



**Einladung
zur 15. Sitzung
des Ausschusses für Stadtentwicklung
am Dienstag, dem 22.03.2022,
um 17:00 Uhr in der Aula der Gesamtschule Emmerich am Rhein,
Paaltjessteeg 1, 46446 Emmerich am Rhein**

Vor dem Hintergrund der Covid-19 Pandemie besteht für Teilnehmer*innen die Verpflichtung, einen medizinischen Mund-Nasen-Schutz zu tragen. Teilnehmer*innen, die den Nachweis der Immunisierung (vollständig Geimpfte und Genesene) nicht erbringen können, sind zur Vorlage eines höchstens 48 Stunden zurückliegenden negativen Antigen-Schnelltestnachweises oder PCR-Testnachweises aus einem zugelassenen Testzentrum / Labor verpflichtet. Das Testerfordernis kann alternativ durch einen gemeinsamen beaufsichtigten Selbsttest vor Sitzungsbeginn erfüllt werden.

Tagesordnung

I. Öffentlich

- | | |
|---|--|
| 1 | Einwohnerfragestunde |
| 2 | 05 - 17 0595/2022
***) Planfeststellungsverfahren nach § 17 FStrG i. V. m. §§ 73, 76 FF VwVfG NRW für den Neubau der B 8n im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs (ABS 46/2) "Emmericher Straße", in Emmerich-Elten; hier: Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein |
| 3 | 05 - 17 0596/2022 Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den 3-gleisigen Ausbau der Strecke "ABS 46/2 Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen", Planfeststellungsabschnitt (FA) 3.4 Emmerich Anhörungsverfahren, 1. Deckblatt; hier: Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein |
| 4 | Mitteilungen und Anfragen |
| 5 | Einwohnerfragestunde |

***) Diese Vorlage wird kurzfristig nachgereicht!!!

46446 Emmerich am Rhein, den 10. März 2022



		TOP	_____
		Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	öffentlich	05 - 17 0595/2022	04.03.2022

Betreff

Planfeststellungsverfahren nach § 17 FStrG i. V. m. §§ 73, 76 ff VwVfG NRW für den Neubau der B 8n im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs (ABS 46/2) "Emmericher Straße", in Emmerich-Elten;
hier: Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	22.03.2022
Haupt- und Finanzausschuss	22.03.2022
Rat	22.03.2022

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, die der Anlage zu entnehmende Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein im Planfeststellungsverfahren zum Erörterungstermin als Online-Konsultation abzugeben.

Sachdarstellung :

Mit Schreiben vom 08.02.2022 teilte die Bezirksregierung Düsseldorf mit, dass der Erörterungstermin für das Planfeststellungsverfahren für die Beseitigung des Bahnübergangs „Emmericher Straße“ in Emmerich-Elten als Online Konsultation gem. PlanSiG stattfindet. Das bedeutet, dass nicht ein klassischer Erörterungstermin vor Ort stattfindet, sondern eine Stellungnahme bis zum 31.03.2022 abgegeben werden kann.

Die Durchführung der Online-Konsultation ohne die Möglichkeit des direkten Austausches mit den planenden und planfeststellenden Behörden wird seitens der Stadt Emmerich am Rhein deutlich kritisiert. Dennoch wird zur Wahrung der Rechte fristgerecht eine Stellungnahme abgegeben.

Die Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein ist in der Anlage zu entnehmen. In dieser nimmt die Stadt Emmerich am Rhein ihr Recht in Anspruch, als Inhaberin der Planungshoheit, Trägerin öffentlicher Belange und auch Grundstückseigentümerin Einwendungen im Planfeststellungsverfahren zu erheben. Es werden nur auf Punkte vorgebracht, die in der Stellungnahme der Straßenbauverwaltung zur Stellungnahme der Stadt aus dem Jahr 2018 ungerechtfertigt abgewogen wurden.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 1.3.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage:
Anlage zu Vorlage 05-17 0595 Stellungnahme B8n



