STELLUNGNAHME DER STADT EMMERICH AM RHEIN

zum Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den 3-gleisigen Ausbau der Strecke „ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich - Oberhausen“, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3.5 Emmerich - Elten

1. Deckblattverfahren

Im Folgenden reagiert die Stadt Emmerich am Rhein mit dieser Stellungnahme auf das Planungsvorhaben der Deutschen Bahn AG, ABS 46/2, Abschnitt 3.5 **– 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 Stellungnahmen vom 03.12.2014 und zum Erörterungstermin am 21.11.2018 bleiben vollumfänglich bestehen.

Die Stadt Emmerich am Rhein hat sich, trotz der auch in Teilen schwer zu akzeptierenden Konsequenzen, grundsätzlich für einen Ausbau der Bestandsstrecke ausgesprochen und gegen eine Neubautrasse entlang der Autobahn. Sie befürwortet ausdrücklich die Beibehaltung des schienengebundenen Personennahverkehrs in den Ortslagen und die weiterführende Option grenzüberschreitender Personennah- und fernverkehre. Sie spricht sich insofern auch für den Verbleib der Güterverkehre aus, da die höhere Frequentierung der Bestandsstrecke die Anlage eines zusätzlichen dritten Gleises notwendig macht. Diese wesentliche Änderung des Schienenstrangs löst den für die Anlieger so notwendigen, gesetzlich vorgeschriebenen Schall- und Erschütterungsschutz aus. Darüber hinaus soll die erforderliche Streckensicherheit garantiert werden u.a. durch die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge und deren Ersatz durch Über- und Unterführungsbauwerke.

Die im vorliegenden Planverfahren für den Planungsabschnitt 3.5 Hüthum – Elten - Landesgrenze vorgesehenen Maßnahmen stellen jedoch keine zufriedenstellende, zukunftsorientierte Planung dar. Vielmehr wird versucht, mittels konventioneller Lösungen zu einem kostengünstigen Ausbau der Strecke zu gelangen. Die Planunterlagen lassen nur stellenweise eine intensive Auseinandersetzung mit den ortsspezifischen Auswirkungen der Planung auf das Stadtgebiet von Emmerich am Rhein erkennen. Erforderlich sind eine durchgängige, detailliertere Betrachtung der städtebaulichen Situation und die Erarbeitung von Lösungsansätzen, die besonders

zur Verringerung der Zerschneidungseffekte und sonstiger städtebaulich, missliebiger Auswirkungen führen.

Des Weiteren fordert die Stadt Emmerich am Rhein die Betrachtung des Schutzgutes Mensch mit gleicher Intensität und Würdigung wie den Eingriff in Natur und Landschaft.

Die Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein ist in der Sitzung des Rates am 21.06.2022 beschlossen worden und ist wie folgt zweigeteilt:

Teil 1
Die Stadt Emmerich am Rhein spricht sich ausdrücklich für die optimierte modifizierte Gleisbettvariante aus, die von der Bürgerinitiative „Rettet den Eltenberg“ und dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) entwickelt wurde.

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.

Seitens der Stadt Emmerich am Rhein wird ausdrücklich kritisiert, dass die Variante mit ihrem vollumfänglichen Lösungsansatz keine Berücksichtigung in den Planungen gefunden hat. Eine Ursache hierfür ist die -ebenfalls kritisierte- Trennung der beiden Planverfahren für die Bundesstraße B8 (Planung durch Straßen NRW) und der Bahntrasse (Planung durch Deutsche Bahn). Die optimierte Gleisbettvariante mag in der Einzelbetrachtung insbesondere der EÜ Eltener Straße (B8) nachteilig sein, hat jedoch in der Gesamtbetrachtung über die geplante Streckenlänge inkl. Bahnhaltepunkt Vorteile gegenüber den beiden Einzelplanungen.

Aus diesem Grund wird nachdrücklich die Planung der optimierten modifizierten Gleisbettvariante gefordert.

Teil 2
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.

