens zur Modifizierung der Sicherheitskonzepte für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 Voerde und 2.1 Friedrichsfeld**

#### Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde stimmt dem in der Drucksache Nr. 16/764 dargestellten Konsens zum modifizierten Notfall- und Streckensicherheitskonzept für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 Voerde und 2.1 Friedrichsfeld, vorbehaltlich der dauerhaften Kostenübernahme (Finanzierung) für die sich aus dem Konzept ergebenden Sicherheitsmaßnahmen durch das Land NRW, zu.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine

#### Sachdarstellung:

Die Planungen zum dreigleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke ABS 46/2 Emmerich - Oberhausen laufen bereits seit einigen Jahren. Der „Arbeitskreis Streckensicherheit“, dem Vertreter der Feuerwehren der Anrainer-Kommunen von Oberhausen bis Emmerich angehören, setzt sich bereits seit Juli 2008 intensiv mit den Sicherheitsanforderungen an der Strecke auseinander. Auf Grund der anfänglich völlig unzureichenden Befassung der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit der Sicherheit an der Strecke haben sich die Feuerwehren im Jahr 2010 auf ein gemeinsames Sicherheitskonzept verständigt, damit wegen der länderübergreifend vergleichbaren Gefahrenlage entlang der ganzen Strecke mit einheitlichen Forderungen gegenüber dem Vorhabenträger operiert werden kann. Das Sicherheitskonzept stützt sich im Wesentlichen auf die Untersuchungen und Maßnahmen, die in den Niederlanden beim Bau der "Betuwe-Linie" durchgeführt bzw. umgesetzt wurden.

Dieses Grundlagenpapier haben sich die Kommunen im weiteren Verlauf der Planfeststellungsverfahren zu Eigen gemacht und in den jeweiligen Stellungnahmen und Einwendungen vorgetragen.

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) als Planfeststellungsbehörde hat der DB AG als Vorhabenträgerin mit Datum vom 24.09.2015 im ersten Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.1 Oberhausen eine Überarbeitung und Ergänzung des Sicherheitskonzeptes mit Blick auf die Löschwasserversorgung sowie die Zuwegungen und die Zugänglichkeit der Strecke aufgegeben. Unter anderem wurde die Auflage erteilt eine durchgehende Löschwasserversorgung sicherzustellen und den Nachweis zu erbringen, das an jedem beliebigen Punkt im Abstand von 300 m eine Löschwasserversorgung von 96 m<sup>3</sup>/h, ggf. auch durch mehrere Entnahmestellen zusammengerechnet, sichergestellt ist.

Auf dieser Grundlage wurde zwischen den Beteiligten von Bund, Land NRW, DB AG und der DB Netz AG in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt eine Kompromisslösung, das sogenannte „ganzheitliche Rettungskonzept“ an der Ausbaustrecke entwickelt.

Der Aufschlag zum Dialog über das „ganzheitliche Rettungskonzept“ erfolgte am 08.07.2016. Bei einem Gespräch im Bundesverkehrsministerium wurde unter Beteiligung des Bundesumweltministeriums, Vertretern des Bundestages, der DB AG und der Feuerwehr die weitere Vorgehensweise in Bezug auf die Sicherheitskonzeption für die Maßnahmen der Ausbaustrecke Emmerich – Oberhausen festgelegt. Über eine 10 Mio. € große Finanzierung des Landes NRW solle die notwendige Löschwasserversorgung der Strecke sichergestellt werden.

Um die notwendigen Maßnahmen für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 Voerde und 2.1 Friedrichsfeld festzulegen, fand am 14.09.2016 ein Abstimmungsgespräch zwischen der Feuerwehr Voerde und der Projektgruppe der DB Netz statt (siehe Anlage 1). Am 10.07.2017 stellte die DB AG dieses für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 Voerde und 2.1 Friedrichsfeld im Rathaus vor (siehe Anlage 2). In weiteren Abstimmungsgesprächen zwischen der DB AG, der Stadt Voerde und der Feuerwehr wurden weitere Kompromisse in den Bereichen Zuwegungen und Zugänglichkeiten zur Strecke sowie Standorte der Entnahmestellen für das Hytrans-Fire-System (HF-System), erreicht und in das Sicherheitskonzept eingearbeitet. Bei dem HF-System handelt es sich um ein mobiles Löschesystem mit einer Förderleistung von 6000 l/min.

- 1) Das „ganzheitliche Rettungskonzept“ für die Ausbaustrecke 46/2 Emmerich – Oberhausen ist in die Bestandteile „Löschwasserversorgung“ und „Zuwegungen und Zugänglichkeit zur Strecke“ gegliedert und sieht im Einzelnen folgende grundlegenden Maßnahmen vor:

#### **Löschwasserversorgung**

Durch den Einsatz von vier HF-Systemen soll die Bereitstellung großer Wassermengen von mindestens 360 m<sup>3</sup>/h über einen langen Zeitraum und mit hohem Druck an der Strecke gewährleistet werden. Die entsprechenden Fahrzeuge sollen in den Städten Oberhausen, Dinslaken, Wesel und Emmerich stationiert und mit Wasser aus offenen Gewässern wie zum Beispiel Baggerseen, Flüssen oder Kanälen gespeist werden. Die erforderlichen Entnahmestellen und Zuwegungen sind durch die DB AG zu erstellen.

Da ein HF-System je nach Einsatzort jedoch erst nach einer gewissen Vorlaufzeit einsatzbereit ist, muss der Feuerwehr für die Übergangszeit bis zur Betriebsbereitschaft des Systems an jedem beliebigen Punkt an der Strecke in einem Abstand von 300 Metern Löschwasser mit einer Fördermenge von mindestens 96 m<sup>3</sup>/h zur Verfügung stehen. An den Stellen, wo dies durch die bestehende städtische Löschwasserversorgung durch Hydranten oder Brunnen nicht oder nicht im ausreichenden Maße gewährleistet ist, sind von der DB AG die erforderlichen Brunnen zu errichten.

#### **Zuwegungen zur Strecke**

Um einen effektiven und zügigen Brand- und Rettungseinsatz zu gewährleisten, müssen den Einsatzkräften die entsprechenden Zuwegungen zur Strecke zur Verfügung stehen. Die bisherigen Planungen der DB AG sahen, je nach örtlicher Situation, Zuwegungen in Abständen von 1.000 Metern vor. Auf der Grundlage der Forderungen des EBA im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.1 Oberhausen war das Sicherheitskonzept dahingehend zu überarbeiten, dass die Abstände zwischen den einzelnen Zuwegungen auf durchschnittlich 600 Meter reduziert werden.

#### **Finanzierung**

Die durch die Modifizierung des Sicherheitskonzeptes entstehenden Mehrkosten von insgesamt rund 10,5 Mio. Euro werden entsprechend der Zusage aus Juli 2016 durch das Land NRW übernommen. Die Mittel sollen für die Beschaffung der vier HF-Systeme sowie die Herstellung der Entnahmestellen und der zusätzlich erforderlichen Zuwegungen eingesetzt werden. Die DB Netz AG macht deutlich, dass die Realisierbarkeit der Inhalte des Kompromisses unter der Voraussetzung steht, dass alle sieben Anrainerkommunen hin-



sichtlich des erarbeiteten Sicherheitskonzeptes ihren Konsens erklären. Nur unter Einhaltung dieser Voraussetzung werde das ganzheitliche Sicherheitskonzept umgesetzt und finanziert.

- 2) Für den Bereich des Planfeststellungsabschnittes 1.4 Voerde lassen sich folgende Ergebnisse bezüglich des Löschwasserkonzeptes und der Rettungszuwegungen festhalten:

### **Löschwasser-Erstversorgung**

In der gutachterlichen Stellungnahme zum Sicherheitskonzept der DB AG wurde der PFA 1.4 in 9 Teilabschnitte eingeteilt. Für die Löschwasser-Erstversorgung stehen hier insgesamt 6 Hydranten zur Verfügung. Darunter verfügen drei Hydranten über eine Fördermenge von 192 m<sup>3</sup>/h und drei Hydranten von 96 m<sup>3</sup>/h. In den Abschnitten 2 (Bahn-Km 17,470 bis 17,800), 4 (Bahn-Km 18,350 bis 18,500), 6 (Bahn-Km 19,100 bis 19,500) und 8 (Bahn-Km 20,300 bis 20,670) ist die Löschwasser-Erstversorgung derzeit nicht gewährleistet, so dass diese durch zusätzliche Brunnen bzw. Entnahmestellen sicherzustellen ist.

Im Abschnitt 2 wird dazu ein neuer Löschwasserbrunnen zwischen der „Rahmstraße“ und der „Schwanenstraße“ in Höhe des Bahn-Km 17,565 auf der bahnrechten Seite mit einer Förderleistung von 96 m<sup>3</sup>/h erstellt. Die Erreichbarkeit des Brunnens wird durch die Verschiebung der Rettungszuwegung von Bahn-Km 17,475 nach Bahn-Km 17,565 sichergestellt.

Im Abschnitt 4 wird in Höhe des Bahn-Km 18,274 gegenüber der Otto-Willmann-Schule, ein zusätzlicher Löschwasserbrunnen bahnlinks errichtet. Dieser soll ebenfalls über eine Förderleistung von 96 m<sup>3</sup>/h verfügen. Die Erreichbarkeit ist durch die bisherige Planung der Rettungszuwegungen sichergestellt.

Im Abschnitt 6 wird ein Löschwasserbrunnen Höhe Bahn-Km 19,300 bahnrechts im Bereich des Kommunalfriedhofes erstellt. Auch dieser mit einer Förderleistung von 96 m<sup>3</sup>/h. Die Erreichbarkeit ist auch hier sichergestellt.

Um der Forderung des Eisenbahnbundesamtes, an jedem beliebigen Punkt im Abstand von 300 m eine Löschwasserversorgung von 96 m<sup>3</sup>/h, gewährleisten zu können, war es im Abschnitt 8 notwendig, den ursprünglich zusätzlich am Bahn-Km 20,100 geplanten Löschwasserbrunnen nach Bahn-Km 20,500 (Im Hörskén) zu verschieben.

### **Hytrans-Fire-System**

Zur Sicherstellung der langfristigen Löschwasserbereitstellung durch das HF-System wurden drei Maßnahmen in das Konzept für den Streckenabschnitt des PFA 1.4 aufgenommen.

Am Tenderingssee wird eine HFS – Entnahmestelle in Höhe der „Schwanenstraße“ errichtet. Die Kreuzung der „Hindenburgstraße“ (B8) wird durch eine Unterflurtrockenleitung mit Anschlussschacht auf beiden Seiten ermöglicht. Im Bereich von Einmündungen mit Stichstraßen, Anliegerstraßen und Wirtschaftswegen wird die Querung mittels HFS - Schlauchbrücken auf der „Schwanenstraße“ bis zur Bahntrasse gesichert.

Im weiteren Verlauf der Strecke wird am Bahn-Km 18,850 im Bereich der Park & Ride Anlage am „Alnwicker Ring“ auf der bahnlinken Seite ein Löschwasserbrunnen erstellt. Die Erschließung wird über die vorhandene Straße sichergestellt. Querungen werden auch hier mittels HFS - Schlauchbrücken gesichert.

Zur Sicherstellung der langfristigen Löschwasserversorgung im nördlichen Bereich des PFA 1.4 Voerde und des südlichen Bereiches des PFA 2.1 Friedrichsfeld wird am Bahn-Km 21,000 in Höhe der „Grenzstraße“ ein Löschwasserbrunnen erstellt. Die Erschließung des Brunnens erfolgt über die „Grenzstraße“.

### **Zuwegungen und Zugänglichkeit zur Strecke**

Zusätzlich zu den bereits im Einvernehmen mit der Feuerwehr in die Genehmigungsplanung aufgenommenen Zuwegungen und Zugänglichkeiten zur Strecke wurden nunmehr seitens der DB AG weitere fünf Zugänge zur Strecke eingeplant. Davon stehen drei als Servicezugänge zur Verfügung, die seitens der DB AG für Arbeiten an betrieblichen

Einrichtungen genutzt werden. Diese sollen laut Sicherheitskonzept im Falle eines Einsatzes von den Rettungskräften genutzt werden. Von Dinslaken kommend befindet sich der erste Zugang am Lohberger Entwässerungsgraben, der zweite gegenüber dem neuen Löschwasserbrunnen zwischen der „Rahm- und Schwanenstraße“ und der dritte im Bereich der Park & Ride Anlage am „Alnwicker Ring“. Zwei der fünf Zugänge wurden als Rettungszuwegungen in Höhe Kommunalfriedhof (Bahn-Km 19,600 bahnrechts) und der Eisenbahnüberführung -Rönskenstraße (Bahn-Km 20,100 bahnlinks) in die Planungen aufgenommen.

- 3) Für den Bereich des Planfeststellungsabschnittes 2.1 Friedrichsfeld lassen sich folgende Ergebnisse bezüglich des Löschwasserkonzeptes und der Rettungszuwegungen festhalten:

#### **Löschwasser-Erstversorgung**

Um die Löschwasser-Erstversorgung im Planfeststellungsabschnitt 2.1 bis zur Einsatzfähigkeit des HF-Systems zu gewährleisten stehen insgesamt sieben Hydranten zur Verfügung. Darunter haben fünf Hydranten eine Förderleistung von 192 m<sup>3</sup>/h und zwei Hydranten eine Förderleistung von 96 m<sup>3</sup>/h.

Um die gesamthafte Abdeckung entlang der Strecke des PFA 2.1 Friedrichsfeld zu gewährleisten wird ein zusätzlicher Löschwasserbrunnen am Bahn-Km 21,450 bahnrechts in Höhe der „Laboratoriumstraße“ erstellt.

#### **Hytrans-Fire-System**

Für den Einsatz des HF-Systems werden im Bereich des PFA 2.1 Friedrichsfeld eine Entnahmestelle am Wesel-Datteln-Kanal und ein Löschwasserbrunnen an der „Grenzstraße“ erstellt. Der HFS-Brunnen befindet sich an der Eisenbahnüberführung (EÜ) „Grenzstraße“ auf der bahnlinken Seite in Höhe Bahn-Km 21,000 (Bereich PFA 1.4). Um eine optimale Abdeckung und Löschmöglichkeit zu bieten, wird an dem neu zu errichtenden Brückenbauwerk EÜ-Grenzstraße eine Trockenleitung installiert, die die bahnlinke und bahnrechte Seite miteinander verbindet. Die HFS-Entnahmestelle Wesel-Datteln-Kanal befindet sich in Höhe Bahn-Km 23,500 auf der bahnlinken Seite und ist über die Stichstraße in Höhe der Spedition Schneider erreichbar.

Die Kreuzungen der Verlegestrecke mit übergeordneten Straßen werden durch Unterflur-trockenleitungen sichergestellt. Im Bereich von Einmündungen (Stichstraßen, Anliegerstraßen und Wirtschaftswegen) wird die Querung mittels HFS-Schlauchbrücken sichergestellt.

#### **Zuwegungen und Zugänglichkeit zur Strecke**

Zu den bereits in den Planungen vorhandenen Zuwegungen und Zugänglichkeiten wurden seitens der Bahn im Einvernehmen mit der Feuerwehr Voerde zwei zusätzliche Zuwegungen im Bereich der Straße „Am Industriepark“ in Höhe der Bahn-Km 21,580 und 22,225 bahnrechts geschaffen. Zwar befindet sich hier keine Lärmschutzwand, die Zuwegungen sollen den Rettungskräften aber einen ungehinderten Zugang zur Strecke gewährleisten.

Im weiteren Verlauf können die Rettungskräfte die Servicetüren im Bereich der „Von-der-Mark-Straße“, Bahn-Km 22,225 bahnrechts und 22,380 auf der bahnlinken Seite nutzen. Die Servicetüren sind von der DB AG für Arbeiten an betrieblichen Einrichtungen auf der Strecke vorgesehen. Diese sollen laut Sicherheitskonzept im Falle eines Einsatzes von den Rettungskräften genutzt werden. Entsprechende Zuwegungen zu den Servicetüren werden erstellt.

Im Bereich der EÜ-Spellener Straße sind in der bestehenden Genehmigungsplanung in Höhe Bahn-Km 22,670 bahnlinks und 22,693 bahnrechts Rettungstüren eingeplant. Da hier eine Mittelwand geplant ist, wurde hier in Höhe Bahn-Km 22,693 eine Rettungstür eingeplant.

### **Abstimmung mit der Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Voerde**

Die Vertreter der Stadt Voerde haben an allen Abstimmungsgesprächen zur Modifikation des Sicherheitskonzeptes teilgenommen. Die dargestellten Konsenslösungen wurden von der Leitung der Freiwilligen Feuerwehr aus feuerwehrtechnischer und einsatztaktischer Sicht bewertet und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten für ausreichend erachtet. Daher wird auch aus dieser Sicht empfohlen, dem Konsens mit Blick auf die Modifikation des Sicherheitskonzeptes für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 Voerde und 2.1 Friedrichsfeld zuzustimmen.

### **Finanzierung, Folgekosten**

Das Land NRW stellt die Erstfinanzierung der Maßnahmen, d.h. für die Rettungszuwegungen, die Löschwasserversorgung inklusive der Entnahmestellen und für die Fahrzeuge zur Verfügung. Bezüglich der vorgestellten Inhalte besteht zwischen der Stadt Voerde und der DB Netz AG Konsens.

Die Stadt Voerde hat bereits im Abstimmungsgespräch am 10.07.2017 darauf hingewiesen, dass die aus dem Sicherheitskonzept resultierenden Unterhaltungskosten für die Löschwasserversorgung und Zuwegungen sowie die Kosten für die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen nicht von der Stadt Voerde getragen werden können. Wie dem Protokoll des Abstimmungsgesprächs, welches der Drucksache als Anlage beigefügt ist, entnommen werden kann, erwartet die Stadt aufgrund der derzeitigen Haushaltssituation die Kostenübernahme durch das Land NRW. Dies beinhaltet auch die Kosten für eine spätere Ersatzbeschaffung des Schlauchwagens (SW 2000), welcher zur Anwendung des HF-Systems notwendig ist und der Feuerwehr Voerde aktuell vom Bund zur Verfügung gestellt wurde. Für die Stadt ist es von essentieller Notwendigkeit, dass diese Maßnahmen zur Gewährleistung der Streckensicherheit nachhaltig zur Verfügung gestellt werden.

Die letztendliche Entscheidung über die Umsetzung der Modifikationen des Sicherheitskonzeptes obliegt dem Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde.

Haarmann

### **Anlage(n):**

- (1) Anlage 1 Protokoll Abstimmungsgespräch DB AG vom 22.09.2016
- (2) Anlage 2 Protokoll Abstimmungsgespräch DB AG vom 10.07.2017
- (3) Anlage 3 Übersichtsplan zum Sicherheitskonzept Blatt 1
- (4) Anlage 4 Übersichtsplan zum Sicherheitskonzept Blatt 2

Sichtvermerk des Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Dezernenten:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

Fachdienst 6.1

Fachdienst 7.1

Fachdienst 4

Fachdienst 5.1

## Besprechungsprotokoll vom 22.09.2016

### Abstimmungsgespräch zwischen der Feuerwehr Voerde und der DB Netz in Oberhausen

Erstellt am: 15.09.2016

Erstellt von: T. Nadrowski, R. Landgraf

DB Netz AG  
Großprojekt ABS 46/2  
Regionalbereich West  
I.NG-W-A  
Mülheimer Straße 50  
47057 Duisburg  
www.dbnetze.com/fahrweg

#### Teilnehmer:

Siehe Teilnehmerliste

#### Verteiler:

Teilnehmer

#### Zusätzlich:

Frau Imperatrice-Stegemann I.NG-W-A  
Herr Köppel I.NG-W

#### Ort/Zeit:

Feuerwehr Oberhausen, Wache 1,  
Brücktorstraße 30, 46047 Oberhausen  
09:00-11:00

#### Protokollumfang:

4 Seiten

#### Anlagen:

- Präsentation
- Teilnehmerliste

Nr.	Inhalte/Maßnahmen	Zuständig	Termin	Status
-----	-------------------	-----------	--------	--------

#### 1. Allgemeines und Hintergrund

Am 08.07.2016 wurde bei einem Gespräch im Bundesverkehrsministerium unter Beteiligung der Bundesumweltministerin Frau Dr. Hendricks, den Bundestagsabgeordneten Frau Dött, Frau Höhn, Frau Weiß, Herrn Dr. Krüger, Herrn Völpel, der Feuerwehr, vertreten durch Herrn Auschrat und Herrn Verbeet, sowie den DB Vertretern Herrn Pofalla, Herrn Prof. Dr. Rompf und Herrn Köppel die weitere Vorgehensweise in Bezug auf die Sicherheitskonzeption für die Maßnahme Dreigleisiger Ausbau Emmerich - Oberhausen / Landesgrenze festgelegt.

Über eine maximal 10 Mio € große Finanzierung des Landes NRW soll die notwendige Löschwasserversorgung der Strecke sichergestellt werden.

Weiterhin ist abzustimmen, welche zwingend erforderlichen Zugänglichkeiten sicherzustellen sind.

Grundsätzlich werden sogenannte HF-Systeme für die vier Kommunen Oberhausen,

...

Status: A=Auftrag B=Beschluss I=Information V=zur Veröffentlichung

<b>Nr.</b>	<b>Inhalte/Maßnahmen</b>	<b>Zuständig</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
------------	--------------------------	------------------	---------------	---------------

Dinslaken, Wesel und Emmerich benötigt, da nur dort das erforderliche Feuerwehrpersonal zur Verfügung steht. Da das HF-System erst nach > 30 Minuten zum Einsatz kommen kann, ist bis dahin eine Erstversorgung durch zusätzliche Brunnen erforderlich.

Um die notwendigen Maßnahmen für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 und 2.1 festzulegen, fand am 14.09.2016 das Arbeitsgespräch zwischen der Feuerwehr Voerde und der Projektgruppe der DB Netz statt.

## **2. Einsatz HF-System**

- Der Einsatz eines HF-Systems erfolgt für den Streckenbereich im Stadtgebiet Voerde durch die zwei Nachbarkommunen Dinslaken und Wesel.
- Für den Einsatz stehen 2 Entnahmestellen zur Verfügung. Diese Entnahmestellen sind für Anfahrt und Aufstellung des Fahrzeugs zu überprüfen und ggfs. herzurichten. Die Entnahmestellen sind wie folgt:

- Tenderingsee /Schwanenstraße
- Wesel-Datteln-Kanal / Friedrichsfeld

Im Bereich Tenderingsee ist eine Entnahme möglich, muss aber aufwendig hergestellt werden, einschl. einer dauerhaften Querung der B 8 mit einem Leerrohr zur Schwanenstraße.

Weiterhin ist eine Brunnenherstellung für das HF-System in zwei Bereichen erforderlich:

- Km 18,946 bl Bereich P&R Platz
- Km 21,000 br Grenzstraße

## **3. Löschwasser-Erstversorgung durch zusätzliche Brunnen**

Um die Erstversorgung bis zum Einsatz des HF Systems zu gewährleisten, sind in Voerde

<b>Nr.</b>	<b>Inhalte/Maßnahmen</b>	<b>Zuständig</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
------------	--------------------------	------------------	---------------	---------------

3 zusätzliche Brunnen erforderlich:  
(br für bahnrechte, bl für bahnlinke Seite)

- Km 18,274 bl
- Km 19,300 br
- Km 20,300 bl

#### 4. **Zuwegungen zur Strecke**

In den Planfeststellungsunterlagen für den Bereich Voerde sind 20 durch das EBA als finanziert anerkannte Zuwegungen geplant. 28 Zuwegungen werden von der Feuerwehr gefordert, sodass sich ein Delta von 8 Zuwegungen ergibt.

Für die Instandhaltung werden im gleichen Bereich 8 Servicezugänge geplant die bisher nicht berücksichtigt wurden. Diese Zugänge haben eine Breite von einem Meter und ermöglichen den Zugang zur Strecke. Diese Servicezugänge werden in

- Km 16,700 bl
- Km 17,473 bl
- Km 18,820 bl
- Km 20,788 bl

- Km 21,480 bl
- Km 22,225 bl
- Km 22,380 br
- Km 22,922 bl
- Km 23,115 br

angeordnet.

Nach Einsatzplanung der Feuerwehr müssen 2 weitere Zugänge als absolut notwendig vorgesehen werden:

- Verschieben einer Rettungstür (Nr. 306n) von Km 18,093 br nach Km 18,200 (Grundschul-Gelände) einschl. Erhalt der bahrechten Baustraße von Km 17,777 bis Km 18,697 (Baustraße)
- Verschieben einer geplanten Rettungstür

<b>Nr.</b>	<b>Inhalte/Maßnahmen</b>	<b>Zuständig</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
------------	--------------------------	------------------	---------------	---------------

(Nr. 315) von Km 19,788 br nach Km 19,538  
einschl. Erhalt der Wegezufahrt (Baustraße).  
Bei nicht Genehmigung Bau einer zusätzli-  
chen Tür im Km 20,100 bl.

In Abstimmung mit der Planung ist zu prüfen,  
ob der Servicezugang von Km 23,115 br nach  
Km 23,000 br verschoben werden kann.

