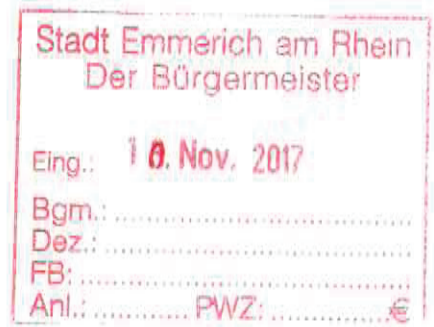




An den Bürgermeister
und die Ratsfraktionen
der Stadt Emmerich am Rhein

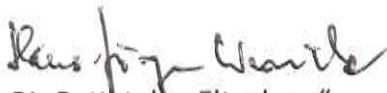
Betreff: Forderungskatalog der Stadt Emmerich am Rhein zur Planung der „Betuwelinie“

Die Verwaltungen der Städte Emmerich bis Oberhausen wurden vom Projektbeirat aufgefordert, zur Planung der „Betuwelinie“ einen Katalog zu erstellen, der die Forderungen auflistet, die bisher noch nicht in den Planungen von DB und Straßen NRW enthalten sind. Diese Forderungskataloge sollen dazu dienen, Grundlagen für weitere Verhandlungen mit der DB und Straßen NRW sowie den zuständigen Ministerien des Bundes und des Landes zu schaffen und - soweit noch erforderlich - gegenüber dem deutschen Bundestag anzumelden, um eine Finanzierung und planerische Durchsetzung durch den Bund zu erreichen. Deshalb schlagen wir einen Ratsbeschluss entsprechend dem beigefügten Entwurf vor.

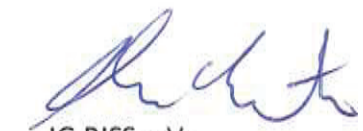
Der beigefügte Forderungskatalog von

**BI „Rettet den Eltenberg“
NABU Kreisverband Kleve e.V.
IG BISS e.V.**

kann als Vorlage für die Stadtverwaltung Emmerich dienen.


BI „Rettet den Eltenberg“
- Hans-Jörg Wernicke -


NABU-Kreisverband Kleve e.V.
- Adalbert Niemers -


IG BISS e.V.
- Achim Schmitz -

Forderungskatalog

1) Schallschutz

Es sollte eine Prüfung der offenen aktiven Schallschutzbereiche auf Grundlage der EBA-Lärmstatistik ohne Voraussetzung einer Gleisbaumaßnahme geprüft werden.

Aktiver Schallschutz fehlt zwischen Km 62,9 und 64,0 bahnlinks d.h. zwischen B220 und Ingenkampstr., obwohl 39 Gebäude betroffen sind und weitere Wohnbebauung zu erwarten ist.

Bahnhof vom Löwentor bis zur Fußgängerüberführung

Für den Bahnhofsbereich gibt es keinen Schallschutz, weil die DB dort kein neues Gleis bauen will. Das ist perfide und rechtlich höchst zweifelhaft, weil die DB ja die Strecke insgesamt für den Gütermehrverkehr ausbaut und nicht nur einzelne Teilstücke. Somit wird das Recht auf Lärmschutz durch Gleisbaumaßnahmen gültig.

2) Bahnhof

Aber ein Gleisausbau im Bahnhof ist hier in Form einer Durchbindung des Kopfgleises 1 ohnehin notwendig. Durch die geplante Verkürzung des Rangiergleises für die Hafenbahn um 650 m müssten die Güterzüge, die entgegen der Annahme der Planer der DB nicht von Rotterdam, sondern von Basel kommend zum Hafen fahren, in drei Teile zerlegt und dann über die anderen Gleise hinweg zum Anschlussgleis für den Hafen rangiert werden, wodurch sich der stark steigende Mehrverkehr beim Gütertransport, der Personenverkehr und die Hafenbahn gegenseitig behindern würden. Zudem braucht der Nahverkehrszug der Abellio bei den jetzt überwiegend grenzüberschreitenden Fahrten ohnehin ein durchgehendes Gleis.

Weil sich der Abstand zum Anschlussgleis für den Hafen durch den neuen Kreisverkehr ohnehin verringern wird, wäre für die Durchbindung von Gleis 1 nur noch ein Gleisneubau von 300 m erforderlich, 150 m plant die DB bereits als Abstellgleis!

Ohne Durchbindung von Gleis 1 werden wichtige Entwicklungsmöglichkeiten für den Bahnhof und den Hafen verbaut.

Ohnehin hat die DB versprochen, den Anschluss für die Hafenbahn zu überprüfen.

3) Querungsmöglichkeiten

Alle Vorschläge sind technisch machbar und bauen auf der Planung der DB auf. Diese wurde teilweise im Laufe des Planverfahrens bereits verändert (siehe EÜ-'s-Heerenberger Str.).