STELLUNGNAHME DER STADT EMMERICH AM RHEIN

zum Planfeststellungsverfahren nach § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i.V.m. §§ 73, 76 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW) für den

**Neubau der B 8n;
Beseitigung des BÜ „Emmericher Straße“ auf dem Gebiet
der Stadt Emmerich am Rhein,**

**im Rahmen des Erörterungstermins als Online-Konsultation
Synopsen-Nr. T 022**

GRUNDSÄTZLICHES

Die Stadt Emmerich am Rhein lehnt die Erörterung als Online-Konsultation ausdrücklich ab. Grundsätzlich war zwischen dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Stadt Emmerich am Rhein abgestimmt, dass es zu den Planungen des Landesbetriebs nochmals eine Erläuterung anhand eines 3D-Modells gibt. Diese sollte auch im Vorfeld des Erörterungstermins der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Zudem ist die Online-Konsultation für viele Mitbürgerinnen und Mitbürger in den betroffenen Bereichen kaum verständlich und zugänglich. Auch wenn das Erörterungsverfahren gem. §§ 1 Nr. 17, 5 Abs. 2 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (PlanSiG) dieses Instrument vorsieht, wird die Durchführung des Online-Verfahrens in einem Planfeststellungsverfahren der hier vorliegenden Komplexibilität als nicht angemessen bzw. als nicht verhältnismäßig angesehen. Ein solches Online-Verfahren stellt hohe Anforderungen an die Betroffenen und vermag ihre Rechte nicht ausreichend zu schützen.

Diese Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein zum Erörterungstermin ist wie die Stellungnahme zum Feststellungsentwurf zweigeteilt.

Teil 1

Der erste Teil der Stellungnahme orientiert sich an der optimierten Gleisbettvariante, die von der Bürgerinitiative „Rettet den Eltenberg“ und dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) entwickelt wurde.

Die Stadt Emmerich am Rhein spricht sich ausdrücklich für diese Variante aus.

Damit folgt die Stellungnahme dem Beschluss des Rates vom 07.11.2017, der sich dafür entschieden hat, für den Planfeststellungsabschnitt 3.5 der ABS 46/2 die optimierte modifizierte Gleisbettvariante anzustreben.

Teil 2

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert die Berücksichtigung der Stellungnahme Teil 1 – Gleisbettvariante –.

Der zweite Teil der Stellungnahme wird hilfsweise geltend gemacht für den Fall, dass der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde bei der bisherigen Planung verbleiben und sich gleichwohl für die im Planfeststellungsverfahren befindliche Variante entscheiden.

Zu Teil 1, Pkt. 1.3

Die im jetzigen Planfeststellungsverfahren des Landesbetriebes Straßenbau NRW offengelegten Planungen wurden bereits im Verfahren zur ABS 46/2 PFA 3.5 nachrichtlich mit dargestellt (Planungen Dritter).

Die Argumentation, dass die optimierte Gleisbettvariante über die Planungsaufträge hinausgehe und zu mehr Betroffenheiten führe, wird kritisiert. Die Gleisbettvariante berücksichtigt die generelle Sicht auf die Änderungen durch die Erweiterung der Bahnstrecke und die Umverlegung der Bundesstraße B8. Hierbei werden die Umfahrung des Ortes, die Anbindung des Bahnhofpunktes, den Erhalt der Sportplätze, die Reduzierung des Lärms in Elten etc. berücksichtigt. All dies wird in den Planfeststellungsverfahren der Bahn und des Landesbetriebs Straßen.NRW nicht oder nur rudimentär berücksichtigt. Beispiel Sportplätze: Hier sind in den Planungen der Bahn keine Alternativen für den Wegfall des Sportplatzes an der Europastraße genannt und berücksichtigt.