Diese 10 zusätzlichen Zuwegungen ergänzen  
die bisher geplanten und sind strategisch so  
angeordnet, dass sie ausreichen, die gefor-  
derten 8 Zuwegungsmöglichkeiten zu erset-  
zen.

#### 5. **Fazit**

Das erarbeitete Ergebnis würde unter der  
Voraussetzung, dass die Finanzierbarkeit der  
zusätzlichen Maßnahmen durch das EBA und  
das BMVI bestätigt werden und der Rat der  
Stadt Voerde zustimmt, zu einer Konsenslö-  
sung führen.

Die Notwendigkeit der geforderten Brunnen  
zur Erstversorgung des Löschwassers, muss  
noch über den Kapazitätsnachweis über den  
kommunalem Trinkwasserbereitstellungsplan  
belegt werden. Der Nachweis wird der DB  
Netz durch die Feuerwehr Voerde übergeben.

gez. Nadrowski, Landgraf



## Besprechungsprotokoll vom 10.07.2017

DB Netz AG  
ABS 46/2  
I.NG-W-A  
Mülheimer Str. 50  
47057 Duisburg  
www.dbnetze.com/fahrweg

**Erstellt am: 10.07.2017**  
**Erstellt von: Bettina Feldhausen**

### Teilnehmer:

Herr Haarmann, Stadt Voerde  
Herr Bosserhoff, Feuerwehr Voerde  
Herr Limke, Stadt Voerde  
Frau Kasper, Stadt Voerde  
Herr Behringer, Stadt Voerde  
Herr Kapp, Stadt Voerde  
Herr Dignaß, Stadt Voerde  
Herr Ventzke, DB Netz AG  
Herr Eickhoff, DB Netz AG  
Herr Streckert, DB Netz AG  
Herr Nadrowski, DB Netz AG  
Frau Feldhausen, DB Netz AG

### Ort/Zeit:

Voerde, 11:00 - 12:30 Uhr

### Protokollumfang:

3 Seiten

### Anlagen:

Präsentation 10.07.2017  
Teilnehmerliste 10.07.2017  
Übersichtspläne inkl. Inhalte der Lösung  
Protokoll 15.09.2016

### Verteiler:

Teilnehmer  
Herr Köppel, DB Netz AG  
Herr Matschke, DB Netz AG

<b>Nr. Inhalte/Maßnahmen</b>	<b>Zuständig</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
1. Grundlage der Abstimmung sind die am 03.07.2017 gesendeten Unterlagen: Präsentation 10.07.2017 und Protokoll vom gemeinsamen Workshop am 15.09.2016 inkl. der im Nachgang abgestimmten Ergänzungen inkl. der Änderungen vom 10.03. und 10.07.2017.			
2. Die Inhalte bzgl. der Löschwasserversorgung werden entsprechend der Folie 4-7 und dem Protokoll vom 15.09.2016 vereinbart. Die DB informiert, dass ein Gutachten zur Bewertung der dargestellten Löschwasserversorgung beauftragt wurde.			
3. Die Inhalte bzgl. der Zuwegungen werden entsprechend der Folie 8-10 und dem Protokoll vom 15.09.2016 vereinbart.			
4. Die DB Netz AG wird die abgestimmten Forderungen der Stadt Voerde (entsprechend dem Protokoll vom 15.09.16) - in das laufende Planfeststellungsverfahren einbringen und			

...

**Unser Anspruch:**



Profitabler Qualitätsführer  
Top-Arbeitgeber  
Umwelt-Vorreiter

**Status:** A=Auftrag B=Beschluss I=Information V=zur Veröffentlichung

Nr. Inhalte/Maßnahmen	Zuständig	Termin	Status
-----------------------	-----------	--------	--------

– im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen umsetzen

Die Einbringung in die laufenden Planfeststellungsverfahren erfolgt in Abstimmung mit dem EBA Sachbereich 1, entsprechend der auf Folie 12 aufgeführten Variante. Hierbei ist eine Zeitverzögerung des Gesamtprojektes zu vermeiden.

Die Umsetzung aller Maßnahmen erfolgt spätestens bis zur Gesamtinbetriebnahme, die baulichen Maßnahmen innerhalb der PFA 1.4 und 2.1 erfolgen bereits mit deren Realisierung. Das HFS inkl. Fahrzeug wird vom Land NRW so zeitgerecht zur Verfügung gestellt, dass eine ausreichende Einweisung der Feuerwehr bis zur Inbetriebnahme des Bauabschnitts 2 und 3 erfolgt sein wird.

Das Land NRW stellt die Erstfinanzierung der Maßnahmen, d.h. Rettungszuwegungen und Löschwasserversorgung inkl. Entnahmestellen und Fahrzeugen zur Verfügung. Bezüglich der vorgestellten Inhalte zum Rettungskonzept besteht zwischen der Stadt Voerde und der DB Netz AG Konsens. Die Stadt Voerde erwartet die nachhaltige Kostenübernahme durch das Land NRW. Abstimmungen der Kosten finden zwischen der Stadt Voerde, den weiteren Anrainerkommunen und dem Land NRW statt.

Sollte die Stadt Voerde eine Klage gegen die noch ausstehenden Planfeststellungsbeschluss im PFA 1.4 und 2.1 - obwohl die o.g. Sachverhalte berücksichtigt wurden - in Bezug auf den Brand- und Katastrophenschutz einreichen, so sind die Abstimmungen hinfällig.

---

## 5. Weitere Themen

### Zuständigkeit Baurecht HFS-Entnahmestellen und Brunnen:

Die DB nimmt die HFS-Entnahmestellen und Brunnen entsprechend S.13 der Präsentation in das laufende Planrechtverfahren auf. Sollte das EBA SB1 diese nicht planfeststellen, so wird die Stadt Voerde als Genehmigungsbehörde eintreten. Die DB wird den Antrag an die Stadt Voerde stellen. Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW erfolgen durch die DB.

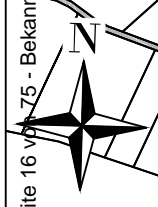
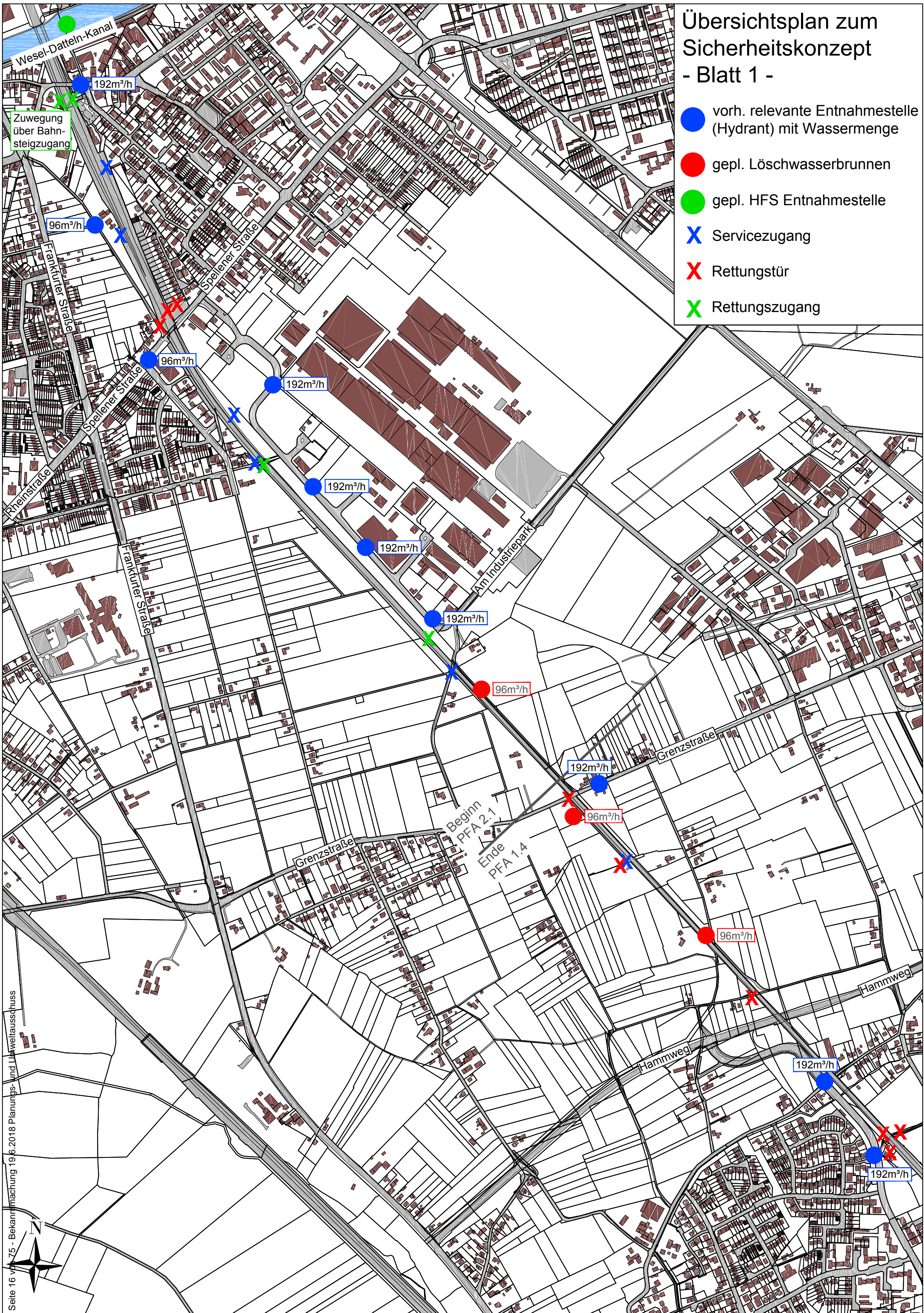
---

Nr. Inhalte/Maßnahmen	Zuständig	Termin	Status
<p><u>Unterhaltungslast</u> Es besteht Dissens bezüglich der Übernahme der zukünftigen Unterhaltungskosten für die Löschwassereinrichtungen (inkl. Brunnen, Entnahmestellen, Trockenleitung B8).</p>			
<p><u>Rettungstür in Mittelwänden:</u> Parallel zu den Rettungstüren in den außenliegenden Lärmschutzwänden werden auch in den Mittelwänden Rettungstüren eingeplant. Beispiele: km 18,200 und km 18,946</p>			
<p><u>Zusätzlicher Zugang:</u> Zwischen km 21,000 und km 21,500 wird ein Zugang zur Strecke vom Radweg in Abstimmung mit der Feuerwehr Voerde ergänzt. Möglichkeit des Zugangs (km 22.220) vor der Lärmschutzwand und der Zuwegung zu der Servicetür (km 22,380) wird abgestimmt.</p>			
<p>Die DB prüft die Finanzierung des Servicezugangs in km 23,115 mit 1,60m Breite durch das Land NRW.</p>			
<p>Die dingliche Sicherung des Zugangs über die P+R Anlage am Bf Friedrichsfeld zu dem Servicezugang (km 23,115) ist durch die DB sicher zu stellen.</p>			
<p><u>Schlauchwagen:</u> Der Schlauchwagen, welcher zur Anwendung des HFS notwendig ist, ist der Feuerwehr Voerde aktuell vom Bund zur Verfügung gestellt. Für die Stadt ist es von essentieller Notwendigkeit, dass diese Logistik nachhaltig zur Verfügung gestellt wird.</p>			
<p><u>Transparente Elemente neben den Rettungstüren:</u> Die DB sagt zu, dass in Abstimmung mit der Kommune transparente Elemente ausgeführt werden.</p>			



# Übersichtsplan zum Sicherheitskonzept - Blatt 1 -

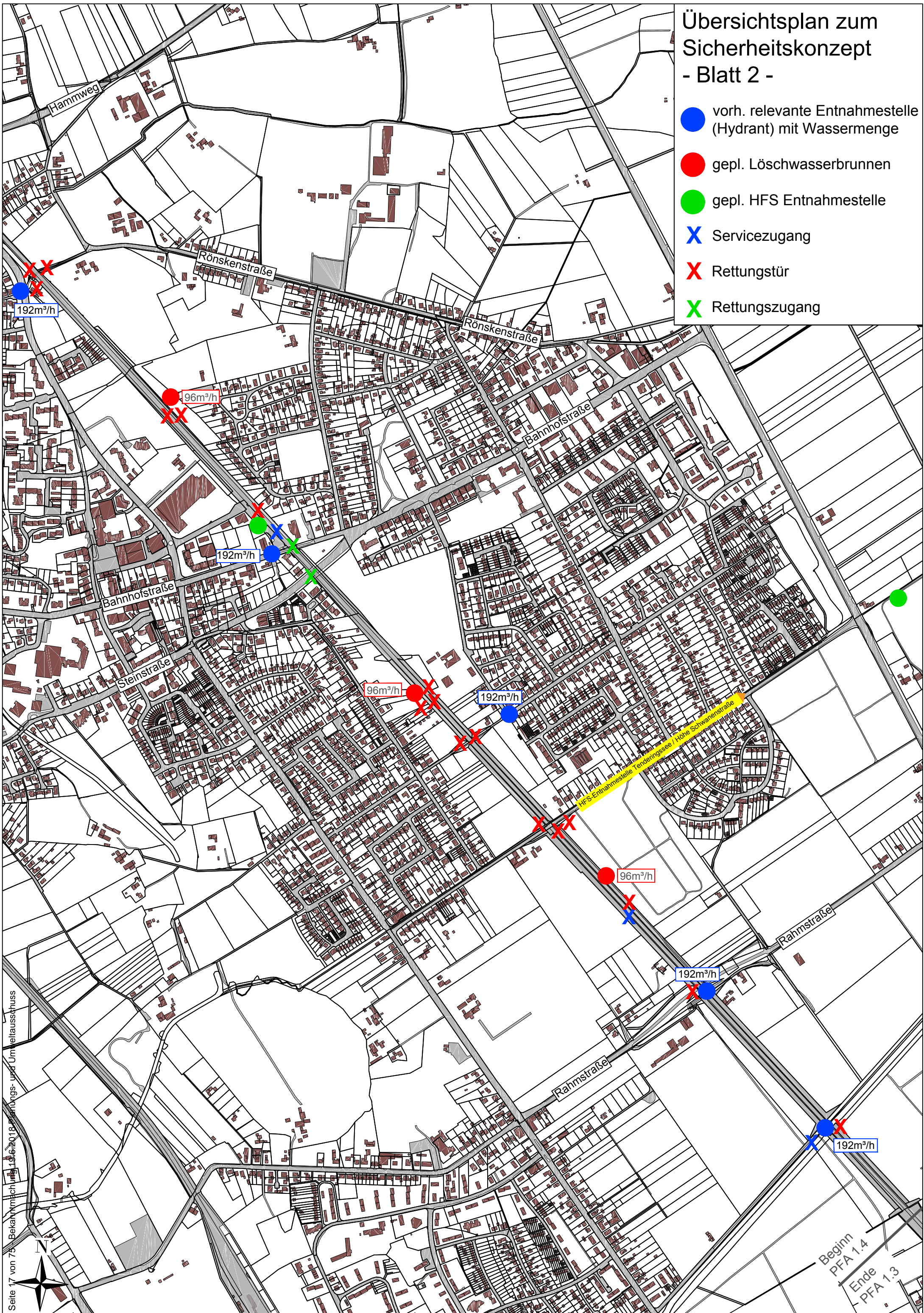
- vorh. relevante Entnahmestelle (Hydrant) mit Wassermenge
- gepl. Löschwasserbrunnen
- gepl. HFS Entnahmestelle
- X Servicezugang
- X Rettungstür
- X Rettungszugang





# Übersichtsplan zum Sicherheitskonzept - Blatt 2 -

- vorh. relevante Entnahmestelle (Hydrant) mit Wassermenge
- gepl. Löschwasserbrunnen
- gepl. HFS Entnahmestelle
- X Servicezugang
- X Rettungstür
- X Rettungszugang



Beginn PFA 1.4  
Ende PFA 1.3





## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 24.05.2018

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	19.06.2018	beschließend
Haupt- und Finanzausschuss	26.06.2018	zur Kenntnis
Stadtrat	03.07.2018	zur Kenntnis

### **Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für die ABS 46/2 Dreigleisiger Ausbau der Strecke Grenze D/NL Emmerich - Oberhausen, Stellungnahme zum Deckblattverfahren Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.1 Friedrichsfeld**

#### Beschlussvorschlag:

Der Planungs- und Umweltausschuss stimmt der als Anlage zu dieser Drucksache beigefügten Stellungnahme zu.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

#### Sachdarstellung:

In seiner Sitzung am 15.10.2013 hat der Stadtrat die Entscheidungsbefugnisse hinsichtlich des Planfeststellungsverfahrens 2.1 Friedrichsfeld auf den Planungs- und Umweltausschuss übertragen. Der Planungs- und Umweltausschuss wurde ermächtigt, über die im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsentwurfs für den Planfeststellungsabschnitt 2.1 von der Stadt Voerde in Bezug auf ihr Selbstverwaltungsrecht zu erhebenden Einwendungen sowie die darüber hinaus abzugebende Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange zu beschließen.

Nach Vorlage der Entwurfsplanung für den Ausbau der Bahnstrecke hat die Stadt Voerde 2013 zum Planfeststellungsabschnitt 2.1 (Grenzstraße bis Stadtgrenze Wesei) Einwendungen erhoben bzw. Stellung genommen (DS 776). Die Offenlage zum Deckblattverfahren wurde in der Zeit von 23.04.2018 bis 22.05.2018 seitens der Anhörungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) durchgeführt. Die Stadt wurde aufgefordert die Stellungnahme bis zum 05.06.2018 abzugeben. Der Bitte um Fristverlängerung aufgrund der aktuellen Sitzungstermine hat die Bezirksregierung Düsseldorf bis zum 22.06.2018 zugestimmt, sodass der Planungs- und Umweltausschuss die Stellungnahme fristgerecht beschließen kann.

Im März 2016 fand der Erörterungstermin statt. Hier konnte bis auf wenige Ausnahmen zwar keine Einigkeit erzielt werden, jedoch ergaben sich Ansätze für weiterführende Gespräche, um Möglichkeiten für Kompromisse in Bezug auf die Gestaltung der Lärmschutzwände, die soziale Kontrolle an den Haltepunkten sowie bezüglich der Streckensicherheit auszuloten. Insbesondere fanden Gespräche zur Streckensicherheit statt. Ausschlaggebend hierfür war der Planfeststellungsbeschluss zum Planfeststellungsabschnitt 1.1 Oberhausen vom 24.09.2016. Das Eisenbahnbundesamt

als Planfeststellungsbehörde hatte der Deutschen Bahn AG als Vorhabenträgerin eine Überarbeitung und Ergänzung des Sicherheitskonzeptes mit Blick auf die Löschwasserversorgung sowie die Zuwegungen und Zugänglichkeiten der Strecke aufgegeben (siehe auch Drucksache Nr. 16/764 vom 23.04.2018).

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Anlage 1 zur Drucksache Nr. 780 - Stellungnahme Deckblattverfahren PFA 2.1
- (2) Anlage 2 zur Drucksache Nr. 780 Übersichtsplan



Stadt Voerde (Niederrhein) • Postfach 10 11 52 • 46549 Voerde

Bezirksregierung Düsseldorf  
-Dezernat 25 -  
z.Hd. Herrn Jack  
Am Bonnhof 35  
40474 Düsseldorf

Stadtentwicklung, Umwelt  
und Klimaschutz  
Dienststelle: Herr Dignaß  
Auskunft erteilt: 232  
Zimmer: 453  
Telefon 02855/80-9690-453  
Fax 02855/25.17.01.01-15/3-13  
Ihr Aktenzeichen: 17.04.2018  
Ihr Schreiben vom: FD 6.1 Di  
Mein Zeichen: Frank.Dignass@voerde.de  
Meine Mail-Adresse: 2018-05-29  
Datum:

**Einwendungen und Stellungnahme der Stadt Voerde  
Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den 3-  
gleisigen Ausbau der Strecke "ABS 46/2 Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen", Plan-  
feststellungsabschnitt 2.1 Friedrichsfeld  
Anhörungsverfahren/Deckblatt**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Jack,

seitens der Stadt Voerde sind die im Deckblatt vorgenommenen Änderungen geprüft worden. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass dadurch in keinem Fall auch nur ansatzweise die von der Stadt in der Stellungnahme vom 04.12.2013 einschließlich nachfolgender Ergänzungen erhobenen wesentlichen Einwendungen entkräftet wurden. Obwohl in einigen Punkten den Anregungen bzw. Hinweisen der Stadt Voerde gefolgt wurde, besteht daher kein Anlass die o.g. Stellungnahme ganz oder teilweise zurückzunehmen.

Dennoch werden die Belange der Stadt Voerde durch die im Deckblatt vorgenommenen Änderungen in unterschiedlicher Weise berührt. Dazu nehme ich im Folgenden im Einzelnen Stellung, wobei die Bearbeitung in der nachfolgenden Darstellung ohne inhaltliche Gewichtung nach den betroffenen Lageplänen von Süd nach Nord gegliedert ist.

Lageplanübergreifend wird die Aufnahme des Entwässerungsgrabens bahnrechts, der nahezu die komplette Strecke des PFA 2.1 betrifft und als Ergebnis ein Wegfall der Notüberläufe und Umzäunungen der Versickerungsanlagen entlang der Strecke beinhaltet, seitens der Stadt begrüßt. Hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung im Stadtgebiet Voerde hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass im Zuge der Niederschlagsentwässerung sowie im Falle der Nutzung der Löschwasseranlagen, keine negativen Auswirkungen entstehen können.

<b>Hausanschrift</b> Rathausplatz 20 46562 Voerde ☎ 0 28 55 / 80-0 Fax: 0 28 55 / 9690-555 Internet: <a href="http://www.voerde.de">http://www.voerde.de</a> E-Mail: <a href="mailto:info@voerde.de">info@voerde.de</a>	<b>Allg. Sprechzeiten</b> Mo-Fr 08:30 - 12:00 Uhr Mo-Do 14:00 - 16:00 Uhr <b>Telefonzentrale</b> Mo-Fr 08:00 - 12:30 Uhr Mo-Do 13:30 - 16:15 Uhr	<b>FD Soziales</b> Mo,Di,Fr 08:30 - 12:00 Uhr Di 14:00 - 16:00 Uhr <b>FD Steuern</b> Mo,Di,Do,Fr 08:30 - 12:00 Uhr Di u. Do 14:00 - 16:00 Uhr <b>FD Bauordnung</b> Mo,Di,Do,Fr 08:30 - 12:00 Uhr Di u. Do 14:00 - 16:00 Uhr	<b>Bürgerbüro Voerde</b> ☎ 0 28 55 / 80-269 Fax: 0 28 55 / 80-282 Mo u. Di 08:00 - 16:00 Uhr Mi 08:00 - 12:30 Uhr Do 08:00 - 18:00 Uhr Fr 08:00 - 12:30 Uhr Sa 09:00 - 12:00 Uhr	<b>Konten der Stadtkasse Voerde</b> Niederrheinische Sparkasse RheinLippe 200 600 (BLZ 356 500 00) IBAN DE31 3565 0000 0000 2006 00 BIC WELADED1WES Volksbank Rhein-Lippe eG 500 711 019 (BLZ 356 605 99) IBAN DE56 3566 0599 0500 7110 19 BIC GENODED1RLW
---	---	---	---	--



Im Abstimmungsgespräch am 10.07.2018 sagte die DB AG zu, dass im Einvernehmen mit der Kommune transparente Elemente beidseitig der Rettungstüren ausgeführt werden. Dies wurde weder in den Deckblattunterlagen zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.1 Friedrichsfeld noch in den Gutachten der Sicherheitskonzept zum PFA 1.4 Voerde und 2.1 Friedrichsfeld aufgenommen. Die Stadt fordert die entsprechende Aufnahme in die Planunterlagen.

Die im Baustraßenkonzept (Anlage 3.3) dargestellte Änderung, Weiterführung der Baustraße entlang der Böskestraße zum Gelände der HALAG (Hafen und Lager Invest GmbH, Böskestraße 30) ist ohne weitere Erläuterung nicht nachvollziehbar. Dies ist seitens der Vorhabenträgerin nachzuliefern.

In der Anlage 3.4 (Übersichtsplan Zuwegung für Rettungseinsätze) ist das Feuerwehrgerätehaus an der Böskestraße / Ecke Schulweg dargestellt. Dieser Standort wurde aufgegeben und durch das Gerätehaus an der Weseler Straße 41 ersetzt. Dies ist in die Planungen aufzunehmen.

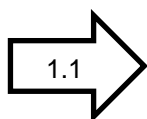
Im Erläuterungsbericht (Anlage 2, Seite 51) hat die DB AG die Bauzeit zur Aufweitung der EÜ Friedrichsfeld über den Wesel-Datteln-Kanal ohne weitere Erklärung von 36 auf 54 Monate geändert. Diese Änderung kann seitens der Stadt nicht nachvollzogen werden. Es wird um entsprechende Erläuterung gebeten.

