



zum Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den 3-gleisigen Ausbau der Strecke „ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich - Oberhausen“, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3.4 Emmerich - Hüthum

## 1. Deckblattverfahren

Im Folgenden reagiert die Stadt Emmerich am Rhein mit dieser Stellungnahme auf das Planungsvorhaben der Deutschen Bahn AG, ABS 46/2, Abschnitt 3.4 – **1. Deckblatt** -, als in zweifacher Hinsicht Betroffene, als Trägerin öffentlicher Belange wie auch als Grundstückseigentümerin.

Die Stadt Emmerich am Rhein nimmt hier Stellung zu den im 1. Deckblattverfahren dargestellten Änderungen. Ihre Stellungnahme vom 27.06.2014 bleibt vollumfänglich bestehen.

### 1. EÜ Löwentor

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert die kreuzungsbedingte Errichtung einer zusätzlichen Nebenanlage in der EÜ Löwentor in Form eines einseitigen Zweirichtungsgeh- und radweges.

Die Stadt Emmerich am Rhein ist bestrebt, den öffentlichen Raum behindertengerecht, angstraumfrei und mit einem hohen Maß an sozialer Sicherheit zu gestalten. Die Stadt Emmerich am Rhein strebt aktuell an, Mitglied in der Arbeitsgruppe Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Städte (AGFS) zu werden. Hier sind insbesondere kurze und attraktive Wege für den nicht-motorisierten Individualverkehr ein wesentlicher Beitrag zur Mobilitätswende. Aus diesem Grund ist es aus Sicht der Stadt Emmerich nicht nachzuvollziehen, eine EÜ ohne entsprechende Nebenanlagen für Radfahrer und Fußgänger zu planen.

Zumindest für Radfahrer wird die EÜ Löwentor genutzt werden, um von den nördlichen Wohnquartieren in die Innenstadt bzw. das Bahnhofsumfeld zu gelangen. Die geplante Straße in der EÜ hat eine Breite von 6,50 m mit jeweils 1,00 m Notgehwegen. Dies entspricht den Anforderungen einer Stadtstraße gem. RAST 06. Allerdings wird die Stadt Emmerich aus den genannten Gründen der Durchlässigkeit der Stadt künftig den Radverkehr an der EÜ Löwentor nicht ausschließen. Idealerweise sollte der Radverkehr gem. RAST 06 mit einem Zweirichtungsradweg (Regelbreite 2,50m) mit 0,75m Sicherheitstrennstreifen geführt werden.

Notfalls sind Schutzstreifen für Radfahrer vorzusehen. Der aktuell geplante Straßenquerschnitt erlaubt jedoch keine Einrichtung von Schutzstreifen für Radfahrer. Hierfür wäre eine lichte Breite von 7,50 m mit beidseitig 1,50 m Schutzstreifen notwendig.

Zudem hat die Straße eine Längsneigung von 6-7%. Diese 7% Längsneigung entsprechen nicht den Richtlinien für eine barrierefrei zu befahrende Straße.

Die Stadt Emmerich fordert für die EÜ Löwentor die kreuzungsbedingte Anpassung der Planung, damit der Fuß- und Radverkehr in der Stadt weiterhin möglichst durchlässig gestaltet werden kann.

Das Bauwerk Löwentor wird für die kommenden Generationen genutzt werden und sollte daher zum heutigen Zeitpunkt für die zukunftsfähigen Verkehrsarten gebaut werden.