Das Stadtgebiet von Emmerich ist ein 20 km langes Band mit einer extremen Belastung durch Quell- und Zielverkehr sowie Durchgangsverkehr, weil es auf Grund der Lage von Rhein und Innenstadt nur sehr stark eingeschränkte Möglichkeiten für Entlastungen im Norden gibt. Für die Ortslage Elten begrenzt der Eltenberg die Möglichkeiten im Osten.

Die Belastungen durch Lärm, Erschütterungen und Autoabgase sind jetzt schon erheblich. Durch die Betuwelinie wird sich dies neben den optischen Belastungen noch erheblich verstärken, wenn nicht die Planung verbessert wird.

Emmerich hat aber als Wohnsitz jetzt schon ein Attraktivitätsproblem.

a) EÜ Löwentor

Bahnhof mit EÜ Löwentor

Neben der Kfz-Unterführung Löwentor fehlt ein Rad-/Fußweg. Hierzu wäre die DB m.E. verpflichtet, weil sie sonst keinen Ersatz für den Bahnübergang schafft, soweit er Fußgänger und Radfahrer betrifft. Der geplante Trog für diesen Verkehr ersetzt lediglich den bisherigen Tunnel. Überdies werden Radfahrer, die die Bahn hier queren wollen, zu oft nicht bereit sein, bis zum großen Löwen durch den Trog und dann wieder zurück zur B8/L7 zu fahren, wenn sie in Richtung Bahnhof weiter fahren wollen, zumal sie dann auch noch später den motorisierten Verkehr kreuzen müssten. Außerdem besteht ab dem Großen Löwen kein Radweg. Fahren sie aber durch die Unterführung für PKW und LKW, dann ist das lebensgefährlich. Umgekehrt würde ein Rad-/Fußweg hier, einen direkten Zuweg zum Bahnhof schaffen können.

b) EÜ-F Löwentor

Trog für Radfahrer und Fußgänger

Nur ein gemeinsamer Rampenweg in jeder Richtung für Radfahrer, Fußgänger und Körperbehinderte durch den gesamten Trog anstatt einer platzraubenden seitlichen Sonderrampe für Körperbehinderte schafft mehr Platz. Dadurch entsteht daneben eine 6 statt 3,4 m breite Fahrbahn für Kfz.

c) EÜ van-Gölpen-Str.

Hier ist eine gerade übersichtliche Durchfahrt zu schaffen – Die E-Brücken müssen ohnehin erneuert werden. – Die lichte Durchfahrtshöhe wird etwas größer, wenn EÜ 's-Heerenberger Str. höhere lichte Höhe erhält.

d) EÜ 's-Heerenberger Str.

Die fehlende Durchlässigkeit der Eisenbahnüberführung 's-Heerenberger Str. für LKW und andere Fahrzeuge mit mehr als 3,20 m Höhe führt zu einer Verringerung der Passiermöglichkeiten für diese Fahrzeuge zwischen B220 und Weseler Str. von drei auf eins! Das bedeutet mehr Umwegfahrten und mehr Suchverkehr und noch mehr Staus auf der B/L7 im Berufsverkehr zwischen Bahnhof und B220. Emmerich wird aber von Dornick bis zur Rheinbrücke und vom Bahnhof bis zum Rhein ausschließlich von der B8/L7 erschlossen.

Wenn eine Querungsmöglichkeit ausfällt, wie 2016 bei der monatelangen Sperrung der B 220, ist das Verkehrschaos vorprogrammiert. Mehr Autoabgase bedeuten mehr CO², mehr Stickoxyde, mehr Ozon und mehr Feinstaub.

Oder soll Emmerich immer öfter ab Rees weiträumig zu umfahren sein?

Inzwischen hat die DB festgestellt, dass ohne Erhöhung des Gleisbettes hier ein gerade verlaufender Unterführungstrog für Fahrzeuge bis 3,20 m Höhe hergestellt werden kann. Daraus folgt aber, dass bei einer Erhöhung des Gleisbettes die Durchfahrt auch für LKW ermöglicht werden kann. Die Gleise müssen in diesem Bereich ohnehin neu verlegt werden, weil das dritte Gleis hier von der Nordseite auf die Südseite verschwenkt wird. Auch der Bau der von der Stadt sinnvollerweise geforderten Brücke für PKW in Verlängerung der Seufzer Allee parallel zur Bahn bleibt möglich.

Außerdem würde die Sichtachse entlang der Straße teilweise erhalten bleiben, bzw. durch die Bahn weniger eingeschränkt werden (Blick durch den Trog und oben transparente Lärmschutzwände).

e) EÜ Borgheeser Weg

Zugunsten von Radfahrern und Körperbehinderten sollte die Rampe durchgehend max. 4% Steigung haben.

f) Sportplatz Eintracht Emmerich

Die Entwässerung ist auf städt. Gelände zu verlegen, sonst ist eine Dauerunterhaltungszuwendung notwendig

Die Baustelleneinrichtung ist auf die bahnparallele Baustraße bahnlinks zu verlegen.