Wenn diese genannten Ausgleichsmaßnahmen in die Planverfahren der Bahn und von Straßen.NRW integriert werden würden, könnte die Bilanzierung der optimierten Gleisbettvariante positiver ausfallen. Insgesamt lassen die beiden Planfeststellungsverfahren diese Gesamtsicht mit sämtlichen Auswirkungen vermissen. Daher ist die Gegenüberstellung der Gleisbettvariante zu der Vorzugsvariante nicht zielführend. Es ist eher davon auszugehen, dass die optimierte Gleisbettvariante die einzige Variante ist, die sämtliche Auswirkungen berücksichtigt und kompensiert.

Auch wenn die Gleisbettvariante nicht Gegenstand des Planungsauftrages an den Landesbetrieb Straßen.NRW ist, ist diese zusammen mit den Planungen der Bahn ernsthaft zu prüfen und vor allem in sämtlichen Auswirkungen mit den geplanten Varianten zu vergleichen.

Zu Teil 1, Pkt. 1.5

Wie unter Punkt 1.3 erläutert, sind sämtliche Kosten inkl. Kosten für die weitere Infrastruktur und die Umverlegung von Sportplätzen samt Grunderwerb etc. zu berücksichtigen. Die Baukosten dürften sich aufgrund der aktuellen Baukostenentwicklung (insb. bei Betonprodukten) nochmals im Gegensatz zum Hensel-Gutachten zu Gunsten der Gleisbettvariante verschieben.

Zu Teil 2, Pkt. 2.2.1

Den Planunterlagen ist zu entnehmen, dass die Brücke bei km 67,740 für die Straßenüberführung B8n komplett neu gebaut wird. Hier werden im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren weiterhin die Forderungen aufrechterhalten, dass die Straße rechtwinklig zu führen ist und eine ausreichende Breite haben muss, um eine Weiterführung des geplanten Geh- und Radweges zu gewährleisten. Die Stadt Emmerich wird die gleiche Forderung im Planfeststellungsverfahren der Bahn erheben, damit die Planungen aufeinander abgestimmt werden. Im Falle der Überführung der B8n ist die Stellungnahme daher zu berücksichtigen. ^

Zu Teil 2, Pkt. 2.3 lfd. Nr. 1/1

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert nach wie vor die Beibehaltung der nach RAL geforderten Mindestbreite von 3,50 m pro Fahrbahn.

Die RAL sieht zwar in zu begründenden Ausnahmefällen unter der Voraussetzung einer geringen Schwerverkehrsstärke (bis zu 300 Fz/24 h) vor, dass die Fahrstreifenbreite reduziert werden können. Dabei ist jedoch zu prüfen, ob die aus einer solchen Reduzierung der Fahrstreifenbreite resultierenden Sicherheitsnachteile vertretbar sind.

Gerade im Hinblick, auf die optisch, durch Schutzsysteme und Hanglage, eingeengte Fahrbahn und der daraus resultierenden, Abstand haltenden, Fahrweise wird die Verkehrssicherheit in Frage gestellt. Fahrzeugführer tendieren in die Fahrbahnmitte, da sie die Leitplanken nicht touchieren wollen.

Diese Sicherheitsnachteile sind nicht vertretbar.

Ebenfalls in den RAL wird hierzu erläutert, dass bei Ansatz durchschnittlicher Kostensätze davon auszugehen ist, dass bei schmalere Fahrstreifen als 3,50 m die während der Nutzungsdauer zusätzlich entstehenden Unfallkosten bereits bei sehr geringen Verkehrsstärken die Einsparungen bei den Bau- und Betriebskosten übersteigen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und auch der Wirtschaftlichkeit ist eine Reduzierung des Querschnittes abzulehnen. Vor allem vor dem Hintergrund der vermeintlichen Kosteneinsparungen, die zu einer besseren Bewertung der Planfeststellungsvariante vor der optimierten Gleisbettvariante führen, wird die Reduzierung der Fahrbahnbreiten abweichend vom Regelquerschnitt abgelehnt.

Der ERA Abs. 3.4 (Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen) folgend soll von Gebäuden, Einfriedungen, Baumscheiben, Verkehrseinrichtungen und sonstige Einbauten ein Sicherheitsabstand eingehalten werden.