## **2. BÜ `s-Heerenberger Straße**

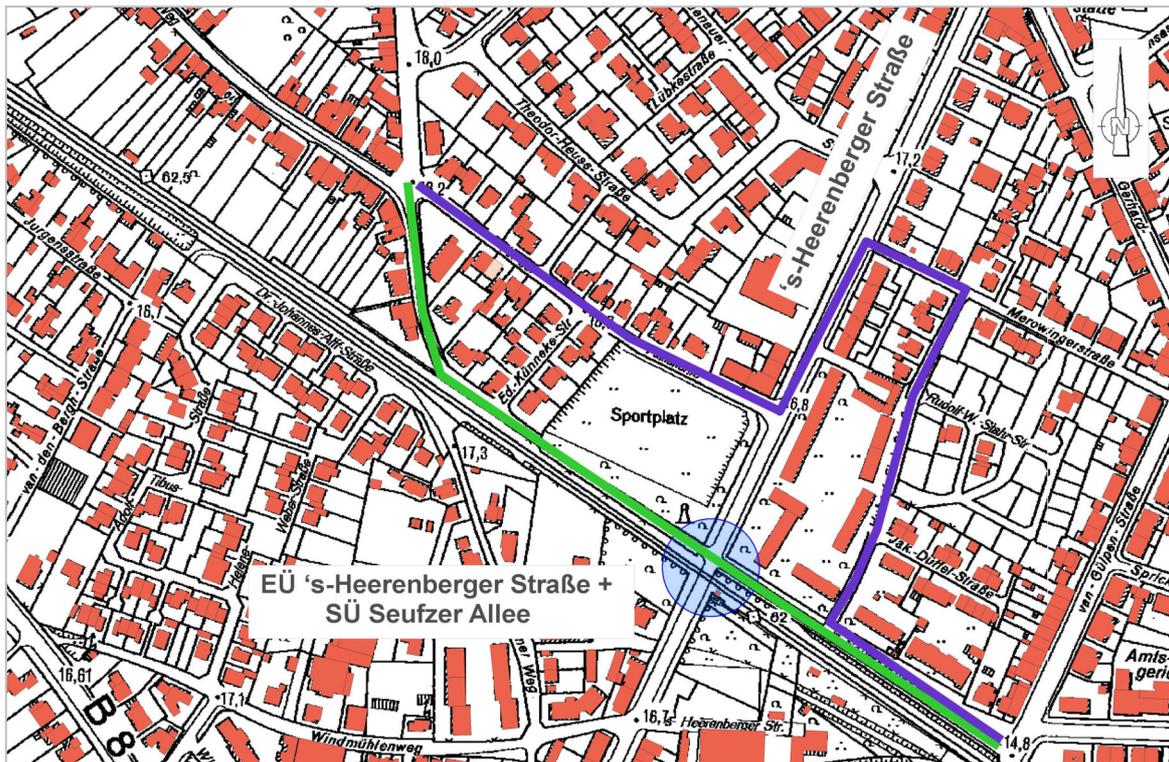
Die gemeindliche Straße Seufzer Allee wird im Bereich der `s-Heerenberger Straße zur Sackgasse. Sie wird als Einbahnstraße nur für Anlieger, Rettungsdienste und Ver-, Entsorgungsfahrzeuge parallel der Häuser 58, 58a+b geführt und stößt dann wieder auf die 's-Heerenberger Straße.

Bisher wurde die Seufzer Allee mittels Straßenüberführung über die `s-Heerenberger Straße geplant. Diese Überführung wurde durch das Deckblattverfahren seitens des Vorhabenträgers komplett entfernt.

In der Vergangenheit gab es Abstimmungen zwischen dem Planungsträger und der Stadt Emmerich am Rhein. Aufgrund der notwendigen Längsneigungen der `s-Heerenberger Straße wurde zwischenzeitlich darüber diskutiert, die Seufzerallee nicht mehr für den KfZ-Verkehr, sondern nur noch für den Rad- und Fußverkehr über die Straße zu führen.

Die Reduzierung der Straße auf den Status eines Geh-, Radweges hätte Umleitungsverkehre für den KFZ-Verkehr zur Folge. Bestehende gleisparallele Verkehre nördlich der Gleise in Ost-West-Richtung würden sich nach dem Prinzip des kürzesten Weges verhalten und durch die dicht besiedelten Wohngebiete Merowinger Straße / Hubert-Fink-Straße in Richtung Osten bzw. Westen ein und ausfahren.

Durch den nun geplanten Wegfall der Überführung der Seufzer Allee müssen auch Radfahrer und Fußgänger den unten skizzierten Umweg in Kauf nehmen. Dies entspricht nicht den Bestrebungen der Stadt für eine Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt.



Ausschnitt DGK 5

- Umleitungsstrecke durch Wohngebiete
- Direkte Wegeverbindung

Im Zuge der Planungen fanden Abstimmungen zwischen der Deutschen Bahn und der Bezirksregierung Düsseldorf statt, in welchen hinterfragt wurde, ob auch die Überführung für Fußgänger und Radfahrer notwendig (kreuzungsbedingt) sei. Eine Kostenbeteiligung des Bundes, des Landes und der Bezirksregierung setzt die kreuzungsbedingte Notwendigkeit voraus. Die Notwendigkeit sollte durch die Stadt Emmerich nachgewiesen werden.

Hierzu haben durch die Stadt Emmerich am Rhein Verkehrszählungen stattgefunden. Diese ergeben für die Kfz-Verbindung An der Fulkskühle – Seufzer Allee am 13.03.2019, 15:00-19:00 Uhr für beide Richtungen eine Gesamtverkehrsstärke von 110 Kfz. Dies entspricht einer werktäglicher DTV von 360 Kfz. Die Zählung wurde mittels Kennzeichenverfolgung durchgeführt.