Im Landespflegerischen Begleitplan (Anlage 10.4 Plan-Nr. 4.21.LP.LF.004.1 K) und Plan-Nr. 4.21.LP.LF.005.1 – Maßnahme V6) wurden Änderungen der Gestaltung der trassenbegleitenden Gehölzstreifen als Überflughilfe für Vögel (Waldeule) vorgenommen. Diese sind planzeichnerisch nicht dargestellt.

Auch die Maßnahme S11 „Möglichst weitgehender Schutz und Erhalt von Gehölzen angrenzend an den Rettungsweg“ – sowie der Darstellung des Rettungsweges selbst sind in der Anlage 10.4 Plan-Nr. 4.21.LP.LF.005.1 K nicht niedergehalten. Dies ist von der Vorhabenträgerin anzupassen.

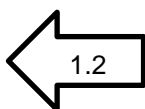
Die Vorhabenträgerin hat bei der Umsetzung der Baumaßnahmen den Schutz und Erhalt des vorhandenen Baumbestandes sicherzustellen.

#### Lageplan 101.1:



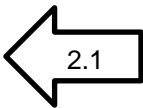
Zur Wahrung der Streckenzugänglichkeit für Arbeiten an betrieblichen Einrichtungen sind Servicezugänge seitens der DB AG vorgesehen. Diese sollen laut Sicherheitskonzept im Falle eines Einsatzes von den Rettungskräften genutzt werden. Der dazu aufgenommene Servicezugang im Bereich der Laboratoriumstraße km 21,480 bahnlinks ist im Lageplan nicht dargestellt.

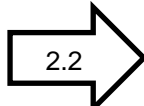
Die Streichung der vorhandenen Rettungszuwegung über die Laboratoriumstraße zu diesem Servicezugang kann nicht nachvollzogen werden und ist zurückzunehmen.

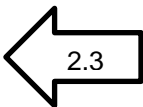


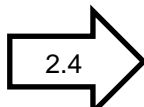
Gemäß den Einwendungen der Stadt / Feuerwehr wurde ein Rettungszugang in die Planungen aufgenommen, um im Einsatzfall die Zugänglichkeit zur Strecke zu gewährleisten (km 21,580 bahnrechts).

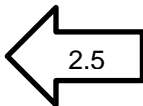
#### Lageplan 102.1:

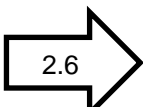
 2.1 Zusätzlich zu den geplanten Rettungszugängen wird bei km 22,225 bahnrechts eine zusätzliche Rettungszuwegung realisiert, um die Zugänglichkeit zur Strecke zu sichern. Laut Darstellung im Lageplan wird diese Maßnahme durch „Dritte“ umgesetzt. Die Vorhabenträgerin hat klarzustellen, wer hier Kostenträger ist.

 2.2 Die im Abstimmungsgespräch am 10.07.2017 von der Feuerwehr geforderte Zugänglichkeit zum Wartungszugang km 22,225 bahnlinks wurde in die Planungen aufgenommen.

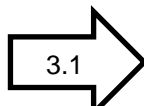
 2.3 Der Servicezugang, sowie die erforderliche Zuwegung km 22,380 bahnrechts ist im Lageplan nicht dargestellt (Anlage 2 Seite 27/ Anlage 20 Seite 14). Diese sind in die Planunterlagen aufzunehmen.

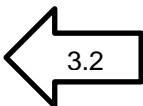
 2.4 Die Vorhabenträgerin ist dem Hinweis der Stadt gefolgt und hat das städtische Retentionsbecken (Bahn-km 22,560 – 22,630 bahnrechts) nach Süden erweitert. Dadurch rückt dieses insgesamt von der Bahn ab, sodass kein Stützbauwerk mehr erforderlich ist.

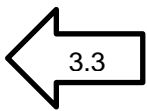
 2.5 Die DB AG ist der Forderung der Stadt nachgekommen die Aufweitung der lichten Weite der EÜ-Spellener Straße um 2,85 m in die Planungen aufzunehmen, um so einen neuen Gehweg auf der Südseite der Spellener Straße realisieren zu können. Die lichte Höhe wurde auf von 3,88 m auf 3,80 m geändert. Diesbezüglich wird um Erläuterung gebeten.

 2.6 Der Forderung der Feuerwehr, an der Eisenbahnüberführung Spellener Straße (Höhe Bahn-km 22,639) eine Rettungstür in der Mittelwand einzuplanen, wurde ebenfalls nachgekommen.

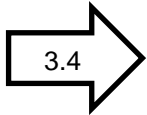
#### Lageplan 103.1

 3.1 Friedrichsfeld ist Haltepunkt für den Rhein-Ruhr-Express, daher wurde die Baulänge der Bahnsteige auf 220 m geändert.

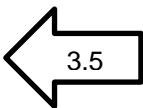
 3.2 Die Vorhabenträgerin ist der Einwendung der Stadt gefolgt und hat eine Treppenanlage unmittelbar zum Bahnhofsvorplatz zur Poststraße in die Planungen zum Bahnsteig bahnrechts aufgenommen. Dennoch sind weiterhin im Hinblick auf eine barrierefreie Gestaltung seitens der DB AG keine Aufzüge vorgesehen. Aufgrund der großen Bedeutung hält die Stadt an ihre Forderung diesbezüglich aufrecht erhalten.



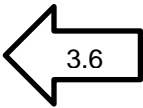
Die Vorhabenträgerin ist dem Hinweis der Stadt gefolgt und hat die Entwässerung des Brückenbauwerks an der Poststraße angepasst. Im Bereich der Zugangstreppe und –rampe zum Außenbahnsteig bahnrechts entfällt die Entwässerung in eine Vorflut, somit die Einleitung in das städtische Kanalnetz. Diese erfolgt nunmehr in eine unterirdische Versickerungsrigole.



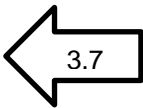
Die vorgenannte Änderung wurde ebenfalls an der bahnlinken Zugangstreppe und –rampe umgesetzt.



Die Änderung der Vorhabenträgerin zur „wechselweisen einspurigen Verkehrsführung“ der Poststraße (Anlage 2 Seite 49) wird von der Stadt zur Kenntnis genommen. Diese geht nicht annähernd auf die in der Einwendung gemachten Forderungen ein. Diesbezüglich werden die Forderungen der Stadt aufrechterhalten.



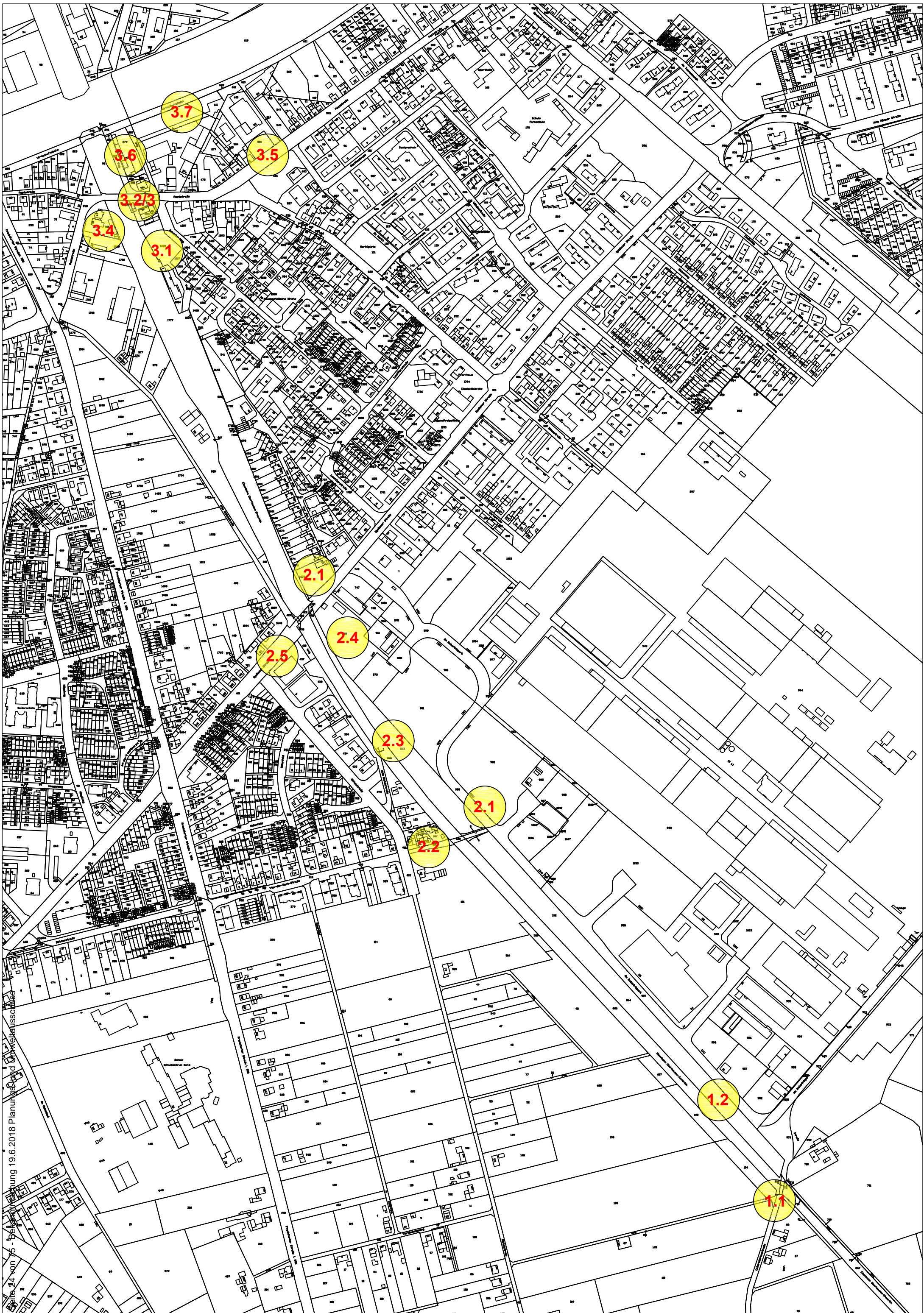
Die barrierefreie Neuausbildung der südlichen Rad- und Fußgängerrampe zur Eisenbahnüberführung Wesel-Datteln-Kanal wird begrüßt. Bezüglich der Verlängerung der Bauzeit der Aufweitung der Eisenbahnüberführung über den Wesel-Datteln-Kanal wird auf die ursprüngliche Stellungnahme der Stadt verwiesen, dass „die Sperrung der Quermöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer entlang der Kanalbrücke auf maximal ein Jahr zu beschränken ist, anderenfalls eine Behelfsbrücke herzustellen ist, obwohl dies im Erörterungstermin seitens der DB AG ausgeschlossen wurde.



Im Rahmen des Sicherheitskonzeptes wird die Entnahmestelle für das Hytrans-Fire-System östlich der Eisenbahnüberführung Wesel-Datteln-Kanal hergestellt.

Mit freundlichen Grüßen

Haarmann





## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 05.06.2018

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	19.06.2018	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	26.06.2018	vorberatend
Stadtrat	03.07.2018	beschließend

### 3. Änderung und 2. Ergänzung des Bebauungsplans Nr. 47 "Götterswickerhamm" Aufstellungsbeschluss

#### Beschlussvorschlag:

**1. Der Rat der Stadt Voerde beschließt gemäß § 13a BauGB in Verbindung mit § 13 und § 2 BauGB für den in der Anlage 2 der Drucksache Nr. 16/790 dargestellten Bereich die Aufstellung der 3. Änderung und 2. Ergänzung des Bebauungsplans Nr. 47 „Götterswickerhamm“**

**2. Der Planungs- und Umweltausschuss wird beauftragt, eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (hier: Bürgeranhörung) gem. § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) durchzuführen sowie den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme gem. § 4 Abs. 1 BauGB zu geben.**

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Die von der Stadt zu tragenden städtebaulich bedingten Kosten bei der Deichsanierungsplanung werden in einer gesonderten Drucksache dargelegt.

#### Sachdarstellung:

Wie zuletzt mit Drucksache Nr. 521 Ende 2016 dargelegt, führt die aus Hochwasserschutzgründen erforderliche Deichsanierung in Götterswickerhamm (Planfeststellungsverfahren/PFV „Mehrum III - Bereich Götterswickerhamm, Rhein-km. ca. 799,2 bis 801,0, rechtes Ufer“) nicht mehr zu einer grundsätzlichen Änderung der Deichlinie in Götterswickerhamm. Der in enger Zusammenarbeit zwischen dem Deichverband Mehrum und der Stadt sowie der Abstimmung mit der für das PFV zuständigen Bezirksregierung neue Entwurf zum geplanten PFV der Deichsanierung Mehrum III ist mit teils mobilen HWS-Elementen weiter entwickelt worden. Die Risiken und Chancen dieser Planung für das Rheindorf sind bereits in der vorgenannten Drucksache genauestens dargelegt.

Die neuen Deichsanierungsentwürfe C 1.17 optimiert und B 1.3 wurden, nachdem sie Mitte 2017 vom Deichverband Mehrum gemeinsam mit der Stadt den Schlüsselpersonen des Dorfes und im August den interessierten Götterswickerhammern im Schützenzelt an der Rheinwacht vorgestellt wurden, am 25.09.2017 vom Deichverband beschlossen. Ein Übersichtsplan zum Deichsanierungsentwurf ist als Anlage 1 dieser DS Nr.16/790 beigelegt. Diese neuen Entwürfe mit teils mobilem HWS (Hochwasserschutz) ermöglichen eine ca. 0,5 m Absenkung der Dammstraße vor der Kirche und den Wegfall der Kirchenmauer. Dadurch wird sowohl die bisherige Trennung des Bereichs durch die Dammstraße beseitigt als auch ein Dorfplatz zwischen Kirche, Rheinwacht und ehemaliger Dorfschule ermöglicht. Über eine langgezogene Treppenanlage wird das Gefälle zur Kirche ausgeglichen und es entsteht ein neu zu nutzender Raum. Diese Planung fand große Zustimmung bei den Einwohnern. Dabei soll die Gestaltung des Verkehrsraums des Dorfplatzes als gemeinsam geteilter Raum ausgebildet werden, der Fußgängern, Radfahrern wie auch dem motorisierten Verkehr gleichberechtigt zur Verfügung steht.



Eine Sicht von der Dammstraße zum Rhein ist mit Ausnahme von Hochwasserzeiten, die einen mobilen Hochwasserschutz erfordern, weiterhin gegeben. Am Kreisverkehr sieht der Deichsanierungs-Entwurf eine im Hochwasserfall erforderliche Lager- und Aufbaufläche für die mobilen Hochwasserschutz-Elemente (HWS-Elemente) vor. Für diese Fläche und den hier geplanten Erddeich mit Abschlussbauwerk muss das Wohnhaus Dammstraße 40 aus Deichsanierungsgründen weichen. Auf dem neuen Erddeich vom Kreisverkehr Richtung Storchennest ist eine angestrebte, sichere Rad- und Fußwegverbindung realisierbar. Neben dem wesentlichen städtebaulichen Element des Dorfplatzes sind neue Stellplätze zwischen Arche und Strandhaus Ahr auf der angefüllten Fläche zwischen alter und der um etwa 7 m ins Deichvorland versetzten, neuen Deichlinie möglich. Vor der hier geplanten, etwa 1 m hohen HWS-Mauer können neue Stellplätze senkrecht zur Fahrbahn der Dammstraße auf etwa 400 m Länge entstehen. Weiterhin führt die Neuplanung des Deiches auf der Dammstraße bei einigen betroffenen Anliegern zum Erfordernis der Anpassung der Baumöglichkeiten an die Deichplanung.

### **Verhältnis Hochwasserschutzplanung zur Bauleitplanung**

Das Planfeststellungsverfahren „Mehrum III“ ist gemäß § 38 BauGB aufgrund der Belange des Hochwasserschutzes eine bauliche Maßnahme von überörtlicher Bedeutung, deren Festsetzung als Fachplanung in erster Linie nachrichtlich in den Bebauungsplan zu übernehmen ist. Ebenso sollen festgesetzte Überschwemmungsgebiete und Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten und auch Hochwasserentstehungsgebiete nach § 76 Absatz 6, § 78 b und § 78 d des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) nachrichtlich übernommen werden (vgl. dazu auch § 9 Absatz 6a BauGB). Daneben sind die Belange des Hochwasserschutzes und der Retentionsleistungen auch ein gewichtiger Abwägungsbelang bei der Aufstellung von Bebauungsplänen (vgl. § 1 Absatz 6 Nr. 12 BauGB). So besteht nach § 78 Absatz 1 Nr. 1 des WHG das grundsätzliche Verbot der Ausweisung neuer Baugebiete in festgesetzten Überschwemmungsgebieten. Allerdings handelt es sich bei dem Änderungsverfahren zum B-Plan Nr. 47 nicht um ein neues Baugebiet, sondern um bestehende Baurechte, also ein bereits festgesetztes Baugebiet.

Zudem werden über die Deichsanierung die städtebaulichen Belange des Dorfes sehr stark berührt. Die stadthistorische Bedeutung von Götterswickerhamm und seine regionalen Naherholungsbedeutung sind bekannt (vgl. z.B. o.g. DS Nr. 521). Deshalb sind auch die städtebaulich begründeten Planungen, die anhand der vom Stadtrat beschlossenen Leitbilder für das Rheindorf erfolgen und die die negativen Auswirkungen der Deichsanierung auf das Ortsgefüge und das Ortsbild in gewisser Weise ausgleichen sollen, bei der Fachplanung also Deichsanierungsplanung zu berücksichtigen. Zu den dadurch städtebaulich bedingten, von der Stadt zu tragenden Mehrkosten der Deichsanierungsmaßnahme, die über einen Vertrag geregelt werden (vgl. Anlage 5 zur DS 16/790) wird im weiteren Verlauf der Deichsanierungsplanung eine Extra-Drucksache erstellt. Bei der Bauleitplanung sind wiederum die (überlebens-) wichtigen Belange des Hochwasserschutzes zu berücksichtigen. Aber es sind z.B. auch Ausnahmen vom grundsätzlichen Bauverbot in festgesetzten Überschwemmungsgebieten möglich, wenn städtebauliche Gründe es unter besonderer Berücksichtigung des Hochwasserschutzes gebieten. Über Ausnahmen entscheidet die Obere Wasserbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf).

Um den Entwurf für das Planfeststellungsverfahren der Deichsanierung als auch die städtebaulichen Entwürfe für die Umsetzung zu optimieren, soll der Aufstellungsbeschluss für das Änderungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 47 gemäß § 13 a BauGB nun gefasst werden. Eine Bürgeranhörung ist § 13 a BauGB nicht Pflicht, sollte aber aufgrund der Bedeutung der Bauleitplanung für das Rheindorf ebenso wie eine frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt werden. Parallel zum Änderungsverfahren werden für einzelne Grundstücke die Bebauungsplan-Entwürfe in das Planfeststellungsverfahren der Deichsanierung eingebracht. Diese Planänderungen sind Voraussetzung für die Zustimmung der Eigentümer zum Deichsanierung. Auch deshalb ist das Bebauungsplanverfahren nun einzuleiten.

Die aktualisierte Fassung der „Kooperations- und Abrechnungsvereinbarung“ zwischen dem Deichverband Mehrum, dem Landesbetrieb Straßen NRW und der Stadt Voerde für das Projekt

Hochwasserschutz in Götterswickerhamm (Bauabschnitt Mehrum III) ist als Anlage 5 beigefügt. Auch die Sicherung des Rad- und Fußweges auf dem Deich soll, wie schon beim PFV Mehrum I und Mehrum II per Vertrag zwischen dem Deichverband Mehrum und der Stadt erfolgen.

Über die o.g. Bebauungsplanänderung werden maximal etwa 3.000 m<sup>2</sup> neu versiegelt (etwa 2.000 m<sup>2</sup> über die neuen Stellplätze entlang der HWS-Mauer und kleine neue Versiegelungen im Bereich des geplanten Dorfplatzes, so dass ein § 13 a BauGB-Verfahren aufgrund der geringen Versiegelungsrate möglich ist. Die geplante neue Baumöglichkeit an der Rheinwacht und die am Deichabschlussbauwerk wären bezogen auf Neuversiegelung durch den Wegfall des Baurechts Dammstraße 40 ausgeglichen.

Die Ziele des Bebauungsplans orientieren sich an dem neuesten Stand der Deichsanierungsplanung also deichbaulicher Notwendigkeiten unter Berücksichtigung der Leitziele für Götterswickerhamm, die bereits 2008 mit DS Nr. 891 und erneut mit DS Nr. 521/Ende 2016 (Förderantrag „Nationale Projekte des Städtebaus“) aktualisiert wurden. Auch wenn inzwischen Änderungen, wie z.B. die Schließung des Steag-/RWE-Kraftwerks eingetreten sind, bleiben die grundsätzlichen Leitziele erhalten. Die aktualisierte Fassung des „Städtebaulichen Leitbildes für Götterswickerhamm am Rhein“ ist als Anlage 6 zur DS 16/790 beigefügt, für die Bauleitplanung sind beide also auch die Leitziele und Grundlagen von 2008 zu beachten.

Die Abgrenzung des Geltungsbereichs orientiert sich im Wesentlichen an den über die Deichplanung entstehenden Erfordernissen und Möglichkeiten für

- einen zentralen Dorfplatz zwischen Kirche und Rheinwacht,
- einer im Hochwasserfall benötigten Aufstellfläche für HWS-Elemente am Kreisverkehr,
- Wegfall, Verschiebung und Neufestsetzung von Baurechten im Deichvorland und
- neu geplanter Stellplätze entlang der Dammstraße im Bereich der Arche.

Über das Änderungsverfahren zum Bebauungsplan sind hauptsächlich Anpassungen von bestehenden Festsetzungen, wie z.B. überbaubare Fläche an die Deichplanung bzw. den Hochwasserschutz, vorgesehen. Dabei soll z.B. bestehendes Baurecht mit dem Abriss des Hauses Dammstraße 40 entfallen und neues Baurecht z.B. im Bereich der für den Erdwall erforderlichen Deichabschlusswand und auch im Bereich der Rheinwacht geschaffen werden. Am Standort der Rheinwacht wurde zwischenzeitlich im Hinblick auf die Deichsanierung und der dadurch absehbaren erforderlichen Änderung des Bebauungsplans temporär ein Außengastronomie-Gebäude (Blockhütte) geduldet, um die regionale Erholungs- und Touristikfunktion zu gewährleisten und zu stützen. Diese Blockhütte soll jetzt durch ein mit großem Glasanteil offen gestaltetes, gastronomisches Gebäude ersetzt werden. Bei den Planungen des neuen Dorfplatzes ist insbesondere eine engere Abstimmung mit dem Deichverband, dem Landesbetrieb Straßen NRW, der evangelischen Kirchengemeinde und der Denkmalschutzbehörde erforderlich.

Die Schaffung zusätzlicher Baumöglichkeiten in Götterswickerhamm außerhalb des Deichsanierungsbereichs, z.B. durch Einbezug der im Flächennutzungsplan (FNP) dargestellten Wohnbauflächenreserven am Himmbruchweg in das jetzige Verfahren, wäre grundsätzlich möglich. Aber direkt nördlich des Himmbruchwegs beginnen die Bereiche des hier liegenden Vogelschutzgebietes (VSG) „Unterer Niederrhein“. Durch den Einbezug dieser Flächen in das Bauleitplanverfahren wäre kein beschleunigtes Verfahren mehr möglich und eine Umweltverträglichkeitsprüfung bezüglich möglicher Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Natura-2000-Gebietes erforderlich. Da zwischenzeitlich regelmäßig von der Eigentümerin, einer Baugesellschaft, nach Baurecht für die südlich des Himmbruchweges liegenden gut 4.000 m<sup>2</sup> große, als Pferdeweide genutzte Wiesenfläche gefragt wird, sollte das Thema Wohnbauflächenbedarf in Götterswickerhamm politisch und auch in der Bürgeranhörung aufgegriffen und diskutiert werden.

Das Planverfahren für den in der Anlage 2 zur DS 16/790 dargestellten Geltungsbereich kann beschleunigt als Verfahren der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB ohne Umweltprüfung durchgeführt werden. Der FNP ist anschließend im Wege der Berichtigung anzupassen.

Erhebliche Auswirkungen auf Umweltbelange, die im Planverfahren auch ohne Umweltprüfung zu beachten sind, sind nicht zu erwarten. Denn es handelt sich bei der Planung im Wesentlichen um Änderungen bestehender Baurechte in der bebauten Dorfmitte die durch die Deichsanierung erforderlich werden. Bau- und Bodendenkmalfestsetzungen werden in Abstimmung mit den zuständigen Behörden dabei beachtet. Götterswickerhamm ist aufgrund der Lage und Vernetzung mit der Mommniederung und dem Rhein als artenreich zu bewerten. Seltene Tierarten bzw. spezielle „einmalige“ Habitatbedingungen sind im Planbereich jedoch nicht bekannt. Eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht für die über den Bebauungsplan ermöglichte Vorhaben nicht. Natura 2000 Gebiete sind nicht betroffen, da das festgesetzte VSG am Himmbruchweg mehr etwa 300 m entfernt liegt und auch zum FFH-Gebiet „Fischruhezonen am Rhein“ auf der gegenüberliegenden Rheinseite etwa 300 m Abstand besteht. Zudem handelt es sich um Planung im bereits bebauten Bereich. Über die Bauleitplanung ist kein Eingriff in den Rheinstrom bzw. keine Beeinträchtigung abzusehen.

