



Vorlage Nr.: 2020/055

Beschlussvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Bericht	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Landschaftsplanung, Umweltfragen und Bauangelegenheiten	FBL E	11.03.2020	10
Kreisausschuss	FBL E	23.03.2020	10
Kreistag	FBL E	30.03.2020	11

Vereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, vertreten durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Wasserstraßenneubauamt-Datteln (WSV) zur Kreuzungsanlage Löringhoff-Brücke im Zuge der K14

Beschlussvorschlag:

1. Die von der Verwaltung durchgeführten Maßnahmen zur Vorbereitung des Ersatzneubaues werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderliche Vereinbarung mit der WSV zum Ersatz des Bauwerk Nr. 32a als Löringhoff-Brücke Nr. 33. auf Grundlage der Planfeststellungsbeschluss vom 30.05.2017 (AZ.: 3400P-143.3/0166) zu schließen.
3. Die Verwaltung berichtet kontinuierlich über die Sachstände.

Darstellung des Sachverhaltes:**Gegenstand der Vereinbarung:**

Gegenstand der Vereinbarung ist die Änderung der Kreuzungsanlage Nr. 32a Löringhoff-Brücke, im Zuge der „Kreisstraße K14 über den Dortmund-Ems-Kanal (DEK) bei DEK-km 18,390“ durch die WSV.

Die Kreuzungsanlage befindet sich im Eigentum und in der Unterhaltungslast des Kreises Recklinghausen.

Sülberkrüb
Landrat

Butz
Kreisdirektor

Es handelt sich um eine Maßnahme nach § 41 Abs. 1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Fassung der Bekanntmachung, vom 23.5.2007 (BGBl. I S. 962; 2008, 1980), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 29.11.2018 (BGBl. I S. 2237).

Beteiligte an der Änderung der Kreuzung sind der Kreis Recklinghausen als Baulastträger der Kreisstraße K14 und die WSV, die für die Verwaltung der Bundeswasserstraße DEK zuständig ist.

Art und Umfang der Baumaßnahme:

Die WSV beabsichtigt, für den Ausbau des DEK das vorhandene Bauwerk Nr. 32a als Löringhoff-Brücke Nr. 33 mit größerer Stützweite und größerer lichten Durchfahrtshöhe zu ersetzen.

Der Kreis beabsichtigt keine Änderung der Kreuzungsanlage.

Vorhandene Abmessung:

Lichte Weite zwischen den Widerlagern (senkrecht zur Kanalachse)	46,50 m
Lichte Durchfahrtshöhe über dem oberen Grenzwasser	ca. 4,92 m
Nutzbreite zwischen den Geländern	14.00 m
davon Fahrbahnbreite	2x 3,50 m
beidseitiger Mehrzweckstreifen (Geh-/Radweg)	2x 2,00 m
beidseitiger Flachbord	2x 0,65 m
beidseitiger Dienstgehweg	2x 0,85 m

Auf Veranlassung der WSV soll die Löringhoff-Brücke mit vergrößerter Stützweite und vergrößerter Durchfahrtshöhe neu gebaut werden.

Künftige Abmessung:

Lichte Weite zwischen den Widerlagern (senkrecht zur Kanalachse)	54,20 m
Lichte Durchfahrtshöhe über dem oberen Grenzwasser	ca. 5,25 m
Nutzbreite zwischen den Geländern	14.00 m
davon Fahrbahnbreite	2x 4,00 m
kombinierter Rad- Gehweg einseitig	3,25 m
Schutzstreifen	1,00 m
Dienstgehweg	0,75 m

Verwaltungsverfahren:

Für den Ausbau des DEK von km 16,670 bis km 21,617 einschließlich Einmündungsbereiche des Datteln-Hamm-Kanals (DHK) und Wesel-Datteln-Kanals (WDK) (Querschnittserweiterung Stadtstrecke Datteln - Los 1) wurde ein Planfeststellungsverfahren nach §§ 14 ff WaStrG i.V.m. §§ 73 ff. VwVfG durchgeführt.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 30.05.2017 (AZ.: 3400P-143.3/0166) ist bestandskräftig. Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ist die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt.