Ebenfalls wurden die Radfahrzahlen erhoben. Diese Zählung hat am 03.04.2019, 6:00-9:00 Uhr stattgefunden. Sie ergab für die Verbindung Eduard-Künneke-Straße – Seufzer Allee einen Gesamtwert für beide Richtungen von 81 Radfahrenden. Dies entspricht einen Tageswert von 440 Radfahrenden/24h.

Hieraus folgernd ist die Stadt Emmerich am Rhein der Auffassung, dass die Notwendigkeit einer Querungsmöglichkeit über die 's-Heerenberger Straße nachgewiesen ist.

Die durch die Stadt Emmerich erhobenen Zahlen wurden von der Bezirksregierung Düsseldorf nicht anerkannt, um die kreuzungsbedingte Notwendigkeit der Überführung für KFZ- und Rad- und Fußverkehr zu begründen. Es sei eine weitere Zählung durch ein qualifiziertes Ingenieurbüro über einen längeren Zeitraum durchzuführen.

Hierfür wurde seitens der Stadt Emmerich die Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, Aachen beauftragt. Die Zählung sollte ursprünglich 2021 durchgeführt werden - während der Corona-Pandemie. Die Bezirksregierung Düsseldorf teilte jedoch mit, die Zählung sei zu diesem Zeitpunkt nicht relevant, da die entsprechenden Richtlinien ausdrücklich darauf hinwiesen, dass sich besondere Zeiten für eine Verkehrszählung nicht eignen. Das Ergebnis der Zählung wäre für eine Bewertung der Kreuzungsbedingtheit nicht nutzbar.

Somit wurde die Zählung bis dato ausgesetzt. Die Bahn hat währenddessen Ihre Planungen weiter voran getrieben - ohne die Überführung Seufzerallee.

Dies wird seitens der Stadt Emmerich kritisiert, da die Zahlen aus der ersten Zählung 2019 deutlich ergeben, dass die Seufzerallee eine wichtige Strecke für Fußgänger und Radfahrer darstellt.

Es wird nach wie vor gefordert, die BÜ `s-Heerenberger Straße mit einer kreuzungsbedingten Überführung der Seufzer Allee zu planen. Zumindest für den Rad- und Fußverkehr sollte hier eine entsprechende Überwegung geschaffen werden, da die Umwege ohne Überführung unverhältnismäßig lang werden.

Sobald es die pandemische Lage zulässt, wird die Stadt Emmerich am Rhein die Ingenieurgruppe IVV beauftragen, die Zählung durchzuführen. Voraussichtlich wird dies im Frühjahr/Sommer 2022 geschehen. Die Ergebnisse werden unmittelbar zur Stellungnahme nachgereicht.

### **3. EÜ van-Gülpen-Straße**

Die zu erneuernde Eisenbahnüberführung verbindet die Innenstadt mit den nördlich der Gleise liegenden Wohnbereichen. Das Bauwerk liegt in unmittelbarer Nähe zum Standort der Gesamtschule am Grollschen Weg und ist somit Teil des offiziellen Schulweges. Der Hauptstandort befindet sich am Brink/Wollenweberstraße. Somit ist der Übergang an der van-Gülpen-Straße auch regelmäßig zum Verkehr zwischen den beiden Standorten genutzt.

Auf Grund der unmittelbaren Nähe zur Landesstraße L7 herrscht hier zu Schulbeginn sehr hohes Verkehrsaufkommen.

Die Kritikpunkte der Stadt bezüglich der Sichtweiten und der Straßenbreiten wurden im Rahmen des 1. Deckblatts von der Planverfasserin angepasst.

### **4. Schallschutzwände**

Im Bahnhofsbereich von Emmerich (km 60,319 - km 60,989) sind auf einer Länge von 500 m weder bahnrechts noch -links Schallschutzmaßnahmen seitens der DB

AG vorgesehen. Die Deutsche Bahn AG begründet dies damit, dass keine erheblichen baulichen Eingriffe in die Gleise stattfinden. Dennoch sollten nach Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein bahnrechts Schallschutzmaßnahmen vorgenommen werden. Bahnrechts wird zwischen km 60,200 und km 60,380 eine 5 Meter hohe Schallschutzwand seitens der DB AG angestrebt. Diese sollte bis zu der 4 Meter hohen Schallschutzwand bei km 61,064 durchgezogen werden, um die dahinterliegenden Bereiche der Wohnbebauung und die Kindertagesstätte Arche Noah an der Nierenberger Straße zu schützen. Zudem werden sich die Zugzahlen des Güterverkehrs durch den Bau des dritten Gleises in Verbindung mit der folgenden Blockverdichtung, die ebenfalls Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist, auf der Strecke erhöhen. Aus dem Grund kann nicht nur der Neubau eines Gleises eine Rolle bei der Begründung von Schallschutzmaßnahmen spielen, sondern es muss auch die Frequentierung der Strecke insgesamt berücksichtigt werden. Insofern bestehen erhebliche rechtliche Bedenken gegen die Begründung der Bahn, den Bahnhofsbereich von der Lärmschutzbetrachtung auszunehmen, weil hier keine baulichen Eingriffe in die Gleise stattfinden.