Tabelle „Ersteinschätzung Umweltauswirkungen“

Nr.	Schutzgut	Beschreibung der Auswirkungen	erhebliche Auswirkungen?	Maßnahmen-vorschläge
1	Landschaft, Tiere und Pflanzen, Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts	Bebauter Dorfkernbereich. Keine wesentlichen Bautätigkeiten oder/und Nutzungsänderungen zu erwarten, die zu erheblich stärkeren Beeinträchtigungen des Schutzgutes als bisher führen.	nein	ökologisch hochwertige Eingrünung im Übergang zum Außenbereich
2	Wasser, Boden, Fläche, landwirtschaftliche Nutzfläche	Es handelt sich um eine Anpassungsplanung zur hochwasserschutzbedingten Deichsanierungsplanung bei Anwendung der vom Stadtrat beschlossenen, städtebaulichen Ziele für das Dorf Es sind keine erheblichen neuen Versiegelungen und wasserbelastenden Nutzungen durch den Änderungsplan zu erwarten.	nein	keine
3	Klima und Luft	wie zu Nr. 1	nein	nicht erforderlich
4	Mensch, elektromagnetische Felder	wie zu Nr. 1	nein	keine
5	Mensch, anlagenbedingter Lärm	wie zu Nr. 1	nein	keine
6	Mensch, Verkehrslärm	wie zu Nr. 1, keine erheblichen Veränderungen des Verkehrslärms zu erwarten	nein	nicht erforderlich
7	Mensch, Überschwemmungsgefahren	Hochwasserschutzbelange, festgesetzte Überschwemmungs- und Risikogebiete werden im Verfahren berücksichtigt. Es sind keine wesentlichen, zusätzlichen Versiegelungen oder Steigerungen der Nutzungsdichten zu erwarten	nein	nicht erforderlich
8	Mensch, Altlasten	wie zu Nr. 1, keine Altlasten bekannt	nein	keine
9	Mensch, Erholung	Es ist von Verbesserung für die Erholungsfunktion des Rheindorfes auszugehen	nein	keine

Als nächste Schritte des Planverfahrens ist eine Bürgeranhörung und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vorgesehen.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Anlage 1 zur DS 16-790 - Planentwürfe Deichplanung 2017
- (2) Anlage 2 Geltungsbereich 3. Änderung und 2. Ergänzung
- (3) Anlage 3 derzeit gültige Bauleitplanung B-Plan Nr. 47
- (4) Anlage 5 Kooperations- und Abrechnungsvereinbarung



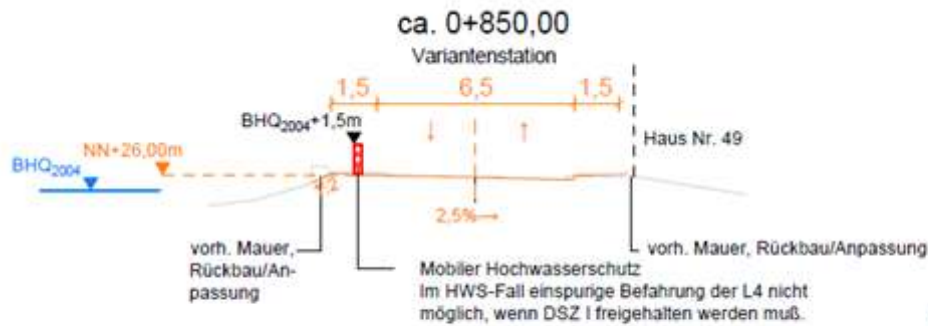
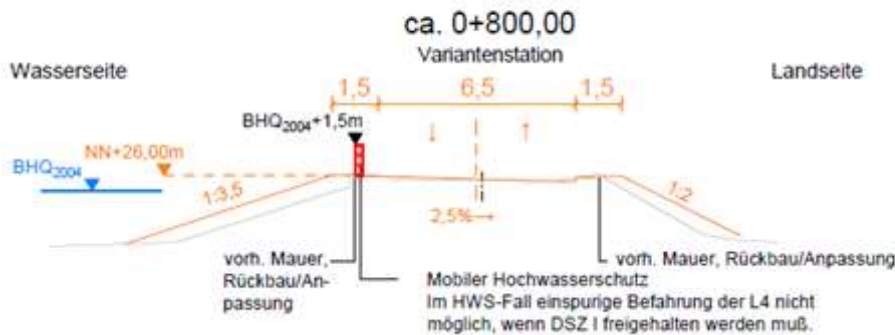
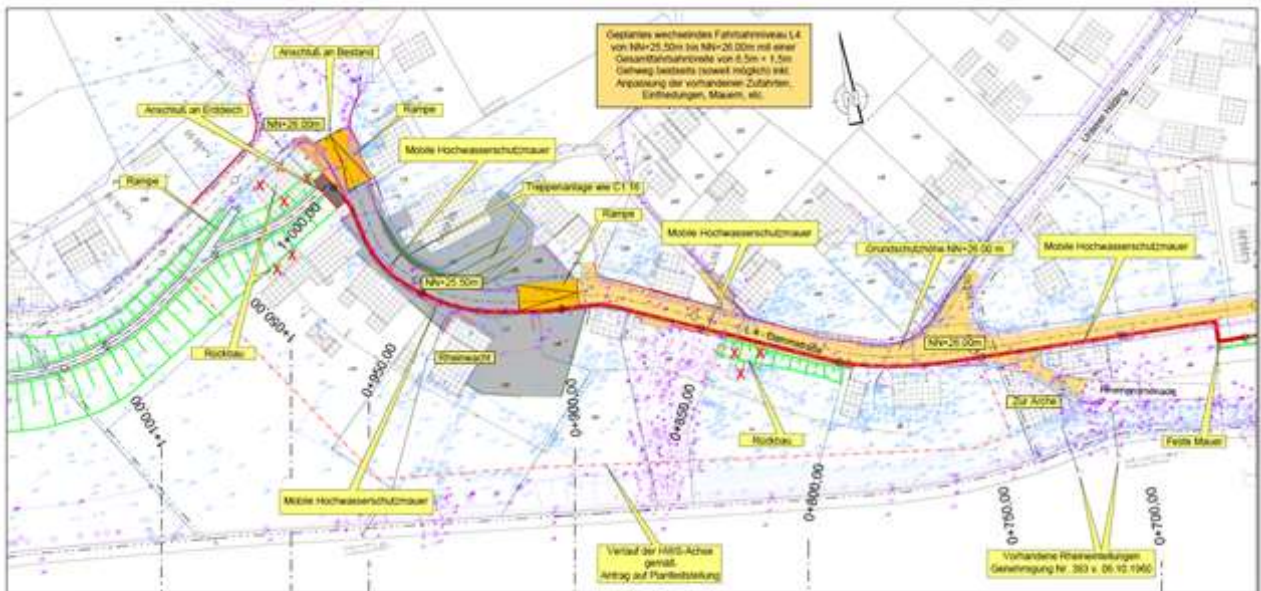
- (5) Anlage 6 Städtebauliches Leitbild f. Götterswickerhamm
- (6) Anlage 4 DS 16 -790
- (7) Anlage 4 Ostteil

Sichtvermerk des Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Dezernenten:

Sichtvermerk des Kämmers:

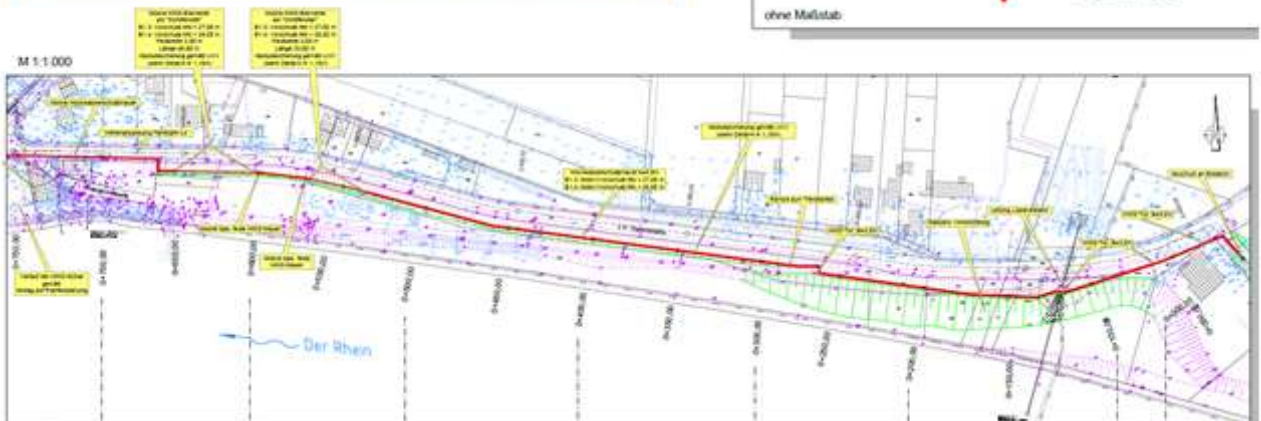
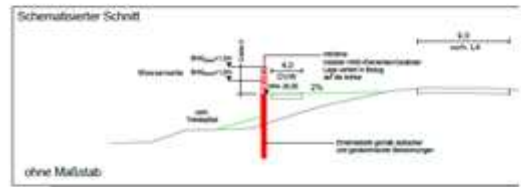
Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:



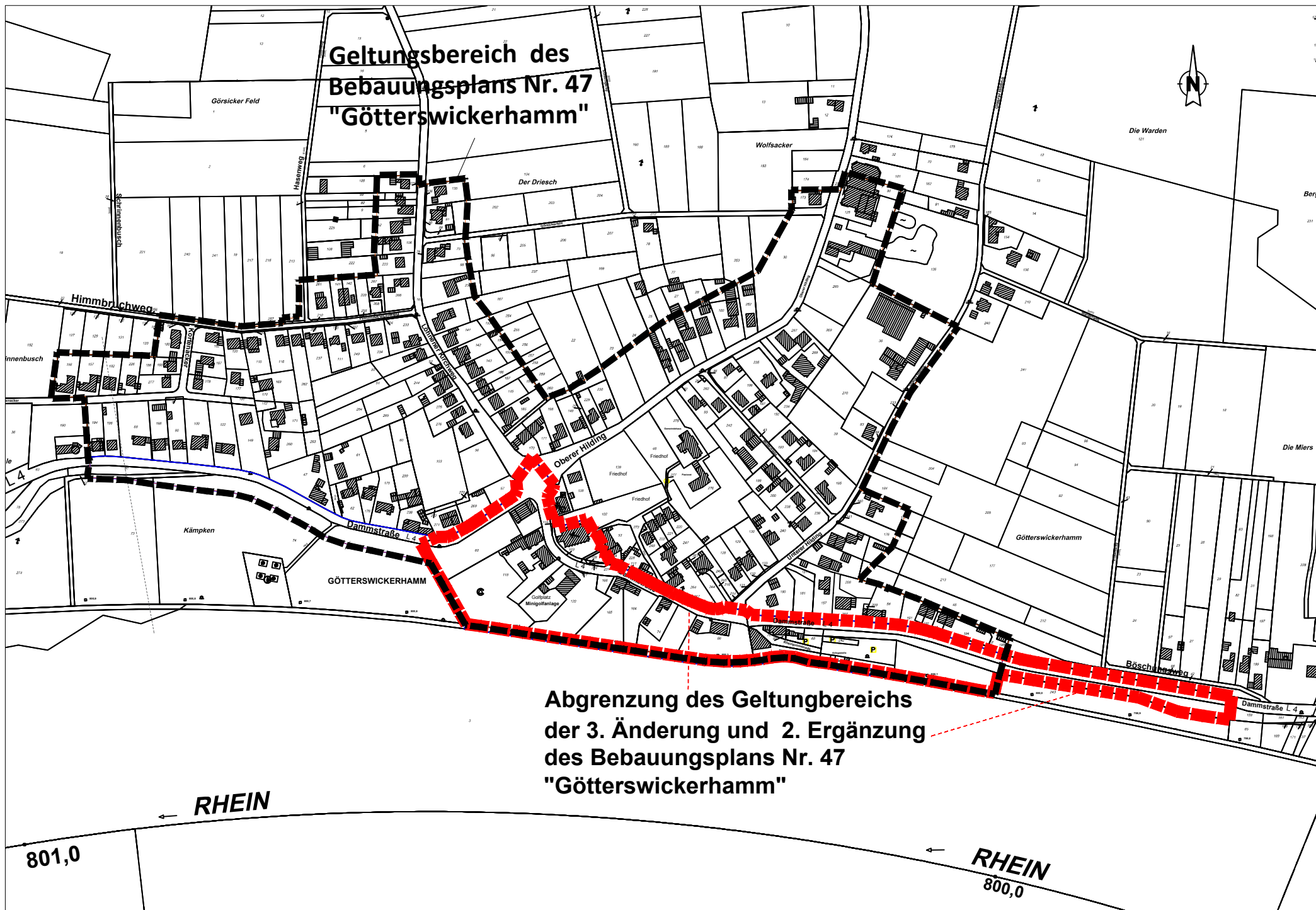
Entwürfe !! Deichsanierung

**"Strandhaus Ahr bis Zur Arche"**  
Hochwasserschutz Götterweidenhamen "Mehrums"  
- ca. (Bestands-) Station 0+530 bis 1+250 -  
- ca. (Varianten-) Station 0+000 bis 0+700 -

**Variante B1.3:** Feste HWS-Mauer mit mobilen HWS-Feldern als "Sichtfenster" auf Ausbauhöhe  $BHQ_{2004}+1,5m$   
**Variante B1.4:** Feste HWS-Mauer mit mobilen HWS-Feldern als "Sichtfenster" auf Ausbauhöhe  $BHQ_{2004}+1,5m$



Auszug C 1.17 und B 1.3 Planungsentwürfe ! des Deichverbands Mehrum von 2017







Auszug aus dem Bebauungsplan Nr. 47 „Götterswickerhamm“



Flächennutzungsplandarstellungen für den Bereich Götterswickerhamm (32. Änd. FNP)

# ***Kooperations- und Abrechnungsvereinbarung zwischen dem Deichverband Mehrum, dem Landesbetrieb Straßen NRW und der Stadt Voerde für das Projekt Hochwasserschutz in Götterswickerhamm (BA Mehrum 3)***

## **1. Grundsätze und Ziele**

- 1.1 Unter Bezug auf den durch den Deichverband gestellten Antrag auf Planfeststellung nach § 68 WHG zu Mehrum 3 wurden im Rahmen der Offenlage ca. 600 Einwendungen, Anregungen und Bedenken vorgetragen. Aufgrund dessen wurde nach Abstimmung zwischen dem Umweltministerium NRW, der BezReg Düsseldorf und dem Deichverband eine Um-/Neuplanung im Projekt Mehrum 3, d.h. insbesondere den Teilbereichen B und C, begonnen und aktuell bis zum Vorplanungsstand durchgeführt. Diese Vorplanungsergebnisse wurden durch den Deichverband am 25.09.2017 beschlossen. In enger Abstimmung zwischen dem Deichverband und der BezReg Düsseldorf, zuletzt am 13.03.2018, wurde die weitere Vorgehensweise abgestimmt. Dabei wurde gemäß dem Schreiben der BezReg an den Deichverband vom 06.02.2018 gemeinsam festgestellt, dass die Weiterführung der Planungen auf der Basis der vorliegenden Varianten nur dann erfolgen kann, wenn eine eindeutige Regelung für die jeweilige Kostenträgerschaft vertraglich verbindlich vereinbart worden ist.
- 1.2 Diese Vereinbarung bezieht sich daher auf alle Kosten und Nebenkosten im Rahmen der gemeinsamen Um-/Neu-Planung, z.B. zu Leitungsverlegungen, Bodendenkmäler, Interessen Dritter etc.; auf den relevanten Grunderwerb, etwaige Entschädigungen sowie die Baumaßnahmen selbst und damit auf die Verteilung der Finanzierung der Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz in Götterswickerhamm (Mehrum 3) im Abschnitt B, C und D (Anlage 1).  
Im Abschnitt A trägt der DV sämtliche Kosten alleine.
- 1.3 Die Beteiligten verpflichten sich, im Rahmen der in ihren Zuständigkeitsbereichen gegebenen Möglichkeiten bei der Verfolgung der ihnen obliegenden, teils satzungsgemäßen

Aufgaben gleichzeitig eine städtebaulich optimierte Planung für den Hochwasserschutz zu betreiben bzw. soweit rechtlich und fachlich möglich, zu unterstützen. Maßstab dafür sind die Abschnitte 1-5 des vom Stadtrat 2008 beschlossenen Leitbilds für die Ortslage Götterswickerhamm (Anlage 2).

- 1.3 Etwaige Kosten, die durch den zukünftigen Betrieb und die Unterhaltung der Anlagen im Abschnitt Mehrum 3 (z. B. mobiler HWS) werden mit dieser Vereinbarung nicht geregelt, hierzu wird bei Bedarf eine eigenständige Vereinbarung zwischen den Parteien getroffen.

## **2. Praktische Kooperation**

- 2.1 Der Deichverband ist Maßnahmenträger der Gesamtmaßnahme.
- 2.2 Die Beteiligten werden möglichst regelmäßig, auf jeden Fall aber bedarfsweise, gemeinsame Besprechungen über den Stand und Fortgang der Planungen durchführen.
- 2.3 Die Beteiligten verpflichten sich, alle Planungen (Varianten, Vorentwürfe, Entwürfe und Ausführungsplanungen) vor einer Weitergabe an Genehmigungs- oder Bewilligungsbehörden sowie Gremien der Stadt oder des Deichverbands bzw. des Landesbetriebes untereinander bekannt zu geben, so dass die Möglichkeit einer Abstimmung eröffnet ist.
- 2.4 Die Informationspflicht nach 2.2 gilt nicht, soweit einzelne Beteiligte darauf ausdrücklich verzichtet haben (zum Beispiel bei technischer Detailplanung o.ä.).
- 2.5 Jeder der Beteiligten eröffnet den übrigen Beteiligten die Möglichkeit, an Abstimmungsterminen mit Genehmigungs- oder Bewilligungsbehörden teilzunehmen.

## **3. Grundsätze der Kostenverteilung**

- 3.1 Der Deichverband ist verantwortlich für die Kosten der Hochwasserschutzmaßnahmen einschließlich der Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Hochwasserschutzmaßnahmen unter Beachtung der zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange in die örtliche Situation einzubinden. Art und Umfang dieser Maßnahmen und Kosten zum Hochwasserschutz im Abschnitt Mehrum 3 wird der DV mit der BezReg Düsseldorf aus zuwendungsrechtlichen Gründen vorabstimmen. Für den Abschnitt B ist die Variante B1.3 und für den Abschnitt C ist die Variante C1.17 optimiert als Grundlage der weiteren

Bearbeitung anzusehen. Für die Planungsinhalte der Abschnitte A und D wird auf den vorliegenden Antrag auf Planfeststellung verwiesen.

- 3.2 Der Landesbetrieb Straßen NRW ist verantwortlich für die Kosten einer grundhaften Erneuerung der L4 für die in seiner Zuständigkeit befindlichen Teile der Straße; hierzu wird, für den Abschnitt C, auf das Schreiben des Landesbetriebes vom 29.11.2016 an die Stadt Voerde verwiesen. Der darin enthaltene Baukostenzuschuss wird, gemäß Besprechung vom 18.12.2017, als Kostenobergrenze seitens des Landesbetriebes verstanden.
- 3.3 Die Stadt ist verantwortlich für alle zur Verbesserung der städtebaulichen Situation aufgewandten Mehrkosten im Abschnitt Mehrum 3, über die in den Punkten 3.1 und 3.2 aufgeführten Verantwortlichkeiten hinaus.
- 3.4 Die Beteiligten vereinbaren eine Kostenteilung in der Weise, dass von den Gesamtkosten die jeweils allein für die Durchführung der Maßnahmen nach 3.1 und 3.2 anzusetzenden Kosten von der Gesamtkostensumme abgezogen werden und die verbleibenden Kosten von der Stadt übernommen werden.
- 3.5 Die vorläufige Berechnung der Kostenverteilung erfolgt zunächst auf der Grundlage der mit Bezirksregierung Düsseldorf vorabgestimmten vergleichenden Kostenhochrechnung, dann konkretisierend auf Grundlage der Kostenberechnung zur Entwurfsplanung. Eine abschließende Neuberechnung des Verteilungsschlüssels aufgrund tatsächlicher Mehr- oder Minderausgaben findet nach Vorlage der Schlussrechnungen statt.
- 3.6** Die Vorfinanzierung von Planungskosten bis zur Festlegung der Kostenverteilung gemäß Entwurfsplanung erfolgt nach gesonderter Absprache. Die jeweilige Vorfinanzierung wird mit der endgültigen Kostenteilung verrechnet.

#### **4. Durchführung der Kostenverteilung**

- 4.1 Die Beteiligten haben sich bereits aufgrund einer vorläufigen vergleichenden Richtkostenschätzung, für den wesentlichen Umplanungsanteil im Abschnitt C, d.h. der Variante C1.17 optimiert, verständigt (Anlage 3).
- 4.2 Im Hinblick auf die weiteren Kosten, die im Rahmen des Projektes anfallen werden, geht der Deichverband aktuell von

folgenden (überschläglich ermittelten) Gesamtkosten (brutto) aus, demnach tragen

- Der Deichverband ca.
- Der Landesbetrieb ca.
- Die Stadt ca.

- 4.3 Mit Fertigstellung der Entwurfsplanung legt der Deichverband (durch das beauftragte Ingenieurbüro) eine Kostenberechnung, z.B. nach DIN 276, vor (Entwurfskosten).
- 4.4 In der vorgenannten Kostenberechnung ist der Anteil des DV, des Landesbetriebes und der Stadt aufgeführt. Eventuelle Mehr- oder Minderkosten im Rahmen der Planungskosten, gegenüber der vorläufigen Kostenaufteilung aus 4.1, werden dann untereinander ausgeglichen, wobei bei eventuellen Mehrkosten, die auf den Landesbetrieb entfallen würden, auf die o.g. Punkte 3.2 und 3.4 verwiesen wird..
- 4.5 Der Deichverband wird die so abgestimmte und der Kostenteilung zu Grunde liegende Entwurfsplanung zum Gegenstand des Planfeststellungsantrags machen.
- 4.6 Sollte die Planfeststellung vom Planfeststellungsantrag in kostenrelevanter Weise abweichen sind sich die Beteiligten darüber einig, dass eine Überprüfung der Kostenverteilung nach 4.4 erforderlich ist. Zu diesem Zweck wird die Entwurfsplanung entsprechend der Planfeststellung überarbeitet und fortgeschrieben. Auf dieser Grundlage wird der Kostenverteilungsschlüssel gemäß 4.4 neu berechnet.
- 4.7 Mit Beginn der Umsetzung der Maßnahme wird der Deichverband die Rechnungen für alle Leistungen in den Bereichen B, C und D nach dem vereinbarten Kostenschlüssel aufteilen und die Rechnungskopien den Beteiligten zwecks Begleichung zustellen.
- 4.8 Ein Abzug von Zuwendungen vor Aufteilung der Kosten auf die Beteiligten erfolgt nicht.
- 4.8 Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden sämtliche Kostenrechnungen (Planung, Bau, etc.) aufmaß- bzw. positions- und leistungsgenau durch den DV aufgestellt und die abschließende Neuberechnung des Verteilungsschlüssels aufgrund tatsächlicher Mehr- oder Minderausgaben durchgeführt.



Datum/Ort:.....

Deichverband Mehrum.....

Landesbetrieb Strassenbau NRW.....

Stadt Voerde.....

Zugestimmt: BezReg Düsseldorf.....