Die Änderung der Kreuzungsanlage Löringhoff-Brücke ist Bestandteil dieses Verfahrens.

Zur Optimierung der Gradienten der K14 wurde im Nachgang eine Änderung zum vorgenannten Planfeststellungsbeschluss vorgenommen. Die beantragte Planänderung wurde im Verfahren nach § 14d WaStrG i.V. m § 76 Abs. 2 VwVfG mit Planänderungsbescheid vom 19.10.2018 (Az.: 3400P-143.3/0166) genehmigt und ist bestandskräftig.

Durchführung der Maßnahme:

Die WSV führt die Maßnahme durch. Mit der Baumaßnahme soll im ersten Quartal 2020 begonnen werden. Die WSV ist u.a. für die Ausschreibung, Vergabe, Baudurchführung und Abrechnung der Maßnahme zuständig. Sie erteilt die Aufträge im eigenen Namen.

Kosten:

Die Kosten der Baumaßnahme einschließlich Grunderwerbskosten und evtl. Entschädigungen trägt die WSV, soweit nicht eine Verpflichtung Dritter besteht.

Eigentum und Unterhaltung nach Fertigstellung:

Die Kreuzungsanlage umfasst das Kreuzungsbauwerk und die übrigen Teile der Kreuzungsanlage. Der Kreis wird nach Fertigstellung Eigentümer der neuen Kreuzungsanlage.

Die Unterhaltung der neuen Kreuzungsanlage geht mit Fertigstellung an den Kreis über.

Der Kreis ist nach Fertigstellung für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs verantwortlich.

Die Kreuzungsanlage wird mit dem Tage der gemeinsamen Begehung gemäß § 6 WaStrG in die Unterhaltungslast des Kreises übergeben.

Die infolge der Änderung der Kreuzungsanlage jeweils entstehenden Erhaltungsmehrkosten (Unterhaltungs- und Erneuerungskosten, § 42 Abs. 2

WaStrG) und entstehende Vorteile (§ 41 Abs. 5a WaStrG) lösen die Kreuzungsbeteiligten einander ab (§ 42 Abs. 4a WaStrG).

Die Ablösung erfolgt nach der „Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung - ABBV) vom 01. Juli 2010 (BGBl. I S. 856) sowie der ABBV-Richtlinien (RL ABBV) ARS 26/2012 des BMVBS vom 12.12.2012.

Vereinbarung:

Die Kreisverwaltung schließt mit der WSV eine Vereinbarung zum Ersatz des Bauwerks Nr. 32a als Löringhoff-Brücke Nr. 33. auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 30.05.2017 (AZ.: 3400P-143.3/0166). Das Bauwerk welches sich im Eigentum des Kreises befindet, wird durch die WSV neu errichtet. Nach Fertigstellung wird das neu errichtete Bauwerk wieder in das Eigentum des Kreises übertragen.

Relevanz für den Klimaschutz:

☐ Keine unmittelbaren Auswirkungen	☒ Positive Auswirkungen (Begründung erforderlich)	☐ Negative Auswirkungen (Begründung erforderlich)
Begründung: Die volkswirtschaftlichen und umweltrelevanten Vorteile der Schifffahrt liegen in niedrigen gesamtwirtschaftlichen Kosten pro Tonnen-km und in der Mehrzweckfunktion der Wasserstraße als Lebens- und Erholungsraum. Deshalb setzt die Bundesregierung auf das Schiff, um die bevorstehenden Verkehrszuwächse ökologisch verträglich und kostengünstig bewältigen zu können. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) als nachgeordneter Bereich des BMVI sorgt für einen gefahrlosen, reibungslos fließenden und damit wirtschaftlichen Schiffsverkehr. Für den Güterverkehr gewinnen die Wasserwege immer mehr an Bedeutung. Die zukunftsorientierte Nutzung und damit der Ausbau gerade von Kanälen als wichtige Verbindung zu natürlichen Wasserstraßen gewinnen immer mehr an Bedeutung. Der Ausbau und dadurch die verbesserte Nutzung von Wasserstraßen fördert die Konzentration von Güterströmen, das führt zur Entlastung der Straßen mit Güterverkehr und dadurch zu Co ² -Einsparungen.		