Bahnlinks sind durch die DB AG ebenfalls keine Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Auch hier fordert die Stadt Emmerich am Rhein die DB AG auf, Schallschutzmaßnahmen einzuplanen, um die Anwohner zu schützen.

Im Rahmen des Deckblattverfahrens wurden die Schallschutzwände im Bereich des bahnrechts (nördlich) geringfügig erweitert. Bahnlinks wird die Schallschutzwand um ca. 650m verlängert (km 61,171 bis km 61,820). Dies wird seitens der Stadt Emmerich begrüßt, ist jedoch wie oben aufgeführt noch nicht ausreichend.

Sämtliche Schallschutzwände sind in Gestaltung und Begrünung mit der Stadt abzustimmen. Seitens der Stadt Emmerich werden ortsbild- und städtebaulich verträgliche Schallschutzwände gefordert. Die Verwendung des Regelaufbaus mit Wandelementen aus Aluminium entlang der ganzen Strecke wird abgelehnt.

Insbesondere im Bereich des Bahnhofs ist die Bahnstrecke eine wichtige Luftleitbahn von den nördlichen Außenbereichen in die Innenstadt (vgl. Klimaanpassungskonzept der Stadt Emmerich am Rhein, Ruhruniversität Bochum, 2016). Dies ist im Klimaanpassungskonzept der Stadt Emmerich dargestellt. Hier könnten sich die geplanten Schallschutzwände negativ auswirken. Aus diesem Grund ist der Schallschutz insgesamt mit der Stadt Emmerich abzustimmen und mögliche Alternativen sind zu betrachten (z. B. gebogene Schallschutzwände).

## **5. Bodendenkmalschutz**

Der geplante Trassenverlauf tangiert im innerstädtischen Bereich den Schutzbereich des ortsfesten Bodendenkmals KLE 292 - mittelalterliche bis neuzeitliche Stadt Emmerich am Rhein. Bei diesem Bodendenkmal handelt es sich um die historischen Überreste der mittelalterlichen bis neuzeitlichen Stadt Emmerich am Rhein einschließlich seiner Gräben und Befestigungsanlagen. Bei Erdarbeiten in diesem Bereich ist immer mit der Aufdeckung archäologisch-relevanter Bodenbefunde zu rechnen. Hierzu gehören Mauerfundamente, Keller, Brunnen, Gruben aller Art und

Funktion, Gräben, Leitungen, Öfen, Kulturschichten, usw. sowie die darin erhaltenen Funde.

Aufgrund der noch nicht vollständigen Eintragung einiger Teilflächen dieses Bodendenkmals unterliegt dieses den Vorschriften des § 29 Abs. 1 DSchG NRW, an welche der Vorhabenträger im Umgang mit dem (vermuteten) Bodendenkmal gebunden ist.

## **6. Belange der Feuerwehr**

### 6.1 Löschwasserversorgung

#### - HFS Systeme

Es wird erläutert das für die Betuwe Linie 4 HFS Systeme beschafft werden. Diese werden in Oberhausen, Dinslaken, Wesel und Emmerich a. Rh. stationiert.

Das HFS, das in Emmerich a. Rh. bereits 2015 stationiert wurde, ist nicht (ausschließlich) für die Gefahrenabwehr an der Betuwe beschafft worden. Bei dem System (inkl. GWL 2 u. LF 20 KAT S) handelt es sich um ein Fahrzeug des Katastrophenschutzes NRW. Das System kann Landes – und ggf. auch Bundesweit eingesetzt werden, s. Einsätze Hochwasserkatastrophe Ahrtal 07 – 08.2021.

#### - Löschrinnen

Die Löschwasserversorgung wird in die Wassermenge für den Erstangriff und die Ergänzung durch das HFS aufgeteilt.

Für den Erstangriff ist eine Löschwassermenge von 96 m<sup>3</sup>/ h eingeplant, die Entnahmestellen befinden sich in einer Entfernung von max. 300 m. Im Bereich des Bahnhofes wird dies durch die Sammelwasserversorgung sichergestellt. Um für diesen neuralgischen Bereich für den Erstangriff eine Löschwassermenge von 144 m<sup>3</sup>/ h vorzuhalten, wurden zwei weitere Löschwasserbrunnen LB (Saugbrunnen – DIN A Anschluss) gefordert und zugesagt.