# Städtebauliches Leitbild für Götterswickerhamm am Rhein

## 1. Situationsanalyse

1993 wurde der heute noch geltende Bebauungsplan für Götterswickerhamm erarbeitet. Festgestellt wurde seinerzeit eine Dreiteilung des Dorfes:

- Das ursprüngliche Dorf mit der Kirche und der historischen Wasserburg "Haus Götterswick"
- Das Rheinufer auf der Wasserseite der Dammstraße mit nur wenigen, jedoch überwiegend historisch bedeutenden Gebäuden, Gaststätten und Freizeiteinrichtungen
- Ein stark von neuzeitlichem Wohnen geprägter Siedlungsbe-  
reich rheinabwärts und westlich des alten Kerns

Die städtebauliche Analyse mündete in fünf grundlegende Thesen:

1. Das ursprünglich von Landwirtschaft und Fischerei geprägte Dorf hat sich zu einem beliebten Wohnstandort entwickelt.
2. Die "dörfliche Atmosphäre", die von Alteingesessenen und Zuzüglern gleichermaßen als attraktiv und erhaltenswert empfunden wird, ergibt sich heute nicht mehr aus landwirtschaftlichen Aktivitäten, sondern entsteht aus sozialer Nähe und gegenseitiger Hilfsbereitschaft, aus dem tradierten und mit viel Freiraum durchsetzten Ortsbild und den damit verbundenen vielfältigen Möglichkeiten der persönlichen Entfaltung.
3. Die auch von außen wahrnehmbare dörfliche Atmosphäre und insbesondere die Lage am Rhein entfalten eine hohe Anziehungskraft für Erholungssuchende nicht nur aus der Stadt Voerde, sondern auch aus einem weiten regionalen Umfeld.
4. Götterswickerhamm liegt an einem "Eckpunkt" des landesweit hochbedeutenden Naturschutzgebiets Mommniederung. Die landschaftlichen Elemente dieses Gebiets sind eng mit den dörflichen Strukturen verzahnt.
5. Das Dorf wird parallel zum Rhein von der Landesstraße L 4 durchquert, die in den sechziger Jahren nach den damaligen Vorstellungen "verkehrsgerecht" ausgebaut worden ist und deren Damm auf weite Strecken gleichzeitig dem Hochwasserschutz dient. Die Dammlage zerschneidet gewachsene Strukturen, hat die ursprünglichen Proportionen zwischen Bebauung und öffentlichem Raum zerstört und führt zu einer Einengung des verfügbaren Verkehrsraums, so dass ein verträgliches Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsarten im Bereich des alten Ortskerns praktisch nicht möglich ist.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans wurden eine Reihe von Zielen entwickelt, die auf eine Begrenzung des Wohnbauland-Zuwachses, eine Sicherung des letzten aktiven landwirtschaftlichen Betriebs, eine Erhaltung der historischen baulichen Strukturen und einen Schutz der innerhalb des Dorfs verbliebenen Naturräume hinausliefen. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung wurde seinerzeit das Projekt einer Ortsumgehung betrieben, so dass für Änderungen im Verkehrsraum zunächst kein Anlass bestand.

## 2. Veränderte Rahmenbedingungen

Die jetzige städtebauliche Situation in Götterswickerhamm wird durch die Analyse des Bebauungsplans auch heute noch im Großen und Ganzen richtig beschrieben. Verändert haben sich jedoch bestimmte Rahmenbedingungen und insbesondere die Ansprüche an einen Ort mit dieser herausragenden Lagequalität.

Eingreifende und nachhaltige Veränderungen wird die Erneuerung und Erhöhung der Hochwasserschutzeinrichtungen mit sich bringen. Die räumlichen Bezüge zwischen dem Dorfkern und dem Rheinufer dürfen trotzdem nicht wesentlich weiter gestört werden. Im Gegenteil sollten die neuen Hochwasserschutzeinrichtungen geeignet sein, den Charakter des Dorfes wieder herstellen zu können.

Durch die Schließung der Schachanlage Walsum und damit auch des Personalschachts bei Löhnen im Jahre 2008 hat die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt bereits abgenommen. Gleichzeitig hat sich die früher geplante Ortsumgehung bereits früher als nicht realisierbar erwiesen.

Die schon seit Jahren betriebene und sich zunehmend beschleunigende Veränderung des Ruhrgebiets weg von Kohle und Stahl hin zu einer auf Hochtechnologie, Forschung und Dienstleistung aufbauenden Metropolregion mit Weltbedeutung strahlt auch auf die Ballungsrandzone aus und sollte von den Städten in der Ballungsrandzone für die eigene Entwicklung nutzbar gemacht werden.

In dieser Beziehung weist Götterswickerhamm einige ganz besondere Lagevorteile auf:

- Nur zwei Kilometer rheinaufwärts mündet in Zukunft die renaturierte Emscher, die eine der beiden großen Ost-West-Achsen des Ruhrgebiets darstellt. Die Baumaßnahmen dazu laufen bereits auf Hochtouren.
- Unmittelbar südlich des Dorfes stehen noch die monumentalen Blöcke des STEAG-Kohlekraftwerks, die den Beginn der industrialisierten Zone des Ruhrgebiets kennzeichnen. Seit dem Frühjahr 2017 ist das Kraftwerk still gelegt. Erklärte Betreiberabsicht ist es, das Kraftwerk zurück zu bauen und zusammen mit der Stadt Voerde den Standort mit neuen Nutzungen zukunftsfähig zu entwickeln.

- Für die Bewohner des Ruhrgebiets stellt Götterswickerhamm den ersten erlebbaren Landschaftsraum am Rhein mit noch vorindustrieller Prägung dar.

Es spricht alles dafür, diese Herausforderungen anzunehmen und die auf Grund der Neugestaltung des Hochwasserschutzes ohnehin zu erwartenden Veränderungen zu nutzen, um Götterswickerhamm für eine überregionale, auf Freizeit und Erholung ausgerichtete Funktion am Eingang zum Ruhrgebiet zu qualifizieren.

### 3. Überregionale Funktionen

Allein die Möglichkeit eines Aufenthalts am Rhein als dem mächtigsten Strom Mitteleuropas bedeutet ein hohes Attraktivitätspotenzial. Neben dem besonderen Erlebniswert, den Wasser in der Landschaft ohnehin immer darstellt, erzeugt die Größe des Flusses und des umgebenden Landschaftsraums ein tiefes Empfinden vorzeitlicher Naturgeschichte. Besonders das Erlebnis eines Hochwassers bedeutet die unmittelbare Erfahrung einer vom Menschen nicht vollständig beherrschbaren Naturgewalt.

Gleichzeitig stellt der Fluss die sichtbare Anbindung des Ruhrgebiets an das Meer und damit an die Welt dar. Das Erlebnis des intensiven Schiffsverkehrs spiegelt einerseits die Dynamik der wirtschaftlichen Kraft der Region und bildet andererseits Anlass für den "Traum von der Ferne".

Für den Genuss dieser Eindrücke bedarf es der besonderen Aufenthaltsqualität des Ortes. Dazu gehört neben den rein praktischen Voraussetzungen, zu denen die vorhandene Gastronomie zählt, insbesondere der Eindruck eines weitgehend unverfälschten, die menschliche Siedlungsgeschichte widerspiegelnden Dorfes.

Dies zählt umso mehr, weil stromaufwärts mit den Kraftwerksanlagen der industrielle Raum des Ruhrgebiets beginnt. Selten ist sonst irgendwo der Kontrast zwischen einer Jahrhunderte alten Kulturlandschaft und moderner Industrie so unmittelbar erfahrbar wie in Götterswickerhamm.

Die Gegensätzlichkeit dieses Raumes, die sowohl Heimat als auch Dynamik umfasst, ist eine wertvolle Identifikationsbasis für viele in Verbindung mit dem Ruhrgebiet groß gewordene Menschen.

Lokale Besonderheiten wie insbesondere die von Schinkel mitgestaltete Dorfkirche, die eine hervorragende Akustik aufweist, könnten in Zukunft noch eine größere Rolle im regionalen Zusammenhang spielen.

Um der überregionalen Bedeutung des Ortes gerecht zu werden müssen bei der städtebaulichen Planung die folgenden **Ziele** beachtet werden:

- Alle Formen zur Wahrnehmung des Rheinstroms sowohl bei gutem als auch bei schlechtem Wetter sollen gewährleistet sein.
- Das Ortsbild im Kern des Dorfes und am Flussufer ist grundsätzlich zu erhalten, Beschädigungen sind möglichst zu reparieren.
- Die Geschichte des Ortes in Verbindung mit dem Fluss (Fischerei, Lotsenwesen...) sollte stärker herausgestellt werden.
- Die Erlebnisangebote sollten sich dem Kontrast zwischen Industrie und Landschaft bewusst stellen.
- Die Kirche und kulturelle Veranstaltungen in der Kirche sollten dem regionalen Publikum besser zugänglich gemacht werden.
- Die überregionale Verkehrsanbindung erfordert die Bereitstellung ausreichender Räume insbesondere auch im Hochwasserfall.

#### 4. Die Rolle des Dorfs für die Stadt

Während der Rhein in Spellen, Ork und Mehrum durch große, oft nur schwer passierbare Vorländer von den Ortschaften getrennt ist und das Kraftwerk den Zugang der Ortslage Möllen zum Rhein verstellt, ist der Fluss nur in Götterswickerhamm unmittelbar vom Ort aus erlebbar. Götterswickerhamm ist der Zugang der Stadt Voerde zum Rhein.

Überregional dagegen wird das Dorf nur selten als Bestandteil der Stadt Voerde wahrgenommen. Weder gibt es dort attraktive Verbindungen vom Rheinufer zu den übrigen Stadtteilen noch bieten sich Anreize für die Besucher aus anderen Regionen, sich mit der im Hinterland gelegenen Stadt zu beschäftigen.

Dabei bietet die Lage am Rhein die Möglichkeit für die Stadt, an der zunehmenden Entwicklung des Wassertourismus teilzunehmen und so das noch nicht sehr breit entwickelte wassersportliche Betätigungsangebot zu erweitern. Damit würden die Standortvorteile der Stadt wesentlich gestärkt.

Der Spaziergang am Rhein am Abend oder am Wochenende bildet für viele Voerder einen festen Bestandteil ihrer Naherholung.

Eine florierende Gastronomie ist auch heute schon nicht unbedeutend für den Gewerbesteuer-Haushalt der Stadt. Eine Verstärkung touristischer Aktivitäten in Götterswickerhamm kommt daher auch der Einnahmeseite des städtischen Haushalts zu Gute.

Um die Verknüpfung des Ortsteils mit der Gesamtstadt zu verstärken und das überregionale Tourismuspotenzial für die Stadt nutzbar zu machen, sind folgende **Ziele** von Bedeutung:

- Die Anbindung wichtiger Anziehungspunkte im Stadtgebiet (Haus Voerde, Mommniederung, Wohnungswald...) an den

überregionalen Tourismusschwerpunkt Götterswickerhamm muss nachhaltig verbessert werden.

- Eine Anlege- und Übernachtungsmöglichkeit für Wassertouristen sollte vorgesehen werden.
- Für den Ausbau und die Entwicklung der Gastronomie und anderer touristischer Angebote muss planungsrechtlicher Raum geschaffen werden.

## 5. Der Ort und seine Bewohner

Götterswickerhamm ist nicht nur Tourismusziel für die Region oder Rheinpromenade für Erholungssuchende aus Voerde, sondern auch Heimat und Lebensraum für die knapp 600 Bewohner des Dorfes.

Wie die meisten anderen Stadtteile der Stadt legen auch die Götterswickerhammer großen Wert auf eine gewisse Eigenständigkeit und haben als Kirchdorf und ehemaliger Bürgermeistersitz ein hohes Maß an Selbstbewusstsein entwickelt. Örtliche Vereine („Unser Dorf hat Zukunft“) kümmern sich um die Erhaltung der dörflichen Strukturen und um die Verbesserung des Ortsbilds. Projekte, die ohne Beteiligung der Dorfgemeinschaft entwickelt werden, werden nicht einfach umzusetzen sein.

Die besondere Wohnqualität besteht aus dem überschaubaren und verlässlichen sozialen Umfeld, den meist großen, durchgrünten Grundstücken, die viel Raum für freie persönliche Entfaltung bieten, und der Lage in einem außergewöhnlich schönen und abwechslungsreichen Naturraum.

Für einige lagebegünstigte Grundstücke zählt dazu auch die Sicht auf den Rhein, eventuell über den Deich hinweg. Gerade hier können jedoch sowohl die Notwendigkeiten des Hochwasserschutzes als auch eine zunehmende touristische Aufwertung des Dorfes in Konflikt treten mit den privaten Ansprüchen an die Umgebung, an Sichtbeziehungen, an Wohnruhe und den Schutz des privaten Lebensraums.

Im Interesse der örtlichen Gemeinschaft und der Bewohner von Götterswickerhamm sind folgende **Ziele** zu berücksichtigen:

- Eine Beeinträchtigung der Privatgrundstücke und des individuellen Lebensraums sollte so weit wie möglich vermieden werden.
- Die Organisation des touristisch bedingten Verkehrs soll die Wohnerschließungsstraßen unberührt lassen.
- Das traditionelle Ortsbild und die dörfliche Struktur mit ihren differenzierten Grün- und Freiräumen muss geschützt werden.
- Die Schaffung eines Dorfplatzes für örtliche Aktivitäten und die Wiederherstellung einer gewissen Mindestversorgung durch einen kleinen Laden o.ä. wäre wünschenswert.

- Der besondere Charakter einer Ortslage am Rhein insbesondere mit seinen Sichtbeziehungen stellt in erster Linie eine öffentliche Qualität dar und darf nicht zu Gunsten privater Interessen beschränkt werden.
- Die Entwicklung von Planungen und Vorhaben soll immer unter Beteiligung der Dorfgemeinschaft erfolgen.

## **6. Maßnahmen im Zuge des neuen Hochwasserschutzes**

### **6.1 Dörflicher Raum und Technischer Schutz**

Die Notwendigkeit mit technischen Bauwerken in zum Teil Jahrhunderte alte dörfliche Räume einzugreifen, um die Sicherheit vor Hochwasser nachhaltig zu gewährleisten, erzwingt eine sehr sorgfältige Gestaltung der betreffenden Elemente. Neben dem dörflichen Raum ist dabei der Übergang vom Dorf zur Landschaft zu berücksichtigen. Auf gepflasterte Fuß- und Radwege sollte wo technisch möglich zugunsten wassergebundener Oberflächen verzichtet werden. Soweit eine Befestigung von solchen Wegen erforderlich ist, muss durch die Auswahl des Materials ein technisch-perfekter Eindruck vermieden und sollten weiche, an Natursteinstrukturen angelehnte Pflasterarten gewählt werden.

### **6.2 Industrie und Fluss (Abschnitt A)**

Charakteristikum des ersten Abschnitts ist der Kontrast zu den Altanlagen des Kraftwerks. Vom künftigen Kronenweg aus lassen sich die technischen Anlagen und das nur teilweise für Kraftwerksanlagen genutzte Rheinufer gleichermaßen wahrnehmen. Mit dem geplanten Rückbau des Kraftwerks entstehen allerdings neue Perspektiven.

Dieser Kontrast soll nicht verborgen, sondern durch geeignete Informationen verständlich gemacht werden. Dazu könnten nicht nur in dem Abschnitt der Deichsanierung, sondern auch weiter stromaufwärts entlang dem Kraftwerksgelände Informationstafeln angebracht werden, die die Funktion des Kohlekraftwerks und die Bedeutung der gerade sichtbaren Anlagenteile darstellen.

Die Funktion der Wegstrecke erfordert eine gewisse Möblierung durch Sitzmöglichkeiten.

Der Abschnitt könnte in einer portalähnlichen Baulichkeit enden, die den Übergang vom industriellen Raum in die ursprüngliche Kulturlandschaft symbolisiert und als Information zum Beispiel eine Darstellung der Lage des Ortes im Verhältnis zum Ruhrgebiet und zu den Europäischen Verkehrsachsen enthalten könnte.

### **6.3 Promenade und Erlebnisraum (Abschnitt B)**

Vom Ballungsraum her wird Götterswickerhamm überwiegend über die Frankfurter Straße und die Ahrstraße erreicht. Dort, wo die Ahrstraße auf den Rhein trifft, befindet sich das im vorigen Abschnitt erwähnte "Portal", das so gleichzeitig den Übergang vom Hinterland zum Fluss symbolisiert. An dieser Stelle entsteht für den regionalen Besucher das Bedürfnis, jetzt möglichst mit dem Auto anhalten zu können, um den Rhein zu betrachten. Der Abschnitt von dort bis zum Beginn des eigentlichen Dorfes enthält daher den Schwerpunkt der touristischen Aktivitäten.

Durch das Vorrücken der Hochwasserschutzmauer an den heutigen Deichfuß entsteht im Bereich der bisherigen Böschung eine neue Fläche, die den Deichverteidigungsweg aufnimmt, der gleichzeitig auch als Promenadenweg genutzt werden kann. Durch Treppenanlagen, die den neuen Verhältnissen angepasst werden, kann der obere Promenadenweg mit der unteren Promenade verbunden werden.

Gleichzeitig bildet die Mauer eine stärkere Abtrennung zum Vorland. Dies ermöglicht eine klare Unterscheidung der attraktiven Aufenthaltsbereiche am Flussufer von den höher gelegenen, verkehrsbelasteten Bereichen. Im Vorland ist Raum für einen neu anzulegenden Erlebnisspielplatz, der situationsgemäß möglichst das Element "Wasser" zum Gegenstand hat. Ebenso sollten unterschiedliche Aufenthaltsmöglichkeiten geboten werden vom Picknick-Sitzplatz über Ruhebänke bis hin zu der Möglichkeit sich auf einer Wiese mittels einer mitgebrachten Decke am Rheinufer niederzulassen.

Der informative Aspekt sollte in diesem Bereich zum Beispiel durch eine Darstellung des Schifffahrtsverkehrs auf dem Rhein, der historischen Entwicklung der Schiffstypen und möglicherweise der damit zusammenhängenden früheren Berufe im Dorf abgedeckt werden.

Von besonderer Bedeutung im Vorland ist der heute besonders gut ausgeprägte Baumbestand, der für den Aufenthalt in diesem Bereich gegenüber der sonst übermächtigen Kulisse des Kraftwerks einen Raum mit menschlichen Maßstäben schafft. Sowohl bei der Hochwasserschutz-Planung als auch bei der Gestaltung ist darauf zu achten, dass insbesondere die für die Kulissenwirkung erforderlichen Bäume bestehen bleiben.

Vom höhergelegenen, grundsätzlich für die Verkehrserschließung vorgesehenen Bereich hat man einen weiten Blick über den Rhein und die Rheinauen am anderen Ufer. Hier kann der Deichverteidigungsweg gleichzeitig als Spazierweg und Aufenthaltsbereich genutzt werden. Er muss einige Sitzmöglichkeiten und eine ausreichende Breite aufweisen, damit sich Fußgänger und Radfahrer nicht gegenseitig behindern.

Eine barrierefreie Verbindung zwischen den beiden Ebenen besteht auf jeden Fall mit der vorgesehenen Rampe etwa in der Mitte des Abschnitts. Allerdings wäre wegen der Länge der damit gerade für



behinderte Menschen verbundenen Umwege eine kurze Verbindungsmöglichkeit in Dorfnähe sinnvoll.

In dem betreffenden Bereich befindet sich auch die Steigeranlage. Ohne weitere Veränderung wäre sie an den Vorlandbereich angeschlossen und daher ab einer bestimmten Hochwasserlage nicht mehr zu nutzen. Im Interesse einer dauerhaften Anbindung des Standorts an den Wassertourismus sollte die Steigeranlage erneuert und dabei vom hochwasserfreien Bereich aus zugänglich sein, so dass zumindest bis zur Hochwassermarken 1 eine Nutzung möglich bleibt. Insbesondere unter Berücksichtigung der bestehenden Hotelplanung und der angestrebten Verstärkung der Gastronomie am Ort ist mit einer stärkeren Nutzung des Bereichs auch in der Dunkelheit zu rechnen. Aus diesem Grund kann auf eine angemessene Beleuchtung nicht verzichtet werden. Dabei müssen Blendwirkungen sowohl für die Schifffahrt als auch landseitig für Anlieger vermieden werden.

#### **6.4 Gastronomie und Hotels**

Durch die Hochwasserschutzanlagen werden Einrichtungen der beiden im Ort vorhandenen Gaststätten in Anspruch genommen. Allein zur Existenzsicherung sind daher Umgestaltungsmaßnahmen erforderlich

Dabei ist die Örtlichkeit an den beiden Standorten durchaus unterschiedlich. Während die Gaststätte "Arche" am Eingang zum alten Dorfbereich angeordnet ist und städtebaulich eher als Bestandteil des touristischen Freizeitbereiches am Rheinufer wahrgenommen wird, handelt es sich bei der "Rheinwacht" um eine dörfliche Gaststätte mit historischem Charakter, deren besondere Attraktion die Nutzung eines wunderschönen, von großen Platanen überschatteten Biergartens direkt am Rheinufer darstellt.

Dieser Biergarten stellt heute den attraktivsten Durchblick von der Dorfmitte zum Rhein dar. Der durch Tieferlegung der L4 entstehende Dorf- /Kirchplatz schafft die nötige Aufenthaltsqualität und verbindet die dorfbildprägenden Elemente miteinander.

Das neue Gaststätten-/Hotelgebäude müsste sich in diesem Fall unter weiterer Nutzung des Altbaus stark an die dörfliche Struktur anlehnen und dürfte die Blickbeziehungen nicht verbauen. Die architektonische Lösung muss hier sehr feinfühlig einen Ausgleich zwischen den funktionalen Anforderungen des Betriebs und den örtlichen Gegebenheiten finden.

Ganz anderes stellt sich die Situation an der "Arche" dar. Als Gebäudekomplex am Dorfeingang bestehen hier größere gestalterische Freiheiten und es wäre durchaus möglich, dass durch eine anspruchsvolle Architektur hier ein besonderer Blickfang als zusätzliche Attraktion entsteht. Die schwierig zu bewältigenden Rahmenbedingungen liegen in diesem Fall eher bei den komplizierten Verkehrsanschlüssen und der Unterbringung der erforderlichen Stellplätze. Die

dem Ort angemessene Architektur muss die Aufgabe bewältigen, gewissermaßen ein Aufmerksamkeit erregendes Zeichen zu setzen ohne das dörfliche Erscheinungsbild zu dominieren.

Nach Lage der Dinge handelt es sich um sehr anspruchsvolle architektonische Aufgaben. Unzureichend entwickelte Lösungen können das städtebauliche Bild und damit auch die Attraktivität des Ortes nachhaltig schädigen. Daher gibt es ein hohes öffentliches Interesse an einer qualitätsvollen Architektur für beide Objekte.

### **6.5 Altes Dorf am Rhein (Abschnitt C)**

Die Erhaltung oder, so weit beschädigt, die Reparatur des historischen Dorfbildes ist der zentrale Baustein sowohl für die überregionale Attraktivität des Ortes als auch für die Aufrechterhaltung der dörflichen Identität für die Bewohner.

Dafür ist die Erhaltung bestimmter historischer Gebäude im Ortskern, vornehmlich in der näheren Umgebung der denkmalgeschützten Kirche, wichtige Voraussetzung; weitere Gebäude müssen wenigstens in ihrer städtebaulichen Struktur erhalten werden, was einen ähnlich geformten Neubau an gleicher Stelle zuließe.

Für den Charakter des Ortes als Dorf am Rhein sind gleichermaßen die vielen Freiflächen zwischen den Gebäuden südlich der Dammstraße von Bedeutung und die sich daraus ergebenden verschiedenen Durchblicke zum Fluss. Insofern ist eine wohnbauliche grundsätzlich nicht verträglich. Ausnahmen sind lediglich dort möglich, wo zur Verbesserung der Freizeit- und Tourismusfunktionen Betriebserweiterungen vorgenommen werden sollen (siehe voriger Abschnitt).

Einer besonderen Betrachtung bedarf der öffentliche Raum im Dorf. Die ursprüngliche Dorfstraße und die Ansätze eines Platzes im Bereich der Kirche sind in den sechziger Jahren durch den verkehrsgerechten Ausbau der L 4 technisch überformt worden. Die Dammlage der Straße, die aus Hochwasserschutzgründen erforderlich war, hat dabei ein Straßenniveau ergeben, das mit den ursprünglichen Höhenverhältnissen der anliegenden Häuser nicht mehr vereinbar war. Ein Rückbau dieser Situation würde dem Dorfbild erheblich zugute kommen.

Dies ist auch sinnvoll wegen der zahlreichen Verkehrsbeziehungen, die über diese Straßenachse abgewickelt werden müssen. Während der motorisierte Durchgangsverkehr nach der Schließung der Schachtanlage nur noch von untergeordneter Bedeutung ist, muss die Straße insbesondere an touristisch interessanten Tagen den gesamten Zu- und Abgangsverkehr für Götterswickerhamm aufnehmen. Der Fahrradverkehr folgt in erster Linie dem Rhein (Rhein-Radweg). Dennoch soll auf eine Wegführung auf dem Leinpfad nicht verzichtet werden, obwohl dieser Weg nicht an allen Tagen benutzbar sein wird. In Kauf genommen werden muss dabei, dass gerade an Hochwassertagen, an denen das Interesse an der Ortslage besonders hoch

ist, der durchgehende Fahrradverkehr wiederum über die Dammstraße durch den Ort geführt wird.

Über den Löhner Kirchweg besteht ein Anschluss direkt nach Löhnen und weiter in die Mitte der Mommniederung. Die zurzeit nur schlecht ausgebaute Verbindung nach Voerde sollte unbedingt verbessert werden; dafür ist vor allem der wenig verkehrsbelastete Untere Hilding geeignet. Er könnte durch eine direkte Radwegverbindung über den Voerder Leitgraben zur Einmündung der Steinstraße in die Frankfurter Straße mit dem Radwegenetz im Ortsteil Voerde verbunden werden. Dies käme auch der Sicherheit des Schülerverkehrs zugute.

Diese beiden Routen müssen an den Rhein-Radweg angeschlossen werden. Dies ist jeweils an den beiden Ortseingängen möglich, bedeutet aber wieder eine Mitnutzung der Dammstraße. Zur Vermeidung großer Umwege erscheint jedoch zusätzlich eine für Fahrradfahrer nutzbare direkte Verbindung zwischen Leinpfad und Dammstraße etwa beim Dorfgemeinschaftshaus angebracht.