Die Stadt Emmerich fordert diesen Sicherheitsraum von 0,25 im Querschnitt B-B vom Bau-km 0+621 – 1+095.

Ebenfalls wird eine Überprüfung der Breiten des Sicherheitstrennstreifens gem. ERA Tabelle 9 gefordert.

Gem. Stellungnahme der Straßenbauverwaltung soll die Errichtung des Sicherheitstrennstreifens im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft werden. Da wie oben erläutert jedoch schon die Fahrbahn unterhalb der Mindestbreiten geplant ist, ist es augenscheinlich, dass im Rahmen der Ausführungsplanung der Sicherheitsstreifen nicht berücksichtigt werden kann.

Zur Förderung und zum Schutz des Rad- und Fußverkehrs wird der Sicherheitsstreifen gem. ERA weiterhin dringend gefordert.

Auch wird in der ERA Abs. 3.5 als Regelmaß für einen einseitigen Zweirichtungsgeh-/radweg eine Breite von 3,00 m gefordert.

Diese Forderung wird im Hinblick auf die Unterhaltung der Wege durch Kraftfahrzeuge und die damit einhergehenden Konflikte unterstützt. Bedingt durch die beidseitige Sperre (Stützwand/Leitplanken) besteht keine Möglichkeit des Ausweichens.

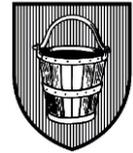
Aufgrund der besonderen Lage zwischen Stützwand und (bisher nicht eingeplantem Sicherheitstrennstreifen) ist nicht die Breite von 2,50 m gem. RAL zu berücksichtigen, sondern die Breite von 3,00 m gem. ERA.

Zu Teil 2, Pkt. 2.3 lfd. Nr. 1/14 und 1/29

Im Planfeststellungsbeschluss ist festzuhalten, dass die Gestaltung der Stützwand mit der Stadt abzustimmen ist. Insbesondere die landschaftsgerechte Herstellung muss sichergestellt werden. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass nicht die Bundesstraßenbauverwaltung als Unterhaltungspflichtiger benannt wird, sondern die Unterhaltungspflicht auf die Stadt Emmerich übergehen soll - was im Übrigen generell abgelehnt wird.

Emmerich am Rhein, den 15.03.2022

Peter Hinze
Bürgermeister



		TOP	
		Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	öffentlich	05 - 17 0596/2022	04.03.2022

Betreff

Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den 3-gleisigen Ausbau der Strecke "ABS 46/2 Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen", Planfeststellungsabschnitt (FA) 3.4 Emmerich Anhörungsverfahren, 1. Deckblatt; hier: Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	22.03.2022
Haupt- und Finanzausschuss	22.03.2022
Rat	22.03.2022

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, die der Anlage zu entnehmende Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein im Planfeststellungsverfahren abzugeben.

Sachdarstellung :

Die Unterlagen für den 3-gleisigen Ausbau der Strecke ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, Planfeststellungsabschnitt 3.4 – 1. Deckblattverfahren liegen in der Zeit vom 01. März - 31. März 2022 im Rathaus der Stadt Emmerich offen zur Einsichtnahme für die Öffentlichkeit. Die Einwendungsfrist endet am 14. April 2022.

Im Rahmen dieses Verfahrens ist die Stadt Emmerich am Rhein als Trägerin öffentlicher Belange (TÖB) und wie auch als Grundstückseigentümerin aufgefordert, zu den Planunterlagen Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme ist als Anlage beigefügt.

Die Änderungen durch das 1. Deckblatt enthalten neben den in der Stellungnahme monierten Änderungen auch Punkte, die die Deutsche Bahn auf Hinwirken der Stadt Emmerich verbessert hat.

Hierbei handelt es sich u. a. um folgende Punkte:

- FÜ Nierenberger Straße

Die Fußgängerüberführung ist nun durch eine gewedelte Rampenführung sowie eine geringere Längsneigung barrierefrei und mit Fahrrädern befahrbar.

