

**Landesbetrieb Straßenbau NRW**

**Regionalniederlassung Niederrhein**

**Außenstelle Wesel**

## **Infoblatt zum Neubau der B 8n im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs „Emmericher Straße“ in Emmerich-Elten (Eltenberg)**

### **Planung**

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein, Außenstelle Wesel plant die Verlegung der B 8 im Zuge der Aufhebung des Bahnübergangs (BÜ) an der DB - Strecke Nr. 2270 Emmerich – Oberhausen im Zuge der B 8 – Emmericher Straße in Emmerich-Elten im Regierungsbezirk Düsseldorf.

Der niveaugleiche Bahnübergang (Bahnkilometer 68,32) wird durch den Bau einer ca. 1.200 m langen Neubaustrecke B 8n als neue Verbindung zwischen Emmerich-Hüthum und Emmerich-Elten östlich von der bestehenden Bahntrasse ersetzt. Die neue Trasse verläuft im Hanganschnitt des Eltener Bergs.

Die heutige B 8 westlich der Bahnstrecke wird nicht zurückgebaut, sondern zur Gemeindestraße der Stadt Emmerich abgestuft. Der bestehende Knotenpunkt B 8/Spyker Weg wird zu einem Kreisverkehr umgebaut.

Der Planung liegt u. a. eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025 zugrunde. Danach werden ca. 5.300 Fahrzeuge am Tag im Jahresmittel fahren. Auf der alten B 8 verbleiben ca. 1.400 Fahrzeuge.

Die B 8n schleift zu Beginn der Planung aus der bestehenden Straßenführung aus, steigt an, überquert die heutige B 8 in Höhe der vorhandenen Unterführung (Viadukt) mit einer Brücke und nähert sich dann der Bahntrasse. Im weiteren Verlauf folgt sie der Linienführung der Gleise bis zum Ortseingang von Elten. Dabei wird - längenversetzt - jeweils eine Stützwand zu den Bahngleisen und zum Hang zu dessen Absicherung notwendig. Am Ortseingang von Elten schwenkt sie über eine Rechtskurve wieder in den Bestand.

Die B 8alt schließt etwa 250 m östlich des Viaduktes mit einer Einmündung an die B 8n an. Nach der Unterquerung der Bahnstrecke (Viadukt) schließt die B 8alt mit einem Kreisverkehr an den Spyker Weg an.

Durch die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges am Ortseingang Elten wird die Verkehrssicherheit erheblich erhöht. Zusätzlich wird durch Bau des Kreisverkehrs die unübersichtliche Situation am Viadukt beseitigt.

Da das bestehende Bauwerk nur eine lichte Weite von ca. 7,70 m aufweist, ist die Anlage eines Rad-/Gehweges in diesem Bereich nicht möglich.

Im Bestand ist entlang der B 8alt – bis auf das Viadukt - ein Rad-/Gehweg vorhanden. Ein solcher wird auch im Neubauabschnitt der B 8 angelegt. An der B 8alt wird der Radfahrer in Fahrtrichtung Spyker Weg zunächst - wie bisher - parallel zur Straße und dann vor dem Kreisverkehr gut sichtbar auf die Fahrbahn geführt. Der Radverkehr auf der B 8alt mit Fahrtrichtung B 8n fährt zunächst auf der Fahrbahn und wird dann von der Straße geführt, um die B 8alt senkrecht kreuzen zu können.

Zur Gewährleistung der Zugänglichkeit des Aussichtspunktes Eltener Berg von der B 8alt aus wird der vorhandene Fuß-/Wanderweg verlegt und neu angebunden.

Das Straßenwasser der neuen B 8 wird größtenteils gefasst und über Rohrleitungen zu jeweils einem Entwässerungsbecken am Anfang und Ende der Strecke geführt und dort gereinigt zur Versickerung gebracht. Anfallendes Hang- und Schichtenwasser wird schadlos abgeführt und zur Versickerung gebracht.