Für Spaziergänger steht ebenfalls der Leinpfad zur Verfügung, der wegen der Doppelnutzung entsprechend breit ausgebaut werden muss. Die weiteren kleinen Rundwege durch das Dorf sind überwiegend auch auf eine Mitnutzung der Dammstraße angewiesen. Die Anlage eines Wanderparkplatzes gegenüber dem Autohaus Bernds könnte einen weiteren interessanten Rundweg erschließen, wenn von dort ein Durchgang zum Unteren Hilding ermöglicht würde.

Es zeigt sich, dass auch zukünftig die Dammstraße neben dem motorisierten Verkehr auch Fußgänger und Radfahrer aufnehmen muss. Dafür bietet das heutige Profil jedoch nicht genügend Raum. Berücksichtigt man lediglich die Abstände der Gebäude - an der engsten Stelle 10 m - so wäre eine ausreichende Profilbreite für eine sichere Trennung der Verkehrsarten gegeben. Wünschenswert wäre jedoch die Absenkung der Dammstraße, weil dadurch die heute für Stützmauern und Böschungen benötigte Fläche wieder zur Verfügung stünde.

Mit einem solchen Rückbau der Dammstraße können daher die Schäden repariert werden, die in der Vergangenheit –und dazu zählen auch die bergbauinduzierten Aspekte eines erhöht anzusetzenden Sicherheitsmaßes infolge der polderbezogenen und risikobegrenzenden Hochwasserschutzmaßnahmen- dem historisch gewachsenen Dorfbild zugefügt worden sind. Der Rückbau ist zusammen mit dem Erhalt prägender Gebäude und der Beibehaltung weiterer Raumkanten wichtige Grundlage für ein nachhaltig attraktives Ortsbild.

Vor der Umsetzung ist durch einzelne Kosten-Nutzen-Analysen noch die letztlich sinnvolle Höhenlage festzulegen und die Lage der Anschlussrampen an das heutige Straßenniveau zu bestimmen. Dabei sollte von Osten kommend die Absenkung erst hinter der Einmündung Unterer Hilding beginnen, um die Wahrnehmbarkeit des Rheins

von der Straße aus nicht mehr als nötig zu beeinträchtigen. Aus der anderen Richtung könnte eine Absenkung des Kreisverkehrs und ein Ersatz durch eine normale Kreuzung möglicherweise Raum freimachen für Besucherstellplätze in Kirchnähe.

## **6.6 Weiträumige Flusslandschaft (Abschnitt D)**

Im letzten Abschnitt öffnet sich das Dorf wieder zur Landschaft. Der Rhein-Radweg und die Straße steigen wieder an auf die Deichhöhe, der Blick wird weiter und erstreckt sich über die Flusslandschaft bis zum Mehrumer Rheinbogen und Rheinberg. Dementsprechend endet an dieser Stelle die Hochwasserschutzmauer und geht über in den für den Landschaftsraum typischen Gründeich.

Der Rad- und Wanderweg verläuft nunmehr auf der Deichkrone in der Bauweise, wie sie sonst auch im Gebiet des Deichverbands Mehrum üblich ist. Gleichzeitig wird der Leinpfad als Fußweg fortgesetzt, so dass der Besucher das ansatzweise natürliche Rheinufer zwischen den Bühnen bis zum "Storchennest" erwandern kann. In diesem Bereich ist der heutige Zustand für die gegebene Situation angemessen und sollte nicht wesentlich verändert werden. Lediglich der Aufgang auf die Deichhöhe vor dem "Storchennest" ist in Form einer Rampe neu zu gestalten, so dass auch eine Nutzung für aktive Rollstuhlfahrer möglich ist.

Für den Besucherverkehr aus westlicher Richtung muss der Parkplatz im Bereich "Storchennest" erhalten werden.

Das Vorland zwischen der neuen Hochwasserschutzmauer, der Dammstraße und dem Rhein bietet Raum für die Anlage eines Wasserwander-Rastplatzes in Form eines kleinen, hinter einer Buhne befahrbaren Hafens. Es reicht auf jeden Fall aus, wenn der Hafen zwischen dem niedrigsten garantierten Wasserstand (GLW) und der Hochwassermarken 1 von Motorbooten mit einem Tiefgang von maximal einem Meter befahren werden kann. Das bedeutet eine Erhöhung der Buhne, die die Einfahrt schützt. Die genaue Dimensionierung ist noch von einer vertiefenden Planung und darauf aufbauenden Kosten-Nutzen-Überlegungen abhängig.

Der Leinpfad muss um den Wasserwander-Rastplatz herum geführt werden. Eine Erschließung des Geländes zur Dammstraße ist ebenfalls erforderlich. Eine besondere Qualität erhält die Anlegemöglichkeit, wenn ein Zeltplatz für Kanuwanderer angeboten werden kann.

## **7. Von der Idee zur Wirklichkeit - Schritte zur Realisierung**

Als zeitlich erster Schritt muss der Zuwendungsantrag konkretisiert und eine grundsätzliche Entscheidung über die Förderfähigkeit herbeigeführt werden.

Sollte es nicht zu einer Landesförderung kommen ist die Stadt gezwungen, eine Art städtebauliches "Notprogramm" durchzuführen. Um die Funktionsfähigkeit des Ortsteils wenigstens zu gewährleisten, muss die Radwegführung auf dem Leinpfad und die Anlage von Stellplätzen im Abschnitt B von der Dammstraße aus mindestens realisiert werden. Auf die Gestaltung des erweiterten bzw. veränderten Rheinvorlands müsste dann verzichtet werden, ebenso auf den Wasserwander-Rastplatz. Ebenso wenig könnten die Informationsangebote sowie attraktive Spielmöglichkeiten verwirklicht werden.

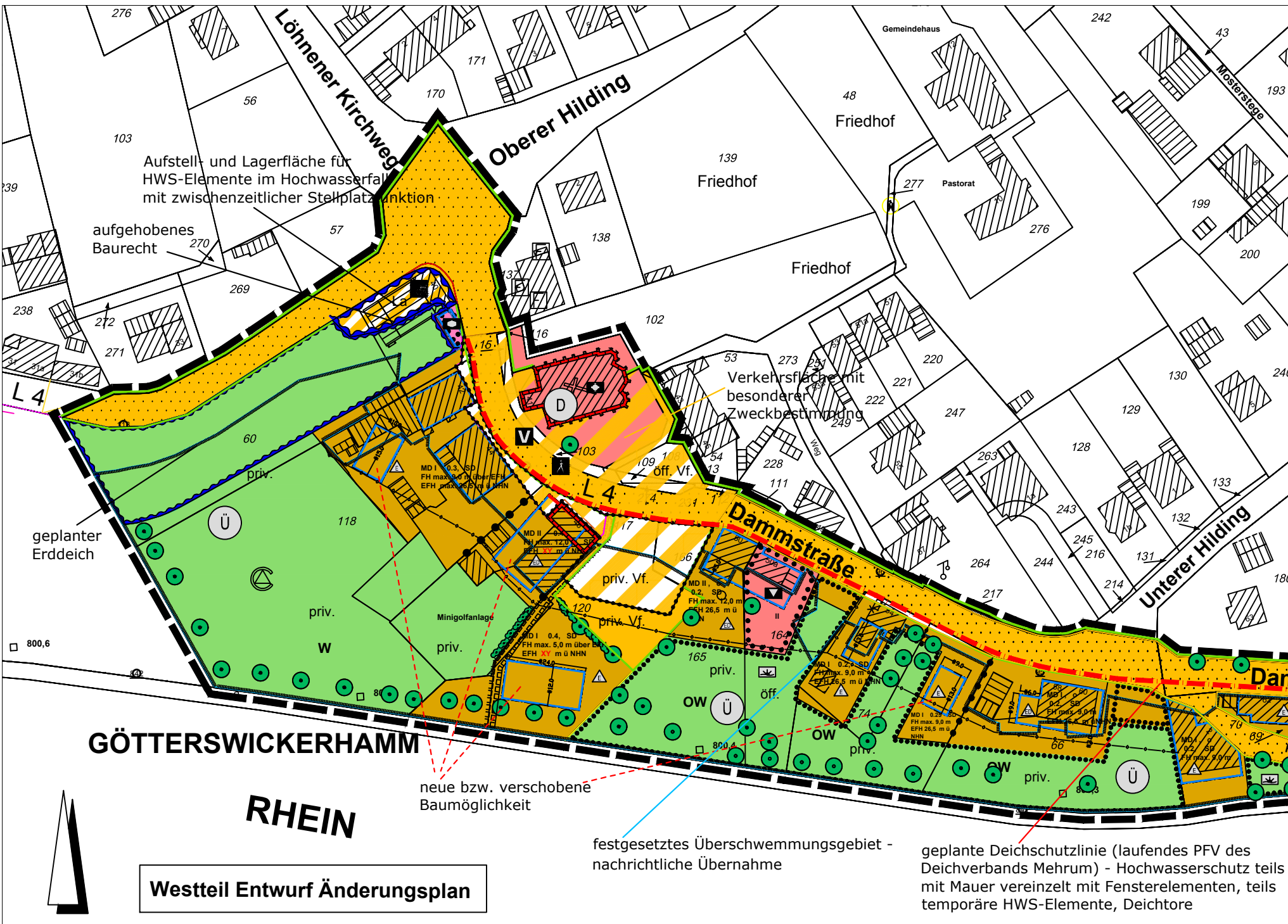
Parallel zu der Klärung der Förderfähigkeit steht die Fertigstellung der Planfeststellungsunterlagen für die Baumaßnahmen des Hochwasserschutzes an. Es wird zur Zeit davon ausgegangen, dass die Planung des Hochwasserschutzes so mit den städtebaulichen Erfordernissen abgestimmt werden kann, dass die Bandbreite der städtebaulichen Entwicklung nicht eingeschränkt wird und bei einer weiteren Konkretisierung der städtebaulichen Planung keine planfeststellungsrelevanten Änderungen an der Hochwasserschutzplanung erforderlich werden. Hintergrund dieser Annahme ist die bereits erfolgte Abstimmung der Linienführung der mobilen Hochwasserschutzwand mit den betroffenen Grundeigentümern und der Stadt.

Der dritte Schritt umfasst die Beteiligung der Öffentlichkeit, der Dorfgemeinschaft und der betroffenen Bürger. Dazu ist zunächst eine Vorstellung der Planung in der Öffentlichkeit und anschließend eine Einzelabstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern vorgesehen. Danach wäre auf Grundlage dieses städtebaulichen Leitbilds und der funktionalen Anforderungen der beiden Gastwirte der Architekturwettbewerb für die beiden Gaststätten auszuloben. Die Ergebnisse würden wiederum öffentlich vorgestellt.

Dieser Beteiligungsprozess wäre gleichzeitig die frühzeitige Bürgerbeteiligung für die Änderung des Bebauungsplans Nr. 47, in den letztlich die planfestgestellten Hochwasserschutzanlagen übernommen und erforderliche Baumöglichkeiten insbesondere für die beiden Gastronomiebetriebe festgesetzt werden sollen.

Es ist anzustreben, dass die Offenlage des Bebauungsplans parallel mit der Offenlage der Planfeststellungsunterlagen erfolgt.

Nach Abschluss der beiden Planverfahren lassen sich die jeweiligen Maßnahmen nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mitteln umsetzen.



**GÖTTERSWICKERHAMM**

**RHEIN**

**Westteil Entwurf Änderungsplan**

neue bzw. verschobene Baumöglichkeit

festgesetztes Überschwemmungsgebiet -  
nachrichtliche Übernahme

geplante Deichschutzlinie (laufendes PFV des  
Deichverbands Mehrum) - Hochwasserschutz teils  
mit Mauer vereinzelt mit Fensterelementen, teils  
temporäre HWS-Elemente, Deichtore

Aufstell- und Lagerfläche für  
HWS-Elemente im Hochwasserfall  
mit zwischenzeitlicher Stellplatzfunktion

aufgehobenes  
Baurecht

Verkehrsfläche mit  
besonderer  
Zweckbestimmung

geplanter  
Erddeich

Minigolfanlage

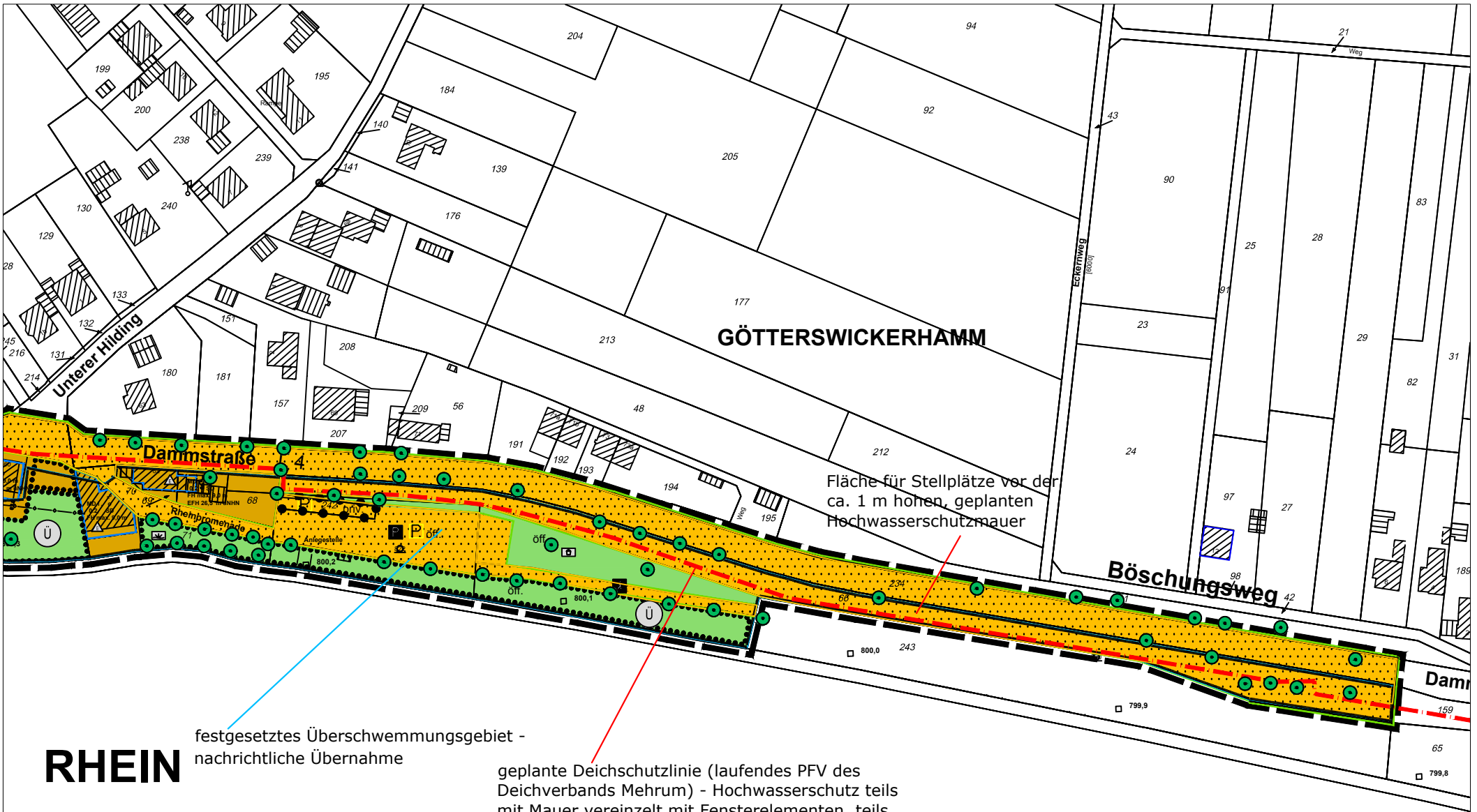
**Dammstraße**

**Unterer Hilding**

**Damm**

800,6





**RHEIN**

festgesetztes Überschwemmungsgebiet -  
nachrichtliche Übernahme

geplante Deichschutzlinie (laufendes PFV des  
Deichverbands Mehrum) - Hochwasserschutz teils  
mit Mauer vereinzelt mit Fensterelementen, teils  
temporäre HWS-Elemente, Deichtore

Fläche für Stellplätze vor der  
ca. 1 m hohen, geplanten  
Hochwasserschutzmauer



Ostteil Entwurf Änderungsplan

**Entwurf 3. Änd. und 2. Erg. des  
Bebauungsplans Nr. 47  
"Götterswickerhamm"**

Teil II - Anlage 4 zur DS Nr. 16/790



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 29.05.2018

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	19.06.2018	vorberatend
Bau- und Betriebsausschuss	21.06.2018	zur Kenntnis
Haupt- und Finanzausschuss	26.06.2018	vorberatend
Stadtrat	03.07.2018	beschließend

### **Bebauungsplan Nr. 136 „Poststraße / Kurierweg“ Hier: Aufstellungsbeschluss**

#### Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Voerde (Ndrhh.) beschließt gemäß § 2 Baugesetzbuch (BauGB) die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 136 „Poststraße / Kurierweg“ für den in der Anlage 1 zur Drucksache Nr. 16/786 dargestellten Bereich.
2. Der Planungs- und Umweltausschuss wird beauftragt, gemäß § 3 Abs. 1 BauGB die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

#### Sachdarstellung:

Das Plangebiet überlagert, wie in Anlage 2 zu dieser Drucksache dargestellt, einen Teil des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 63 - 2. Änderung „Lippe-Seiten-Kanal / Alte Hünxer Straße“. Der Satzungsbeschluss für diese Änderung wurde im Dezember 2010 gefasst, die Bekanntmachung erfolgte am 03.02.2011. Aufgrund eines Klageverfahrens wurde der Bebauungsplan durch das Oberverwaltungsgericht Münster (OVG) mit Urteil vom 30.11.2012 für unwirksam erklärt. Grundlage hierfür waren im Wesentlichen Mängel bei einzelhandelsbezogenen Festsetzungen. Zur Behebung der festgestellten Mängel wurde ein ergänzendes Verfahren durchgeführt. Im Jahr 2013 wurde schließlich mit Abschluss dieses Verfahrens der Bebauungsplan rückwirkend zum 03.02.2011 in Kraft gesetzt.

Für das Plangebiet setzt der Bebauungsplan Nr. 63 - 2. Änderung bisher, gegliedert durch die festgesetzten Erschließungsstraßen, im südlichen Teil Mischgebiet (MI) sowie im zentralen und im nördlichen Teilbereich Gewerbegebiet (GE) fest. Entsprechend den GE-Festsetzungen sollte im Wesentlichen eine Industriebrache zur Ansiedlung von mittelständischen Gewerbebetrieben reaktiviert werden. Teil dieser Brachfläche ist auch das genannte Mischgebiet. Seit Jahresbeginn 2011 konnte bis heute eine erfolgreiche Umsetzung der ursprünglichen Planungsziele nicht erreicht werden. Das Plangebiet wurde stattdessen über Jahre durch die vorhandenen leerstehenden, zunehmend verfallenden Altgebäude geprägt. Aus Sicht der Stadtentwicklung blieben damit wichtige Flächenpotenziale für die Innenentwicklung ungenutzt. Für das städtebauliche Erscheinungsbild ergaben sich keine Verbesserungen.

Größter Grundstückseigentümer des überwiegenden Teils des Plangebietes ist die Volksbank Rhein-Lippe eG. Interne Überlegungen seitens des Eigentümers haben dazu geführt, ein neues Nutzungskonzept zu verfolgen, um eine Entwicklung des Areals erfolgreich umsetzen zu können.



Dafür ist grundsätzlich vorgesehen, im zentralen Bereich des Plangebietes ein Verwaltungsgebäude für die Volksbank zu errichten. Da darüber hinaus eine anhaltende Nachfrage nach Baugrundstücken am Wohnungsmarkt festzustellen ist, soll der zulässige Anteil an Wohnnutzungen im Plangebiet erhöht werden.

Diese veränderten Entwicklungsabsichten wurden der Stadtverwaltung vorgestellt und erörtert. Da die bisherigen planerischen Zielvorstellungen für den Bereich des Plangebietes nicht zu einer nachhaltigen Folgenutzung geführt haben, wird eine Anpassung des planungsrechtlichen Rahmens aus städtischer Sicht ebenfalls als erforderlich angesehen. Durch die planungsrechtliche Umsetzung des Nutzungskonzepts und eine entsprechende bauliche Entwicklung würde absehbar eine Wiedernutzbarmachung des Areals erreicht werden können. Damit würde dem stärkeren Erfordernis der Innenentwicklung und gleichzeitig den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen. Der Inanspruchnahme von bisher nicht baulich genutzten Flächen im Außenbereich kann damit gleichzeitig entgegengewirkt werden.

Hinsichtlich der aktuellen Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 63 - 2. Änderung besteht für den Bereich des Planvorhabens insbesondere ein Anpassungserfordernis bezüglich des für den zentralen Bereich ausgewiesenen Gewerbegebiets. Dieser Gebietstyp steht dem künftigen Nutzungskonzept insofern entgegen, als dass derzeit in diesem Teilbereich eine allgemeine planungsrechtliche Zulässigkeit von Wohnnutzungen nicht gegeben ist. Daher ist vorgesehen, dort ein Mischgebiet festzusetzen. Für die weitere Nutzungsgliederung im Plangebiet soll der nördlich angrenzende Teilbereich auch zur Sicherung der bestehenden Nutzungen wie bisher als Gewerbegebiet festgesetzt werden. Im südlichen Teilbereich ist im Übergang zur vorhandenen Wohnbebauung entlang der Straßen „Am Dreieck“ und der Nordstraße die Beibehaltung der Mischgebietsfestsetzung vorgesehen.

Die Haupteerschließung soll im Wesentlichen beibehalten werden. Das Plangebiet ist aktuell über die im Bebauungsplan Nr. 63 - 2. Änderung festgesetzten Straßenverkehrsflächen im Westen an die Poststraße angebunden. Im Osten erfolgen zwei weitere Anbindungen an das Erschließungsnetz zum Kurierweg hin. Mit der Beibehaltung dieser Anschlüsse, soll eine Einbindung in die bisherigen Strukturen gewährleistet bleiben. Da auch in Abhängigkeit vom weiteren Planverfahren das konkrete Erschließungs- und Nutzungskonzept noch nicht festgelegt werden kann, sind insbesondere in Bezug auf die interne Erschließung noch Anpassungen bzw. Veränderungen möglich.

Um grundsätzlich eine Nachnutzung des Gebiets voranzubringen, hat der Flächeneigentümer in den letzten Monaten das Gelände unter Beteiligung der zuständigen Fachbehörden hergerichtet. Derzeit ist vorgesehen in Abstimmung mit der Stadtverwaltung (Fachdienst 7.1) auf der Grundlage der bisherigen Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 63 - 2. Änderung einen Teil der im Süden festgesetzten Haupteerschließung bereits herzustellen. Eine entsprechende Drucksache (Nr. 16/784) für einen städtebaulichen Vertrag wird im Bau- und Betriebsausschuss am 21.06.2018 beraten.

Für die spätere Umsetzung des Bebauungsplanes werden Flächen eines ehemaligen Gewerbe- und Industriegrundstücks in Anspruch genommen. Es ist daher davon auszugehen, dass durch die Umsetzung der Planung Schutzgüter betroffen sein können. Die Auswirkungen der Planung auf die Umwelt werden im nachfolgenden Planverfahren eingehend untersucht.

Als nächster Verfahrensschritt wird die Bürgeranhörung durchzuführen sein, in der die Bürger über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die Auswirkungen der Planung unterrichtet werden und Ihnen Gelegenheit zur Erörterung gegeben wird.