4) Die Planung im PFA 3.5 von Hüthum bis zur Landesgrenze

Planung DB und Straßen NRW sowie optimierte Gleisbettvariante

Dort gibt es derzeit zwei Planverfahren. Die DB plant ein drittes Gleis links der bestehenden Gleise. Straßen NRW plant in einem gesonderten Verfahren die Beseitigung des Bahnübergangs Emmericher Straße und will dazu eine B8 neu in den Hang des Eltenberges bauen.

Die DB plant in ihrem Verfahren keinen Ersatz für den zweiten Bahnübergang Sonderwykstr. und nur als Ersatz für den dritten Bahnübergang Lobither Straße eine Straßenunterführung, die über die Tennisplätze und Fußballplätze an die B8 angeschlossen wird.

Danach soll in einem späteren Deckblattverfahren der Bahn-Haltepunkt Elten geplant werden. Dafür ist dann aber schon die Möglichkeit für eine ortskernnahe Lösung verbaut, denn das geht dann nur noch nördlich der Lobither Str.

Danach wäre jedoch noch die Eisenbahnüberführung aus dem Jahr 1856 zu ersetzen, die aber bis dahin eine Änderung der Trassenführung blockieren und dadurch die Planungsmöglichkeiten wesentlich einschränken würde.

Stattdessen sieht der von Johannes ten Brink detailliert ausgearbeitete Alternativplan von der Bürgerinitiative „Rettet den Eltenberg“ (BI) und NABU eine Verschiebung der Gleise um wenige Meter nach Südwesten vor, so dass die B8 im Wesentlichen auf die bisherige Bahntrasse verlegt werden kann.

Dabei handelt es sich um die sogenannte optimierte oder modifizierte Gleisbettvariante, die auf früheren Gleisbettvarianten basiert. Mit dieser Variante wird versucht, einerseits die von der Betuwelinie verursachten Probleme für die Infrastruktur des Ortes Elten und die in diesem Bereich ohnehin erforderlich werdenden Planungen an der DB-Strecke einer gemeinsame Lösung zuzuführen und die dadurch entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft zu minimieren.

Dies beinhaltet ein integrales Gesamtkonzept für die Planung der Betuwelinie in Elten.

Ein solches Gesamtkonzept würde beginnend mit der Eisenbahnüberführung von 1856, genannt Viadukt, über den Hang des Eltenberges, die drei Bahnübergänge Emmericher Straße, Sonderwykstraße und Lobither Straße, die Erreichbarkeit der dann zu schaffenden Straßenunterführungen einschließlich der Anbindung der Zevenaarer Straße und den Bahn-Haltepunkt in Elten umfassen.

Auch das Gesamtkonzept der optimierten Gleisbettvariante kann nicht alle Zerschneidungswirkungen durch den Bau von einem dritten Gleis, von notwendigen Lärmschutzwänden und neuen Straßenverbindungen wegen der dann reduzierten Querungsmöglichkeiten verhindern. Aber es kann sie deutlich reduzieren und insgesamt zahlreiche Nachteile und Ungereimtheiten der bisherigen Planung von DB und Straßen NRW vermeiden.

- Durch einen Neubau des Viaduktes kann bereits ab der Eisenbahnbrücke über die Wild die Eisenbahntrasse insgesamt nach Südwesten um wenige Meter verschoben und um den Eltenberg und die Ortslage Elten herumgeführt werden. Dadurch wird eine vor allem für Fußgänger, Radfahrer und Körperbehinderte bestehende Gefahrenquelle am Viadukt beseitigt, nämlich der in der Mitte fehlende Rad-/Fußweg in einem Tunnel von 30 m Länge.
- Durch die Straßenführung der B8 neu auf der jetzigen Bahntrasse entfallen die Zerstörung des Schutzwaldes im Steilhang des Eltenberges und die verunstaltende Wirkung von zwei Verkehrswegen übereinander mit hohen Stützmauern, einem

zusätzlichen Sicherheitsgeländer und einem darüberliegenden baumfreien Streifen im Hang.