Die LB sollen an den Punkten 60.510 br und 61.690 bl installiert werden.

Beide LB sind im Deckblattverfahren nicht mehr vorgesehen. Die Feuerwehr fordert die Errichtung der LB wie abgesprochen und vereinbart.

### 6.2 Zugänglichkeit

-Die engmaschige Zugänglichkeit ist die entscheidende Forderung der Feuerwehren um die Gefahrenabwehr an der Betuwe Linie sicherzustellen.

Aus dem Grund wurden neben den durch die Bahn geplanten Rettungszuwegungen, weitere Zugänge ergänzend gefordert.

Folgende Zuwegungen werden im Deckblattverfahren nicht mehr vorgesehen:

km 60,065 bl

Die Streichung wird nicht erläutert

km 61,300 bl

km 61,596 br

Die Streichungen werden mit der Fahrzeit von 12 min. zur nächsten Feuerwache begründet.

Die Angabe der Fahrzeit ist unrealistisch. Die Entfernung zur Feuerwache Pastor Breuer Str. beträgt 2,4 km zum Pkt. km 61,569 br.

Der Pkt. km 61.300 bl ist von der Feuerwache Auf dem Eyland 3,1 km entfernt.

Unabhängig davon wird an der Dederichstr. ein weiterer Feuerwehrstandort errichtet. Die Entfernung beträgt in dem Fall derzeit unter 0,4 km, bzw. 1,0 km (bei Nutzung der BÜ van Gülpenstr.)

km 62,595 bl

Der Zugang wird aufgrund der Zugänglichkeit (Servicetür) bei km 62,775 br gestrichen. Da der genannte Zugang auf der br Seite liegt und sich in einer Entfernung von 180 m östlich befindet, ist dies nicht akzeptabel. Die beidseitige Zugänglichkeit ist auch aufgrund der in dem Bereich befindlichen beidseitigen Wohnbebauung zwingend notwendig. Der Zugang ist auch hinsichtlich der guten Anfahrbarkeit sinnvoll zu begründen.

Die genannten Zuwegungen werden weiter durch die Feuerwehr gefordert.

### 6.3 Bahnerdung

- Die schnelle und unmittelbare Einleitung von Rettungs- und Löschmaßnahmen im Gefahrenfall ist ggf. auch von der schnellen Bahnerdung der Oberleitung abhängig. Die geforderten handbetriebenen Erdungsschalter werden unter Hinweis auf die „nicht sichtbare“ Erdung an der Einsatzstelle abgelehnt. Bei Zuglängen von 500 – 700 m ist die Noterdung vor und hinter der Einsatzstelle ebenfalls visuell nicht sicher erkennbar. Hier wird die Erdung der Oberleitung mündlich dem Einsatzleiter EL durch den Notfallmanager mitgeteilt. Der EL gibt dann über den Einsatzstellenfunk die Info an die Einsatzkräfte und befiehlt den Einsatz. Dies ist bei einer handbetriebenen Erdung ebenfalls ohne Einschränkungen sicher umsetzbar.

Es ist an der Stelle nicht nachvollziehbar das eine hochmoderne, neu errichtete Bahnstrecke, mit einer Sicherheitsorganisation aus dem letzten Jahrhundert betrieben werden soll.

Die Feuerwehren im AK Streckensicherheit fordern weiterhin nachdrücklich die Installation von handbetriebenen Erdungsschaltern an der Betuwe Linie als zeitgemäße Lösung.

Generell werden weiterhin die Vereinbarungen der AG Sicherheit gefordert. Dort wurde das Sicherheitskonzept zwischen Stadt und Bahn abgestimmt. Die Änderungen aus dem Deckblatt sind nicht abgesprochen.

## **7. Ver- und Entsorgungsleitungen**

Im Bereich des Planungsabschnittes 3.4 kreuzen über 100 Ver- und Entsorgungsleitungen der Stadtwerke Emmerich bzw. der Technischen Werke Emmerich. Hierzu gab es im Vorfeld nur rudimentäre Abstimmungen mit der Deutschen Bahn. Seitens der Stadt Emmerich wird dringend die Abstimmung mit den Ver- und Entsorgungsträgern, den notwendigen Maßnahmen sowie der Kostenübernahme gefordert.

Emmerich am Rhein, den 11.03.2022

In Vertretung

Dr. Stefan Wachs  
Erster Beigeordneter