Haarmann

Anlage(n):

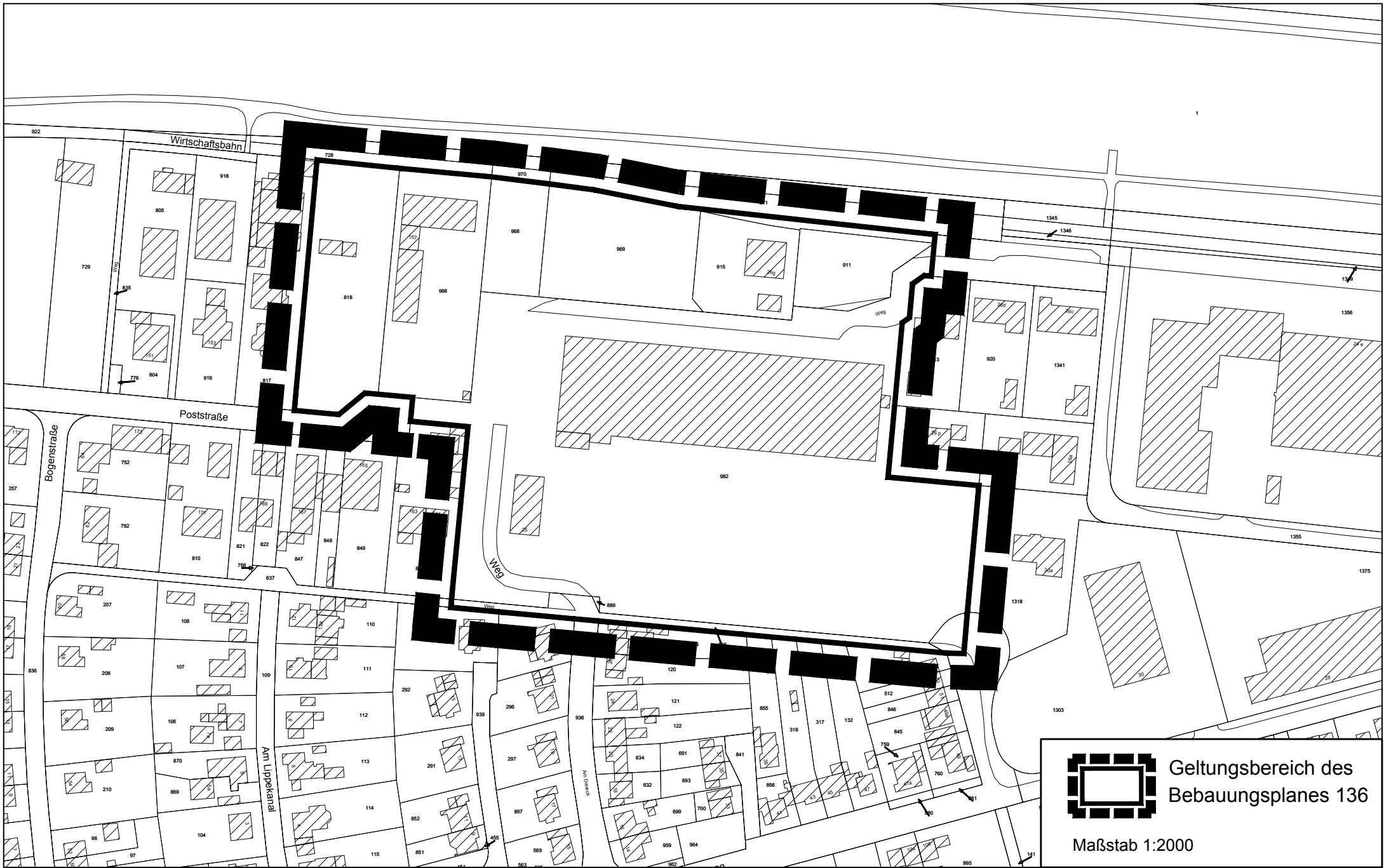
- (1) PDF-Anlage 1 Geltungsbereich BP Nr 136
- (2) PDF Anlage 2 Geltungsbereich mit BP Nr. 63-2

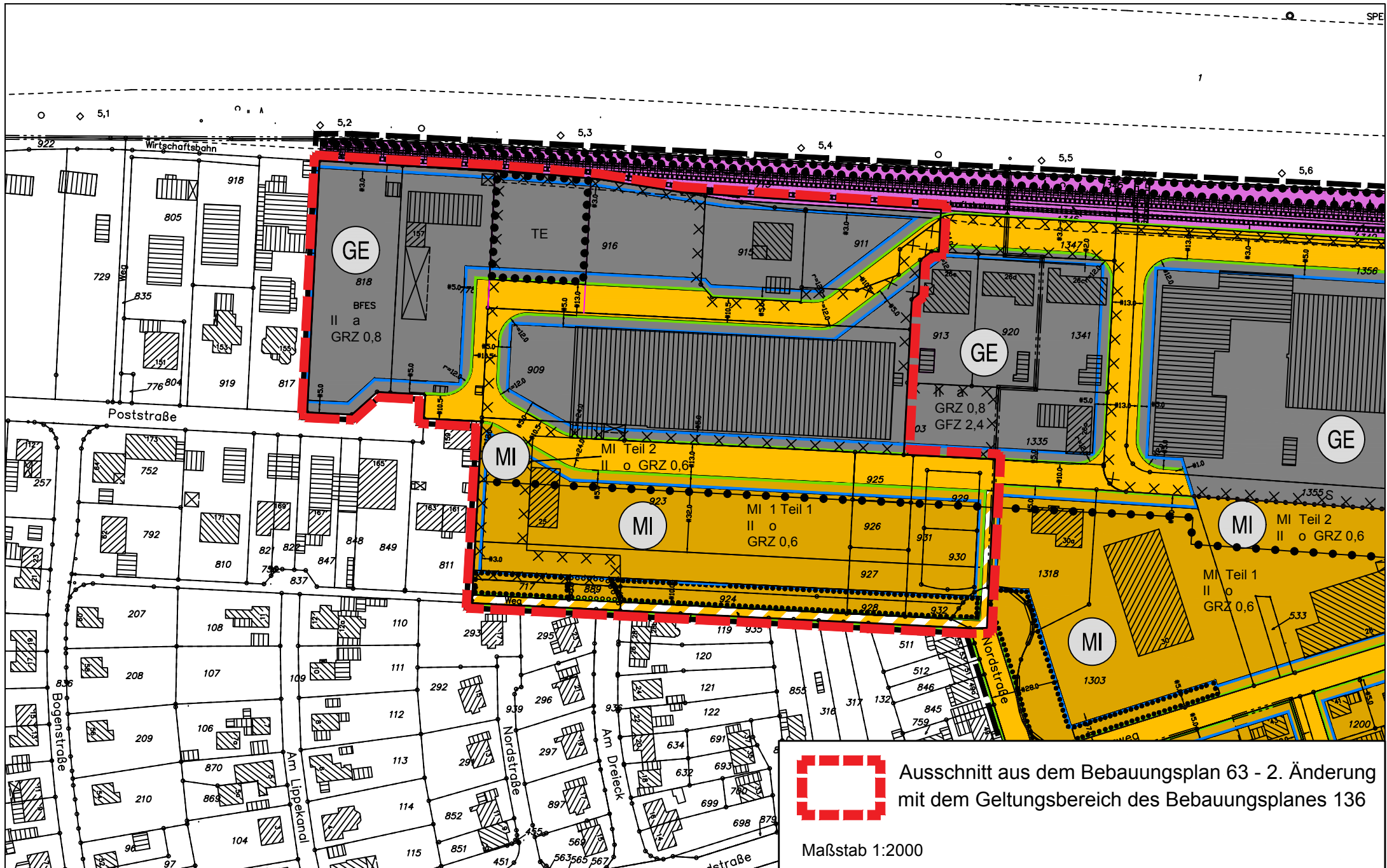
Sichtvermerk des Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Dezernenten:

Sichtvermerk des Kämmerers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:







## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 25.05.2018

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	19.06.2018	vorberatend
Bau- und Betriebsausschuss	21.06.2018	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	26.06.2018	vorberatend
Stadtrat	03.07.2018	beschließend

### **Regionale Radwegeplanung Regionalverband Ruhr in Voerde - Abstimmungsbedarf**

#### Beschlussvorschlag:

**Der Rat der Stadt Voerde nimmt die Planungen zum regionalen Radverkehr des RVR (Regionalverband Ruhrgebiet) zur Kenntnis und beauftragt den Bürgermeister bis Ende 2018 Trassenvarianten als Vorgabe für eine für die Linienführung erforderliche Machbarkeitsstudie zu erarbeiten und politisch abzustimmen.**

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine

#### Sachdarstellung:

Die vom RVR (Regionalverband Ruhr) vor ca. 1 Jahr auf kommunaler Arbeitsebene der Metropole-Ruhr-Städte begonnenen Abstimmungen bezüglich einer Rahmenplanung für regionale Radschnellverbindungen und den regionalen Alltagsradverkehr sollen nunmehr unter Beteiligung der politischen Gremien fortgeführt werden. Über die Planungen und die Teilnahme der Stadt Voerde an den Teilregionalen Arbeitskreisen „regionaler Radverkehr“ wurde bereits in der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses (PUA) am 14.11.2017 berichtet. Auch über eine erforderliche, gemeinsame Machbarkeitsstudie zusammen mit den Städten Wesel, Dinslaken und Duisburg, zur Erarbeitung einer konkreten Linienführung und einer Anbindung an den RS1 (Radschnellweg 1 von Hamm nach Duisburg), wurde dabei informiert.

Nun wurde als bisheriger Ergebnisstand der Erarbeitung die RVR-Rahmenplanung am 23. März 2018 in der RVR-Verbandsversammlung vorgestellt (RVR-DS 13/1030 – vgl. Anlage 2 zu dieser DS Nr. 16/782). Die Verbandsversammlung beschloss, dass als nächster Schritt die Stellungnahmen der Kommunen zur regionalen Radwegeplanung bis Jahresende einzuholen sind. Anschließend soll der regionale Radwegeplan als Anhang zum Regionalplan beschlossen werden. Über diesen Rahmenplan sollen nicht nur eine Fördermittelakquise betrieben und Handlungsbedarfe ermittelt werden, sondern auch Planungen an-

derer Baulastträger (z.B. von Straßen NRW) ggf. bereits berücksichtigt und koordiniert werden können.

Die regionale Radwegplanung zum Alltagsverkehr basiert auf Raumanalysen und verkehrlichen Erhebungen zu den Pendlerzahlen und weist unterschiedliche Konkrettheitsgrade der Linienführungen auf (vgl. Anlage 2 zur DS Nr. 16/782). Dem regionalen Radwegenetz werden je nach Pendlerzahl, Entfernungen und damit zugeordneter Kategorie unterschiedliche Ausbaustandards zugewiesen. Die bei dieser Netzplanung angewendeten Einstufungen lagen zwischen zwei Oberzentren bei maximal 25 km, zwischen zwei Mittelzentren bei maximal 20 km und zwischen zwei Grundzentren bei maximal 15 km Entfernung. Das daraus resultierende Luftliniennetz wurde mittels Potenzialanalyse in drei Kategorien eingeteilt

- regionale **Radschnellverbindungen** (> 2.000 Radler/Tag – 4,0 m Breite und 2,5m Fußweg separat),
- regionale **Radhauptverbindungen** (> 500 Radler/t – 3 m und 2 m Fußweg separat) und
- regionale **Radverbindungen** (< 500 Radler/t – 2,5 m bis 3 m Gesamtbreite).

Für Voerde ist nun aufgrund der Pendlerzahlen und Entfernungen nicht nur eine Anbindung an den geplanten und teils bereits vorhandenen Radschnellweg 1 (RS1 von Hamm nach Duisburg), sondern neu, eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Radschnellverbindung, also die höchste Kategorie, vorgesehen. Diese regionale Radschnellverbindung würde von Wesel (Rheinbrücke) bis nach Duisburg/Düsseldorf verlaufen (vgl. Anlage 1). Bau- und Unterhaltungsträger von Radschnellwegen ist der Landesbetrieb Straßen NRW. Bei den regionalen Radhaupt- und Radverbindungen ist die Frage der Kostenträger nicht geklärt bzw. können entsprechende Förderanträge im „Aktionsplan Nahmobilität“ des Verkehrsministeriums für das Land NRW gestellt werden. Radschnellwegprojekte sollen dagegen vom Land gesondert gefördert werden. Ob auch eine für die Linienführung von Radschnellwegen erforderliche Machbarkeitsstudie ebenso vom Land getragen wird, ist noch nicht bekannt. Ziel beim Ausbau und Verbesserungen bei den regionalen Radwegeverbindungen ist eine deutliche Entlastung der Straßen und Autobahnen und damit auch die Erreichung von Klimaschutzzielen und CO<sub>2</sub> Minderungen.

Der abschließende RVR-Bericht mit Auswertung bisheriger fachlicher Hinweise zur regionalen Radwegeplanung und eine Drucksachenvorlage soll den Kommunen bis 15.06. zugestellt werden, sodass im Planungs- und Umweltausschuss am 19.06. dazu berichtet werden kann.

## Wie geht es weiter?

Bisher wurde seitens der Verwaltung deutlich gemacht, dass eine Anbindung an den RS1 begrüßt wird. Ein genauer Verlauf eines regionalen Radhaupt- oder Radschnellweges in Voerde muss jedoch erst planerisch ermittelt und politisch beraten werden. Dies gelingt nur über eine gemeinsame Machbarkeitsstudie mit den Städten Wesel, Dinslaken und Duisburg.

In der Anlage 3 zur DS 16/782 sind mögliche Radschnellverbindungen in Voerde dargestellt. Dabei wird seitens FD 6.1 eine Führung möglichst nah entlang der Bahntrasse Emmerich-Oberhausen favorisiert, weil der Bahnhof Voerde und der Bahnhof Friedrichsfeld an der Strecke liegen würden und damit die bevölkerungsreichsten Ortsteile Voerde und Friedrichsfeld gut anzubinden wären. Zudem besteht bereits teilweise ein bahnparalleler Radweg, bei dem die Problematik der Hauszufahrten entfällt und eine relativ geradlinige Verbindung entstehen würde. Auch ist aufgrund der Betuwe-Planungen der bestehende, bahnparallele Radweg neu als mindestens 3,5 m breiter Radweg wiederherzustellen, da er gleichzeitig als Rettungsweg genutzt werden soll. Andere Linienführungen mit Synergieeffekten sind ebenso denkbar, allerdings teils mit schlechten Platzverhältnissen.

In einer kommunenübergreifenden Machbarkeitsstudie sollten bestehende verkehrsbezogene Zukunfts- und Rahmenplanungen sowie Ziele und Handlungsbedarfe mit einfließen. Denn z.B. auch der VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR) führt in Abstimmung mit dem Kreis Wesel und der Leader-Region „LAG Lippe-Issel-Niederrhein“ das Projekt „Mobilität im ländlichen Raum: Bestandsaufnahme und Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen zum ÖPNV im Pilotraum Kreis Wesel“ durch. Dadurch haben sich z.B. bereits Synergien für das geplante Leader-Mobilitätskonzept zur besseren Anbindungen des ländlichen Raumes ergeben. So ist eine durch Leader geplante Förderung einer Standortuntersuchung für Mobilstationen in Verbindung mit einer bedarfsgerechten und flexibleren Ergänzung des ÖPNV für die fünf Kommunen der Leader-Region (Hamminkeln, Wesel, Schermbeck, Hünxe und Voerde) geplant. Lenkung der Verkehrsströme auf verschiedene, attraktiver gestaltete Verkehrsangebote (Modal Split) wie z.B. einen bedarfsgerechteren ÖPNV und die Förderung sowie Bewerbung schneller und sicherer Radwege sind u.a. auch Maßnahmen unseres Integrierten Klimaschutzkonzeptes von Ende 2015.

Aufgrund einer häufig diskutierten erforderlichen „Verkehrswende“, also dem Trend auch hin zur Nutzung von E-Bikes, der Bestrebungen zur besseren Vernetzung und attraktiveren Nutzung verschiedener Verkehrsarten sowie auch der mittel- bis langfristigen Planungen der Radschnellverbindungen, könnten auch langfristige Perspektiven wie z.B. ein extra geführter Radweg, eine neue Radbrücke nach Wesel usw. in eine Machbarkeitsstudie einfließen.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) DS 16-782 Anlage 1 Netzkategorien
- (2) DS 16-782 Anlage 2 Vorlage PA RRWN
- (3) Alternativtrassen

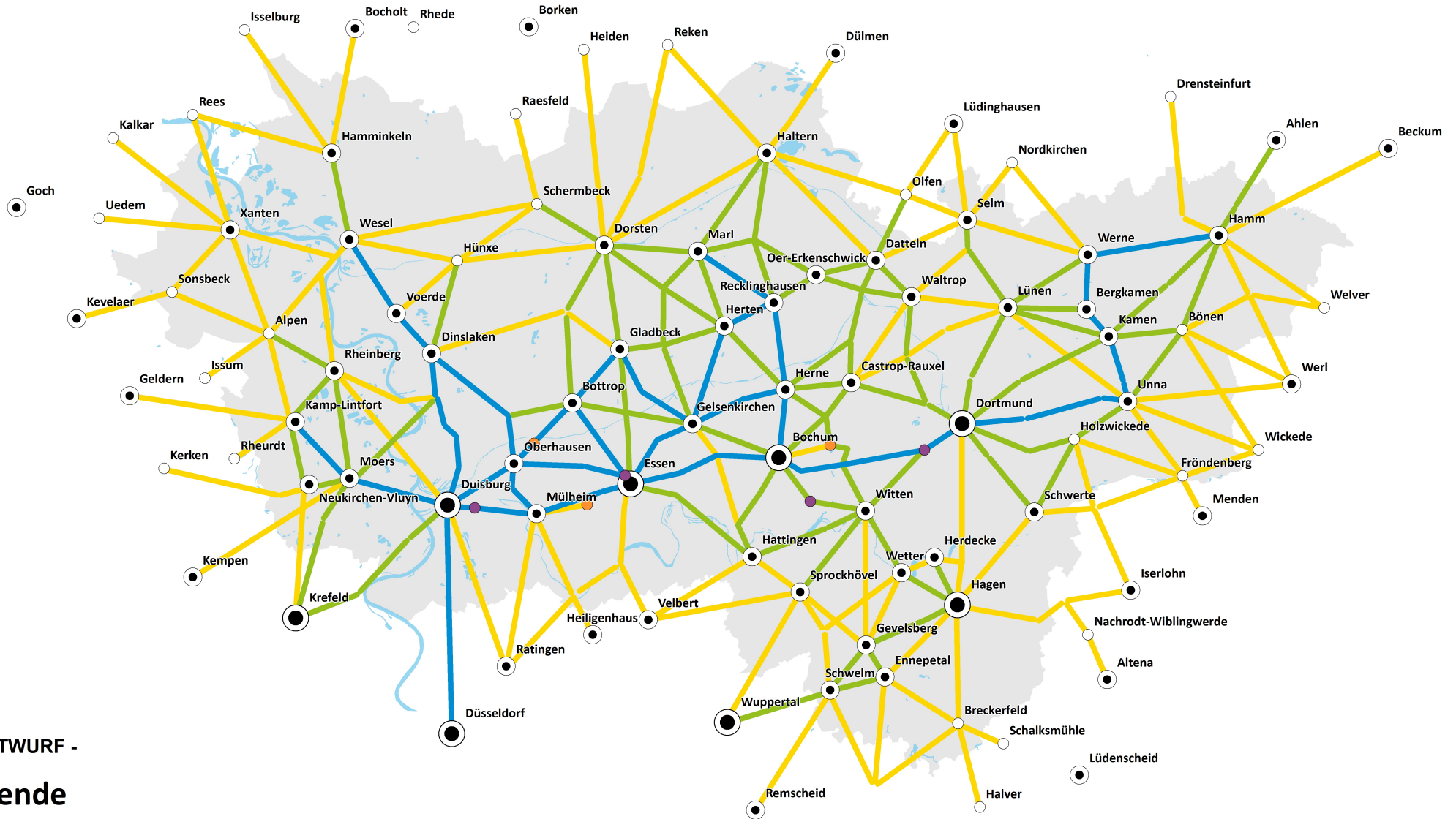
Sichtvermerk des Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Dezernenten:

Sichtvermerk des Kämmerers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:



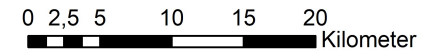


- ENTWURF -

## Legende

### Bedeutende Ziele Netzkatgorie

- Grundzentrum      — Radverbindung (<=500 Radler/Tag)
- Mittelzentrum    — Radhauptverbindung (>500 bis <=2000 Radler/Tag)
- Oberzentrum      — Radschnellverbindung (>2000 Radler/Tag) inkl. RS1 RS MR
- Einkaufszentrum
- Universität



Die Regionaldirektorin	
------------------------	--

Drucksache Nr.: 13/1030	14.02.2018
Beschlussvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Planungsausschuss	vorberatend	28.02.2018	4.4
Umweltausschuss	vorberatend	02.03.2018	6
Verbandsausschuss	vorberatend	12.03.2018	
Verbandsversammlung	beschließend	23.03.2018	

**Betreff: Weiterentwicklung Regionales Radwegenetz  
Hier: Netzplanung und weiteres Vorgehen**

### Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den Entwurf der Netzplanung zum Regionalen Radwegenetz zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die vorgeschlagene Vorgehensweise mit der sechsmonatigen Beteiligung der Kommunen durchzuführen.

Sachbearbeiter/in	Referat / Referatsleiter/in	Bereich / Beigeordnete/r
<b>Welter, Sebastian</b>	<b>Wagner, Maria</b>	<b>Bereich III Planung</b>
Akt.zeichen		<b>Tönnies, Martin</b>

Beratungs- ergebnis	<input type="checkbox"/> laut Beschlussvorschlag	<input type="checkbox"/> abweichender Beschluss	
	<input type="checkbox"/> einstimmig	Ja:	Nein: Enth.:



## **Weiterentwicklung Regionales Radwegenetz Hier: Netzplanung und weiteres Vorgehen**

### **Zielsetzung**

Ziel der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes ist die konzeptionelle Entwicklung eines hierarchischen Radwegenetzes für den Alltagsverkehr. Damit erhält die Metropole Ruhr ein Zukunftskonzept in Sachen Radverkehr (Bedarfsplan).

Aufbauend auf dem Beschluss der Verbandsversammlung zur Drucksache 13/0564 (VV am 30.09.2016) wird dieses Konzept mit Unterstützung des Planungskonsortiums Planersocietät, Dortmund und Planungsbüro VIA, Köln erarbeitet. In die Erarbeitung sind Kommunen, Kreise, Emschergenossenschaft/ Lippeverband, Straßen.NRW, Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung, Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer, Landwirtschaftskammer, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Zweckverband Nahverkehr Westfalen Lippe, Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), RuhrTourismus GmbH (RTG) und Business Metropole Ruhr (BMR) eingebunden. Bereits mit den Vorlagen Nr. 13/0723 und Nr. 13/0806 wurden die zuständigen Fachgremien des RVR über die Arbeitsstände in Kenntnis gesetzt.

Das Konzept des Regionalen Radwegenetzes aus dem Jahr 2012 (VV Beschluss vom 25.06.2012) stellt für den Regionalverband Ruhr bereits heute die Grundlage für die Planung, den Bau und den Betrieb von regionalen Radwegeverbindungen in der Metropole Ruhr dar. Mit dem bestehenden Konzept werden die regionalen Radwegeplanungen und -projekte, der damit zusammenhängende Grunderwerb, die Fördermittelakquise, die Bestandssicherung und -pflege, ein koordinierendes Routen- und Qualitätsmanagement sowie ein gemeinsames Marketing mit der RTG für bestimmte Themenrouten definiert. Das bisherige Netz ist – abgesehen von dem Radschnellweg Ruhr RS 1 – eher freizeitorientiert. Allerdings werden einige dieser regionalen Trassen bzw. Routen in regionalen, aber auch innerstädtischen Netzzusammenhängen für Alltagswege, insbesondere Berufswege, genutzt. Diese Entwicklung – nicht zuletzt auch durch die steigende Nutzung von Pedelecs und der damit zusammenhängenden Vergrößerung der Reichweiten sowie den NRW- und deutschlandweiten Planungen zu Radschnellverbindungen, die ebenfalls auf die Zielgruppe Alltagsverkehr fokussieren – greift der RVR mit diesem Projekt auf.

Ziel des Konzepts zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes ist es, das bestehende Netz für die Alltagsmobilität weiter zu qualifizieren und gleichzeitig Synergieeffekte für das Freizeit- bzw. das touristische Netz und dessen Entwicklungsbedarfe zu berücksichtigen.

Dieses künftige Netz soll entsprechend der zu erwartenden Nutzung in drei Kategorien aufgebaut werden:

- Radschnellverbindungen
- Radhauptverbindungen
- Radverbindungen.

Prämisse bei der Netzplanung ist es, eine Anbindung aller Städte und Gemeinden in einem verbandsweiten Radverkehrsnetz sicherzustellen. Die Binnenerschließung wird weiterhin in eigenen Radverkehrskonzeptionen der Städte und Gemeinden behandelt.

## Erarbeitungsprozess

Seit Ende 2016 erfolgt die Bearbeitung der konzeptionellen Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes in enger Abstimmung mit allen Projektbeteiligten.