Das gesamte Projekt wurde nach der *Richtlinie RLS 90* auch lärmtechnisch untersucht. Aufgrund der Gegebenheiten werden keine sog. aktiven Lärmschutzeinrichtungen, also z. B. Wände gebaut. Einigen Objekten am Ortseingang von Elten steht unter Berücksichtigung der rechtlichen Wohnsituation dem Grunde nach sog. passiver Lärmschutz zu, d. h. hier könnte es zum Einbau von Schallschutzfenstern kommen.

Zur Abschätzung der verkehrsbedingten Belastungen durch Luftschadstoffe im Bereich der Baumaßnahme wurde eine Immissionsprognose gem. der gültigen *Richtlinie (RLuS 2012)* vorgenommen. Die Immissionsgrenzwerte der maßgeblichen *Verordnung (39. BImSchV)* werden nicht überschritten.

Mit der Verlegung der B 8 werden Eingriffe in Natur und Landschaft unvermeidbar. Für die neue Trasse wird in den Rand des gehölzbestandenen Eltenberges eingegriffen. Zusammen mit der geplanten verbreiterten Schienenstrecke wird die bereits vorhandene Zäsur zwischen Eltenberg und Rheinaue verstärkt. Das Landschaftsbild wird durch den mit den Stützwänden verbundenen Anschnitt des Eltenberges eine Änderung erfahren. Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen werden umfangreiche Maßnahmen vorgesehen, die im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt sind. Über die Gestaltungsmaßnahmen an der Straße hinaus sind als Kompensationsmaßnahme über 6 ha für Aufforstungen in der Aue und Grünlandextensivierung vorgesehen.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gem. §44 BNatSchG werden durch die Baumaßnahme nicht ausgelöst.

Für den dreigleisigen Ausbau der Bahnstrecke 2270 (ABS 46/2) wird zurzeit ein **separates** Planfeststellungsverfahren von der DB Netz AG durchgeführt (Abschnitt 3.5).

Zur Erlangung des Baurechts für die B 8n und Folgemaßnahmen ist ebenfalls ein Planfeststellungsverfahren, hier nach **Straßenrecht**, durchzuführen.

Näheres ist dem Lageplan als sog. PDF zu entnehmen.

## **Bau**

Die neue Trasse der B 8n einschließlich des Baues des Brückenbauwerkes am Viadukt, der Stützwände im Bereich des Eltenberges, des Kreisverkehrs, etc. wird in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn bzgl. ihrer Gleiserweiterung angelegt. Hierzu werden die von der DB Netz AG festgelegten Sperrpausen der Bahnstrecke berücksichtigt.

Beim Bau der Maßnahme wird es zu Einschränkungen des Verkehrs auf der heutigen B 8 und des Spyker Weges kommen. Die Bauphasen werden jedoch so konzipiert, dass der Verkehr auf der B 8 in den verkehrsstarken Zeiten aufrechterhalten bleibt.

Nach Fertigstellung der neuen Trasse erfolgt der Anschluss an die bestehende B 8. Der Knotenpunkt B 8alt/Spyker Weg wird in einzelnen Bauphasen unter Nutzung von Zwischenprovisorien und Aufrechterhaltung des Verkehrs umgebaut. Die B 8n wird am Baubeginn und am Ortseingang Elten ebenfalls unter Nutzung von Zwischenprovisorien und Aufrechterhaltung des Verkehrs in den Bestand übergeleitet.

Für den Bau der Stützwände werden nach heutigem Stand vier Bauphasen notwendig werden. Zunächst muss hier die Trasse freigeräumt und eine Baugrubensicherung (Abfangung der Hang-

böschung) eingebracht werden. Dann werden die Wände und die Straße in den weiteren Phasen gebaut.

Der Ablauf für die zu verlegenden Versorgungsleitungen wird in einer späteren Planungsphase mit den Versorgungsträgern abgestimmt.

Vorhabenträger ist die Bundesstraßenverwaltung, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau.

Im Zusammenhang mit der Bahnübergangsbeseitigung ist auch die Deutsche Bahn beteiligt.