- Der Eltenberg ist aber als Teil der niederrheinischen Pforte ein bedeutender schützenswerter Geotop. Der hier geplante Eingriff kann nicht an anderer Stelle des Eltenberges ausgeglichen werden, sondern nur durch völlig andere Maßnahmen ersetzt werden.
- Durch die Verlegung einer Bahnüberführung als Ersatz des Bahnübergangs Lobither Straße um ca. 500 m kann dort ein Bahnhofpunkt ortskernnah und ohne Angsträume gebaut werden.
- Zudem verkürzen sich Querungswege um bis zu 1 km, und zwar auch für Schulkinder und Körperbehinderte, aber auch für Erholungssuchende zu Fuß oder Fahrrad, denn die Sonderwykstr. verbindet Elten mit dem niederländischen Naherholungsgebiet und dem zukünftigen Römerpark bei Spijk und Lobith.
- Die bahnbegleitende Verbindungsstraße zwischen dem jetzigen Bahnübergang Emmericher Straße und dem Kreisverkehr an der verlegten Bahnüberführung Lobither Straße ersetzt deshalb auch den Bahnübergang Sonderwykstraße.
- Außerdem erleichtert diese Verbindungsstraße die Anbindung der Straßen in der Ortslage und zieht einen Teil des Durchgangsverkehrs aus der Ortslage heraus, während die neue B8 der Planung von Straßen NRW Autofahrer geradezu einladen würde, durch den Ort Elten zu fahren.
- Die anschließende Verbindung der Lobither mit der Zevenaarer Straße vermeidet eine Inanspruchnahme der Tennis- und Fußballplätze und damit auch notwendige teure Ersatzmaßnahmen.
- Die Verlegung der Eisenbahntrasse, die auch dem konzentrierten Transport von Gefahrgütern dient, um wenige Meter und die Straßenführung auf dem alten Gleisbett schafft eine optimalen Erreichbarkeit der Bahnstrecke für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge im Falle von Unfällen. Die Verschiebung der Bahnstrecke in Höhe der Ortslage vergrößert auch den Abstand zu zahlreichen Wohnhäusern und schafft damit eine zusätzliche Pufferzone im Falle von Entgleisungen, Bränden und Explosionen.
- Die Straßenplanung der DB bewirkt, dass noch mehr Verkehr in den Ort Elten hereingeleitet wird. Die optimierte Gleisbettvariante bewirkt, dass dieser gerade teilweise aus dem Ortskern herausgehalten wird und die Möglichkeit offen lässt, für weitere Entlastungen im Ortskern durch eine tatsächliche Umfahrung bis zur Autobahn zu sorgen.

DB und Straßen NRW begründen ihre ablehnende Haltung damit, dass eine Prüfung von sechs bzw. sieben Varianten zur Lösung des Ersatzes des BÜ Emmericher Str. ergeben habe, die geplante sei die beste, die optimierte Gleisbettvariante die schlechteste. Sie sei im Übrigen auch eine Umfahrung des Ortes, wofür die DB auch gar keinen Auftrag habe.

Die angestellten Variantenvergleiche weisen aber zahlreiche Fehler auf. Insbesondere können bei einem Vergleich der Varianten auch nur die Teile miteinander verglichen werden, mit denen gleiche Probleme gelöst werden. Da die Planungen von DB und Straßen NRW vieles ungelöst lassen, muss der Eingriff durch die optimierte Gleisbettvariante zwangsläufig größer sein. Das kann aber eine mit schweren Fehlern behaftete Planung nicht retten.

5) Die Planung im PFA 3.3 von Vrsasselt bis Praest

Der EÜ Von-der-Recke Str. wurde ursprünglich von der DB als ein gerader Trog für Fußgänger und Radfahrer geplant und von der Stadt Emmerich auch akzeptiert. Später wurde stattdessen eine U-förmige Lösung mit nach Westen versetzten Tunnel beschlossen, obwohl dadurch ein „Angstraum“ entsteht.

Daher fordern wir die Rückkehr zum geraden Trog für Radfahrer und Fußgänger an der EÜ Von-der-Recke-Str. und eine Brücke für den Anwohner Elsing über den Trog statt der U-förmiger Lösung. Dadurch wird der nach der derzeitigen Planung entstehende völlig unzeitgemäße Angstraum für Frauen und Kinder vermieden und erleichtert zudem die Erreichbarkeit des Schulbusses. Diese Lösung wäre für einen großen Teil der Praester Bevölkerung von Vorteil.

Vorschlag für einen Ratsbeschluss bezüglich Nachforderungen der Stadt Emmerich zur Planung der Betuwelinie

Die Verwaltung wird beauftragt, zur Planung der Betuwelinie einen Katalog zu erstellen, der die Forderungen der Stadt Emmerich auflistet, die bisher noch nicht in den Planungen von DB und Straßen NRW enthalten sind.

Dieser Forderungskatalog soll dazu dienen, eine Grundlage für weitere Verhandlungen mit der DB und Straßen NRW sowie den zuständigen Ministerien des Bundes und des Landes zu schaffen und soweit noch erforderlich gegenüber dem deutschen Bundestag anzumelden, um eine Finanzierung und planerische Durchsetzung durch den Bund zu erreichen.