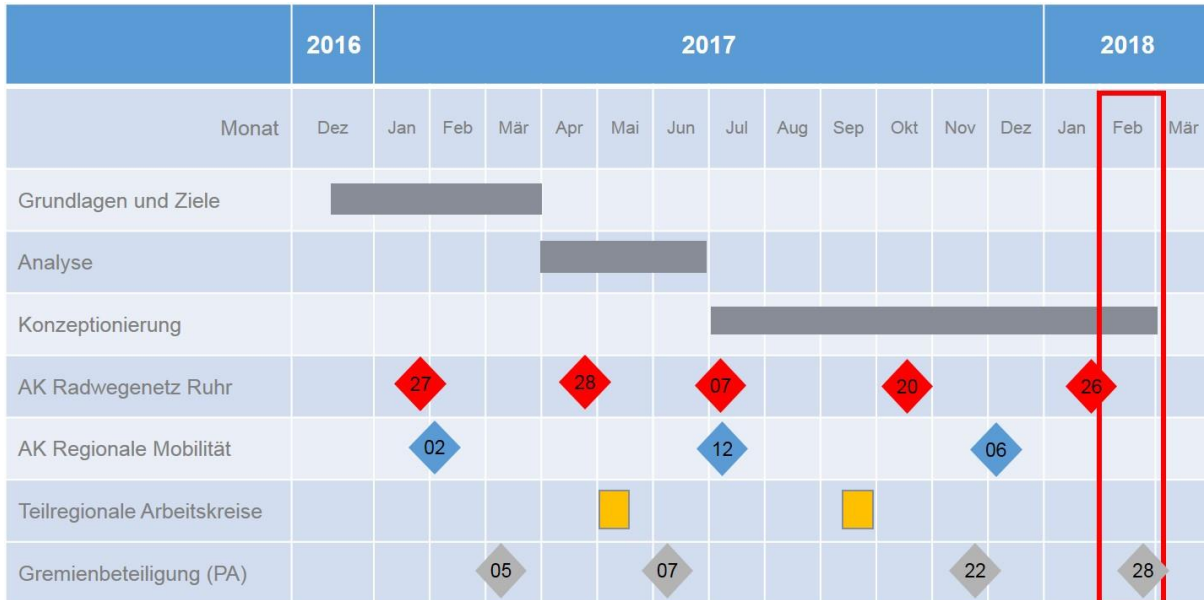


Abbildung 1: Beteiligungsprozess der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetz

Über jeweils zwei Arbeitskreise pro Teilregion (West, Mitte, Ost) im Mai und September 2017 konnte das fachliche Wissen der kommunalen und institutionellen Vertreterinnen und Vertreter in die Arbeitsschritte mit einfließen. Die Bereitschaft zur Mitwirkung bei der Konzeption war durchgehend hoch. Insbesondere die Verknüpfung mit den kommunalen Radverkehrsnetzen, Qualitätsstandards, die Potenziale für den Alltagsradverkehr sowie die Konkretisierung des Netzes (Umlegung) wurden vor Ort thematisiert.

## Methodik

Die methodische Erarbeitung der Konzeption kann vereinfacht in fünf Arbeitsschritte aufgeteilt werden.

1. Netzplanung
2. Potentialanalyse
3. Qualitätsstandards
4. Konkretisierung des Netzes/ Umlegung
5. Bestandsanalyse und Handlungsbedarfe

### 1. Netzplanung

Zunächst wurden die Verbindungen zwischen den einzelnen Kommunen richtlinienkonform zugeordnet. Dabei wurden die Einstufungen der Kommunen nach dem Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) in Ober-, Mittel- und Grundzentren zur Einordnung berücksichtigt:

- z. B. zwischen zwei Oberzentren maximal 25 km

- z. B. zwischen zwei Mittelzentren maximal 20 km
- z. B. zwischen zwei Grundzentren maximal 15 km

Am Ende dieses Arbeitsschrittes steht das entwickelte Luftliniennetz, welches die Kommunen innerhalb des Verbandsgebietes und die an den RVR angrenzenden Städte miteinander verbindet (Karte 1 der Anlage).

## 2. Potenzialanalyse

Eine Abschätzung der Radverkehrspotenziale im Verlaufe der Luftlinien ist von hoher Bedeutung bei der Weiterqualifizierung dieses Netzes. Einfließende Parameter zur Abschätzung der Radverkehrspotenziale sind Pendler, Einkaufs- und Freizeitverkehre, die Entfernungen zwischen den Zielen, Binnenverkehre, der bestehende und ein prognostizierter Modal-Split (10% – 35%) sowie die Topographie des Streckenverlaufes.

Unter Ansatz dieser Eingangsgrößen wurde für alle Luftlinienverbindungen das jeweilige Nutzenden-Potenzial ermittelt und eine Zuordnung zu drei Kategorien getroffen:

- Regionale Radschnellverbindung bei mehr als 2000 Radfahrenden pro Tag,
- Regionale Radhauptverbindung bei 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag,
- Regionale Radverbindung bei weniger als 500 Radfahrenden pro Tag.

Die Abbildung 2 in der Anlage zeigt das Ergebnis dieses Arbeitsschritts.

## 3. Qualitätsstandards

Um den aufgezeigten Potenzialen auch über eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur gerecht zu werden, wurden für die drei Kategorien die in Abbildung 3 der Anlage dargestellten Qualitätsstandards (auf Grundlage vorhandener Richtlinien) entwickelt. Die jeweiligen Querschnittsdarstellungen zeigen die Aufteilung des Verkehrsraumes am Beispiel von separat geführten Radwegen.

- Radschnellverbindungen (4 m und 2,50 m)
- Radhauptverbindungen (3 m und 2 m)
- Radverbindungen (2,50 m bis 3 m)

## 4. Konkretisierung des Netzes/ Umlegung

Für jede Radverbindungsachse (Luftlinie) wurde gemeinsam mit den kommunalen Vertretern eine konkrete, räumlich verortete Führung fachlich identifiziert. Die Konkretisierung der Führung für eine Verbindung im Alltagsradverkehr erfolgte unter der Prämisse, möglichst direkte und schnelle Führungen herzustellen. Hierbei kann es sich um eine vorhandene Radverkehrsverbindung im Straßen- und Wegenetz handeln, oder um eine neue Führung. Dies bedeutet, dass eine neue Planung und somit ein Neubau oder eine Umgestaltung eines Straßenraums vorgeschlagen wird. Der Entwurf dieses Alltagsradwegenetzes ist in Abbildung 4 der Anlage dargestellt.

## 5. Bestandsanalyse und Handlungsbedarfe

Das Konzept soll auch erste Aussagen zu den Handlungsbedarfen treffen. Daher wurde anhand von aktuellen Luftbildern und unter Verwendung der Datenbank von

Straßen.NRW die Möglichkeit der jeweiligen Führungen geprüft und Handlungsbedarfe identifiziert. Das Konzept lässt den Gebietskörperschaften und weiteren Trägern den Raum für eine Konkretisierung unter Berücksichtigung der regionalen Bedeutung von Netzabschnitten.

### Erste Ergebnisse der Untersuchung

Das aus den oben dargestellten Bausteinen entwickelte Konzept für das Regionale Radwegenetz für den Alltagsradverkehr hat eine gesamte Länge von rund 1.900 km. Die Streckenlängen teilen sich auf die drei Kategorien wie folgt auf:

1. Regionale Radschnellverbindungen (rund 360 km)
2. Regionale Radhauptverbindungen (rund 760 km)
3. Regionale Radverbindungen (rund 840 km)

Die als potenzielle Radschnellverbindungen identifizierten Strecken würden nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW vorwiegend in die Trägerschaft des Landes fallen. Eine weitere Differenzierung nach möglichen Baulastträgerschaften in den beiden anderen Kategorien ist zur Zeit noch in der Erarbeitung.

Ein Vergleich zwischen bisherigem Freizeitnetz und dem neukonzipierten Alltagsnetz zeigt, dass rund 36% deckungsgleich sind und damit für das Alltagsnetz nutzbar sind (Abbildung 5 der Anlage).

### Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise

Derzeit werden die bis Mitte Januar 2018 eingegangenen fachlichen Hinweise durch die Gutachter ausgewertet. Die Konzeption soll ab April 2018 in Form eines Berichtes den Kommunen und Kreisen im Verbandsgebiet zur Befassung bereitgestellt werden. Vorgesehen ist ein halbjähriger Zeitraum, in dem der RVR das Konzept in drei Teilraumkonferenzen vorstellt. Im Verlauf der kommunalen Befassung werden Hinweise und Anregungen erwartet, die vom RVR ausgewertet werden. Daran anschließend wird die Konzeption nochmals in den politischen Gremien des RVR, voraussichtlich im 4. Quartal 2018, behandelt.

Die Ergebnisse dieser Konzepterarbeitung dienen u.a. als Grundlage für Gespräche mit dem Verkehrsministerium sowie dem Landesbetrieb Straßen.NRW. Abbildung 2 zeigt den geplanten zeitlichen Ablauf.

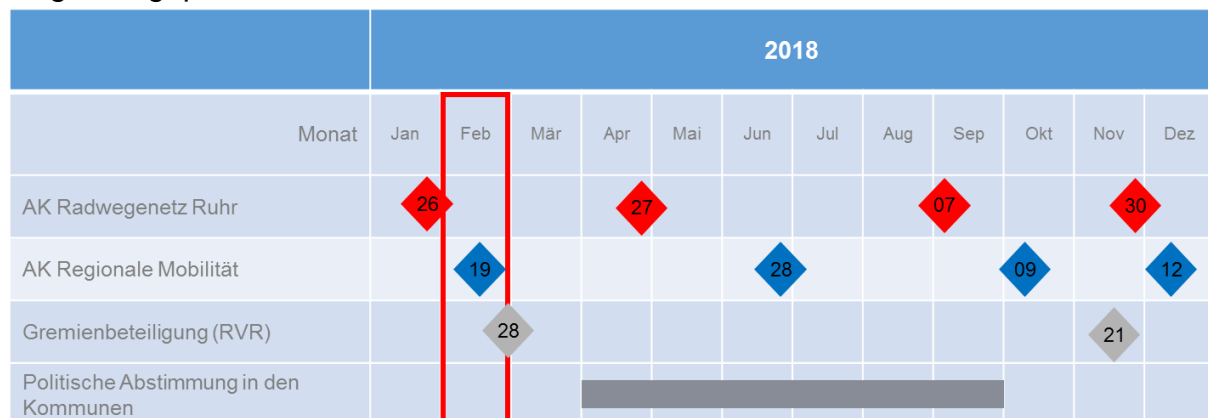


Abbildung 2: Weiterer Abstimmungsprozess der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes

# Anlage 1

zu Drucksache Nr. 13/1030

Kartenentwürfe und Abbildungen zur Weiterentwicklung  
des Regionalen Radwegenetzes





## Luftliniennetz

ENTWURF



Referat Regionalentwicklung  
Team Mobilität

Stand 23.01.2018



Abbildung 1

ENTWURF

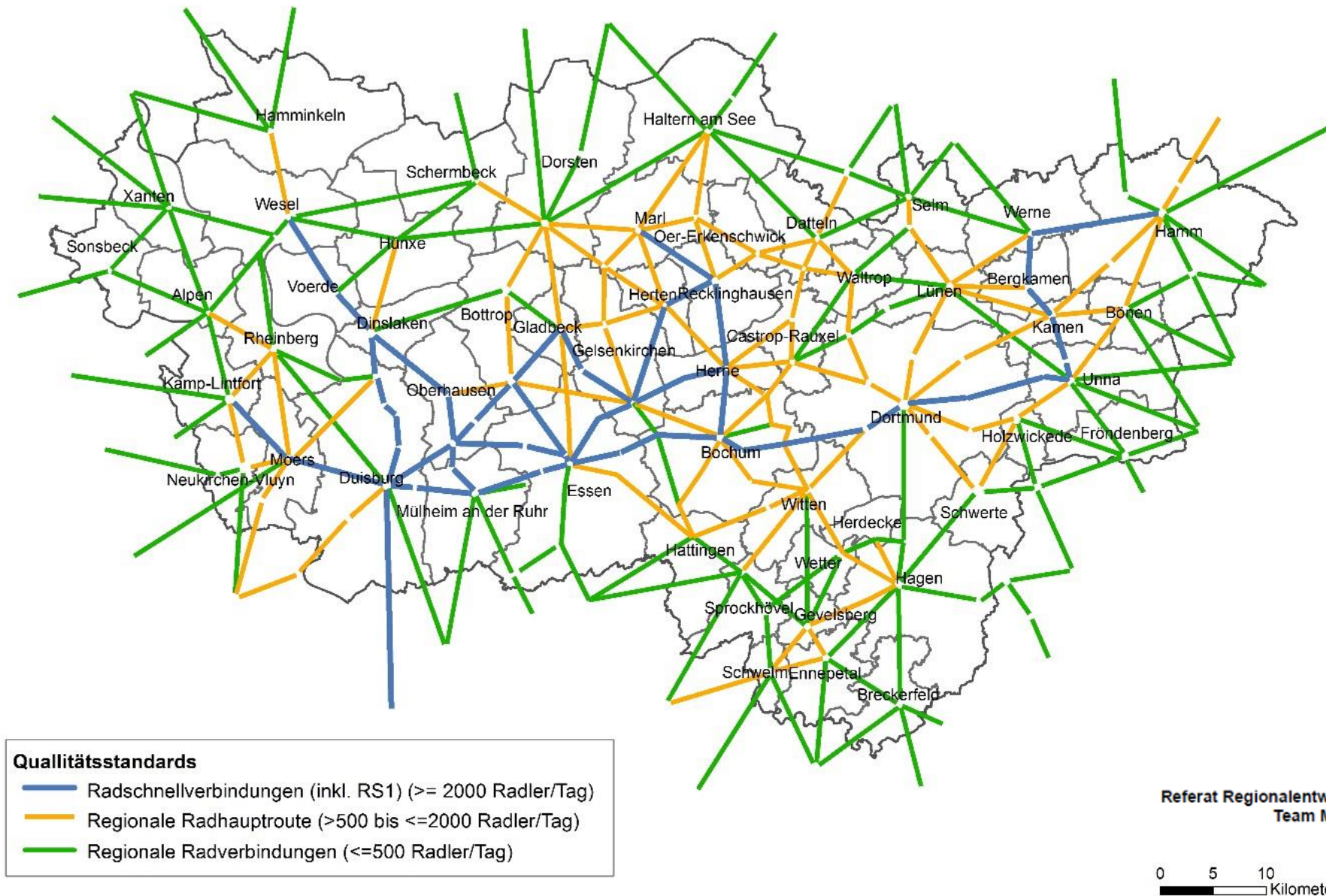


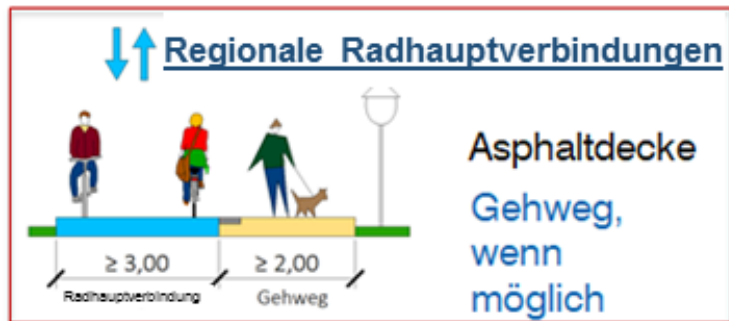
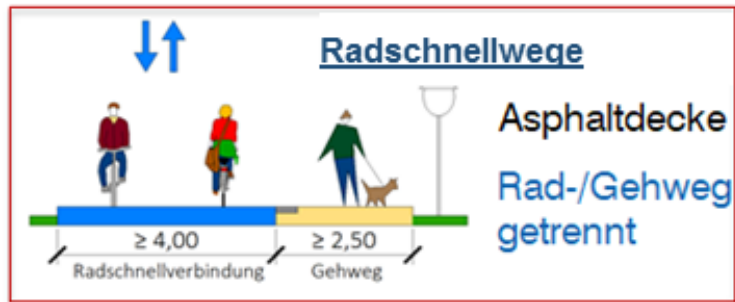
Abbildung 2



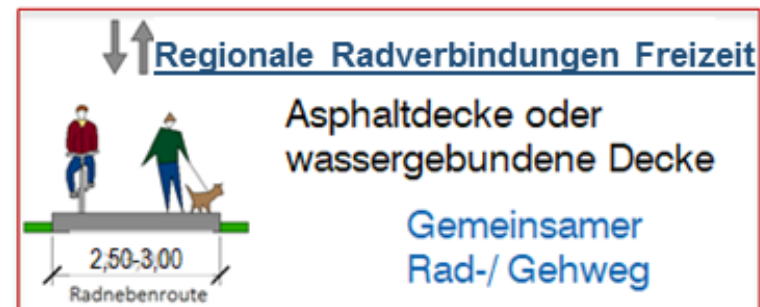
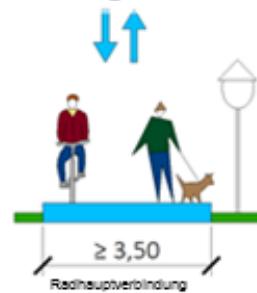
## Alltagsradverkehr

## Freizeitradverkehr

ENTWURF



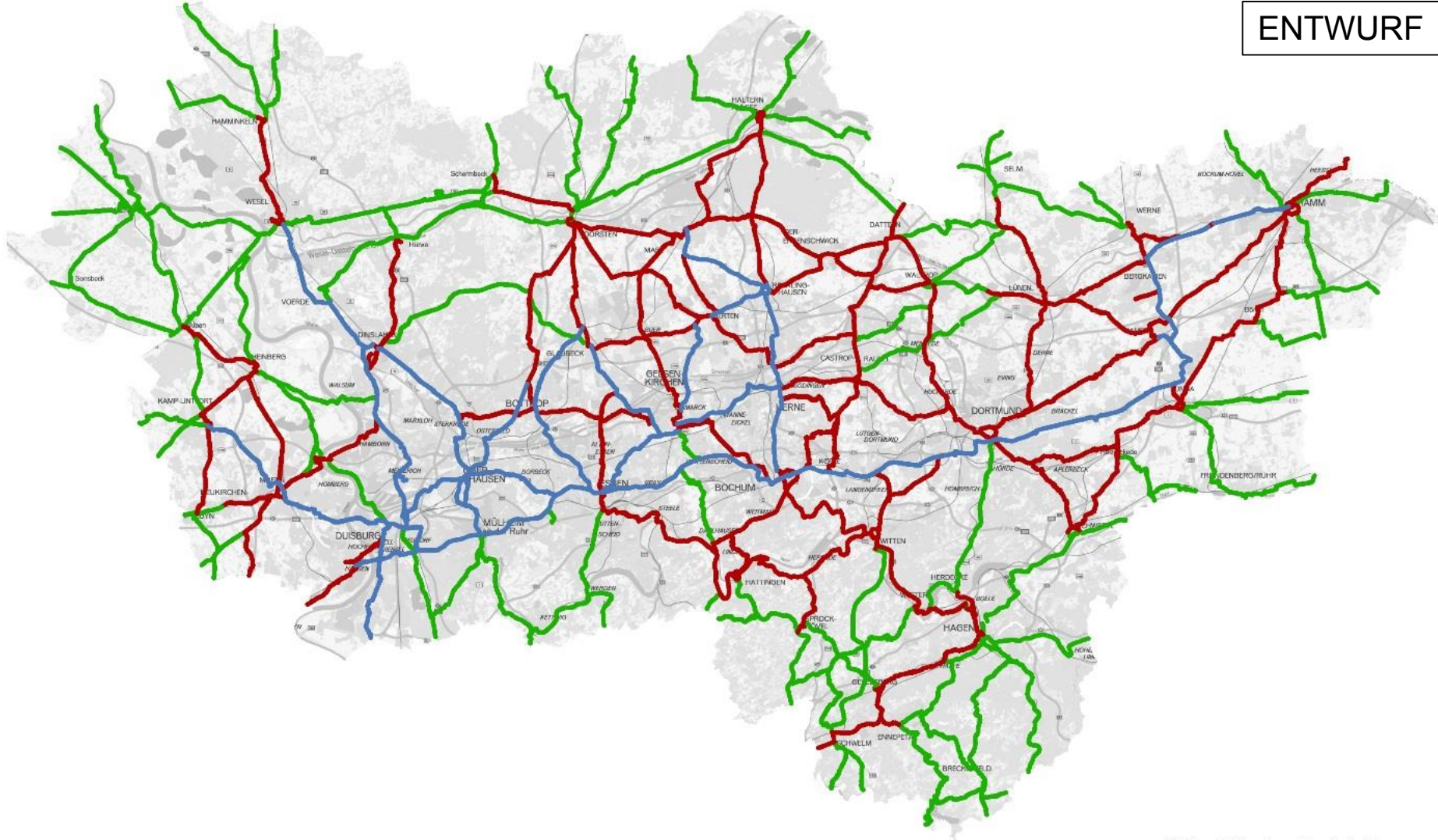
Bei gemeinsamer  
 Führung



Qualitätsstandards in der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes

Abbildung 3

ENTWURF



### Alltagsradwegenetz 2018

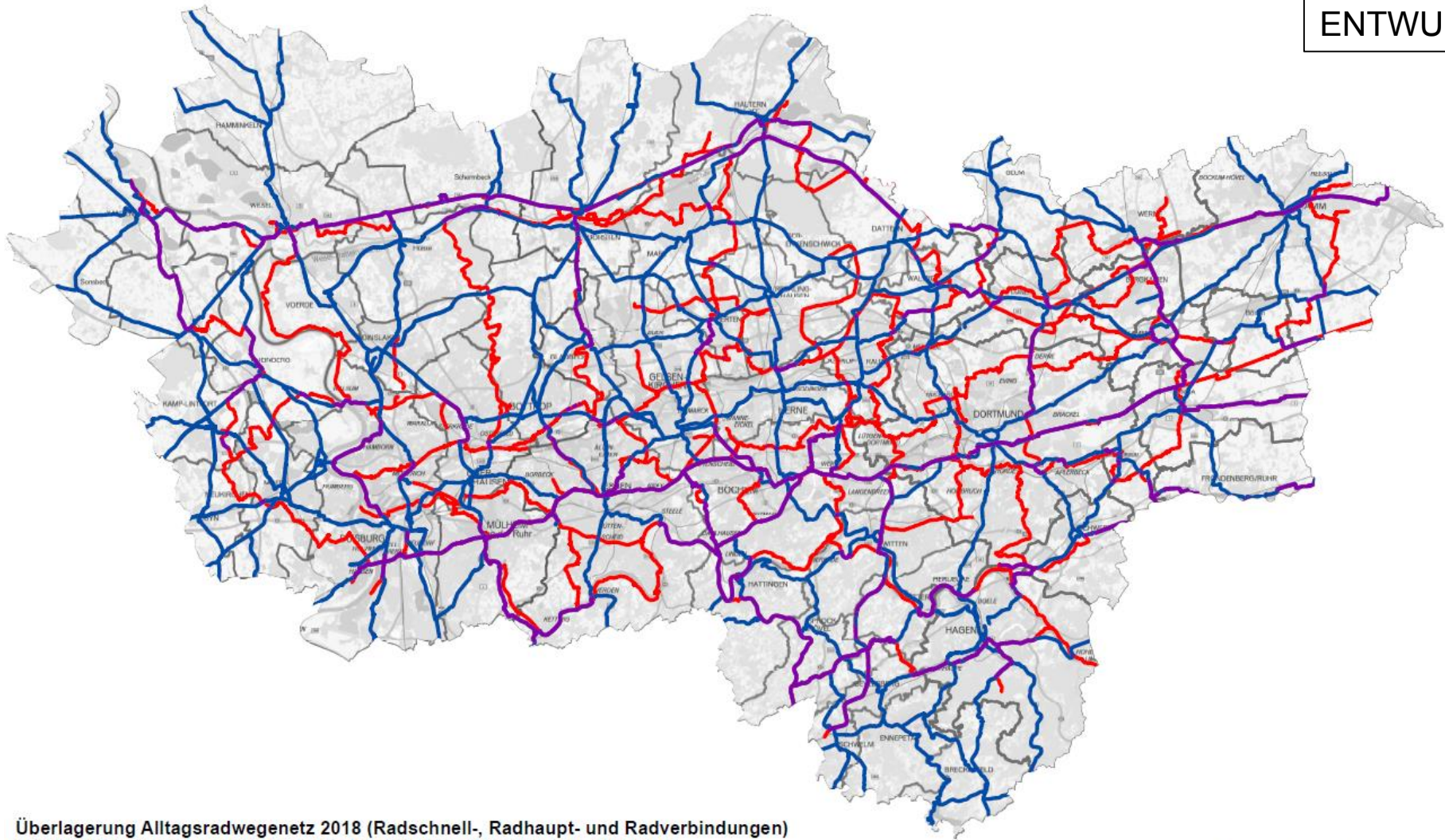
- Radschnellverbindungen
- Regionale Radhauptverbindungen
- Regionale Radverbindungen

Referat Regionalentwicklung  
Team Mobilität

Abbildung 4



ENTWURF



Überlagerung Alltagsradwegenetz 2018 (Radschnell-, Radhaupt- und Radverbindungen) mit Verbindungen des Regionalen Radwegenetzes 2012 (I. und II. Ordnung)

Legende

- Überlagerung
- Alltagsradwegenetz 2018
- Regionales Radwegenetz 2012

Referat Regionalentwicklung  
Team Mobilität

Stand 09.02.2018



Abbildung 5



Handlungsbedarf

Handlungsbedarf an Strecken

- Keine Maßnahme erforderlich
- Neubau
- Ausbau
- Ausbau (bei Sanierung)
- Markierungsmaßnahme (Schutzstreifen)
- Markierungsmaßnahme (Radfahrstreifen)
- Fahrradstraße einrichten
- Beschilderung / Anordnung prüfen
- Umsetzung Qualitätsstandard erforderlich
- Qualitätsstandard nicht realisierbar (Variantenprüfung)
- Anbindung Bahnhof

Qualitätsstandards

- Reg. Radschnellverbindung
- Reg. Radhauptverbindung
- Reg. Radverbindung

Zielkategorie

- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Bahnhof
- Kommunale Grenze

- Bahnhof
- Korridore für mögliche Trassenvarianten
- mögliche Korridorverbindungen

Quelle:  
RVR Planung ergänzt um eigene Verbindungsvarianten