- EÜ Kämpchenstraße

Die lichte Höhe wurde von 2,50m auf 2,62m erhöht. Zudem entfällt die nördliche Baustraße zwischen Klever Straße und Ingenkampstraße.

- Felix-Lensing-Straße

Der Seitenweg zwischen Felix-Lensing-Straße und BÜ B8 Hüthum wird nun deutlich flächensparender entlang der Bahnstrecke geführt.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 1.3.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage:

Anlage zu Vorlage 05-17 0596 Stellungnahme PFA 3.4 1. Deckblatt



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

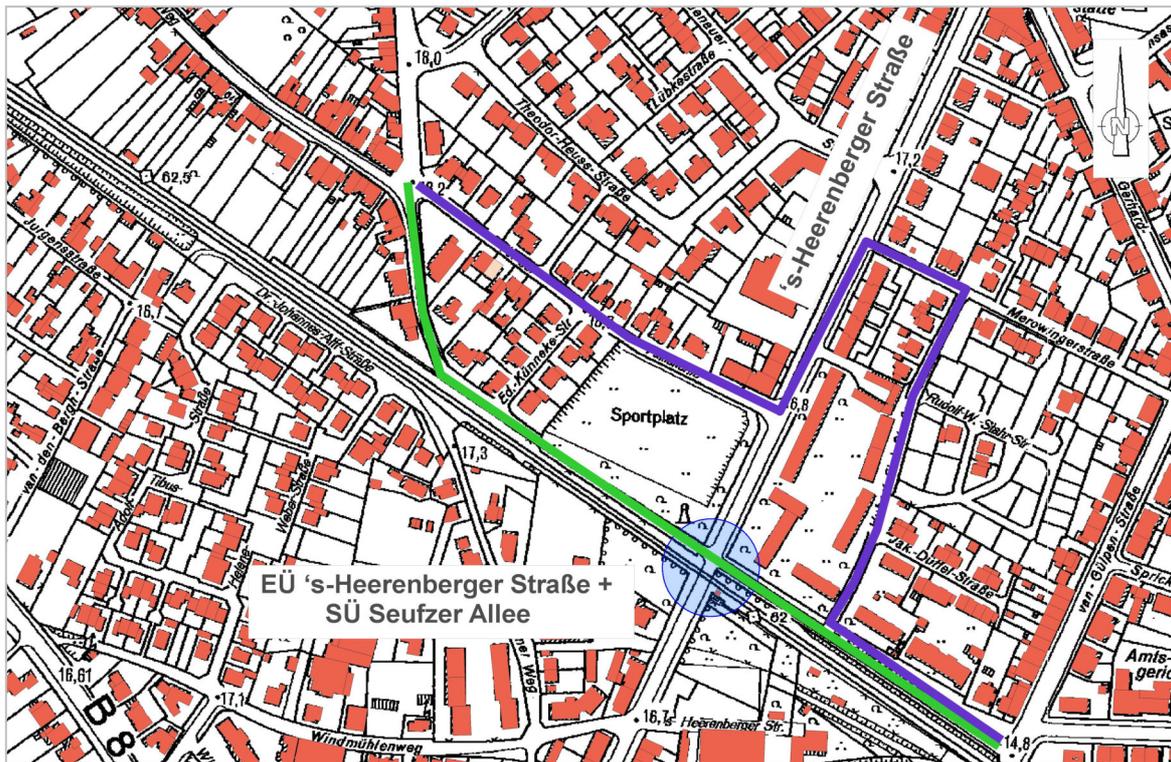
Die gemeindliche Straße Seufzer Allee wird im Bereich der `s-Heerenberger Straße zur Sackgasse. Sie wird als Einbahnstraße nur für Anlieger, Rettungsdienste und Ver-, Entsorgungsfahrzeuge parallel der Häuser 58, 58a+b geführt und stößt dann wieder auf die 's-Heerenberger Straße.

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 m³/ 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 m³/ 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