BÜ Felix-Lensing-Straße, km 64,940
Neu zu errichtende ländliche Wege, wie hier die Felix-Lensing-Straße, müssen so bemessen und bautechnisch ausgebildet werden, dass sie langfristig den erforderlichen Verkehrsbelastungen und den jahreszeitlich notwendigen Zugang zu den zu bewirtschaftenden Flächen ermöglichen.

EÜ B8 Hüthum, km 65,324
Weder im Lageplan, im Höhenplan noch im Bauwerksplan ist der geplante Geh- und Radweg in seiner Längsneigung (Gradiente) bemaßt. Lediglich im Erläuterungsbericht wird dargestellt, dass die max. Längsneigung 4,5 % beträgt. Die Stadt Emmerich am Rhein fordert, dass die Längsneigung den einschlägigen

Richtlinien an eine barrierefrei zu befahrene Straße richtet (RASt, ERA, EFA). Dies ist in den Planfeststellungsunterlagen darzustellen.

EÜ Am Moddeich, km 66,647
Die Eisenbahnüberführung Am Moddeich dient ausschließlich der Landwirtschaft, den Fahrten zwischen den Gehöften und den Acker- bzw. Wiesenflächen. Die nächstmöglichen Querungsstellen befinden sich in 1.100 m bzw. 1.300 m Entfernung. Diese Überführungen befinden sich jedoch entlang der Bundesstraße 8. Landwirtschaftliche Fahrzeuge sollten allerdings soweit möglich klassifizierte Straßen meiden, da sie durch ihre geringen Geschwindigkeiten und Überbreiten zu risikoreichen Überholmanövern bzw. Bremsmanövern führen und diese Fahren somit sehr unfallträchtig sind.

Landwirtschaftliche Fahrzeuge, sowie die entsprechenden Transportfahrzeuge unterliegen dem Zwang nach Kosten-Nutzen-Optimierung; dieser Zwang führt zu immer größer werdenden Maschinen und Gerätschaften. Inzwischen bestehen hier Höhen einschl. Ladung von 4,00 m und mehr. Land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge unterliegen nicht dem §46 StVO, der eine max. Fahrzeughöhe von 4,00 m vorsieht.

Gemäß §3 EKrG sind Baumaßnahmen so durchzuführen, dass sie der Sicherheit oder der Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung genügen.

Der Entwurf der DB AG sieht nach wie vor die Errichtung eines eingleisigen Eisenbahnüberführungsbauwerkes im Anschluss an das bestehende zweigleisige vor, dies unter Beibehaltung der jetzigen lichten Höhe von 3,35 m. Dies bedingt eine Sperrung gem. StVO für Fahrzeugen über 3,20 m (Verkehrszeichen 365) und reduziert die Nutzbarkeit des Bauwerkes erheblich.

In der aktuellen Situation ist für viele landwirtschaftliche Geräte eine Durchfahrt nicht mehr möglich und zwingt sie die Bundesstraße 8 mit den aufgezeigten Gefahren zu nutzen. Die Gefahrenlage erhöht sich. Eine Berücksichtigung der aktuellen Verkehrslage und auch der zukünftigen Verkehrsentwicklung findet nicht statt.

Nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein als Straßenbaulastträgerin ist es zwingend erforderlich, die lichte Höhe des Bauwerkes auf 4,50 m zu erhöhen. Dies entspricht einer Anpassung an die jetzigen und auch zukünftigen verkehrlichen Erfordernisse. Dies dient der Unterstützung der örtlichen Landwirtschaft sowie zu Reduzierung möglicher Gefahrenpunkte auf den klassifizierten Straßen.

EÜ Eltener Straße (B8), km 67.740 (Viadukt)
Gemäß Lageplan (Blatt 4) und Erläuterungsbericht wird die bestehende zweigleisige EÜ wird durch einen zweigleisigen Ersatzneubau mit Aufweitung im Straßenbereich ersetzt. Für das zusätzliche Gleis wird eine neue eingleisige EÜ errichtet. Aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein erscheint es jedoch sinnvoller, die beiden Bauwerke zu einem zusammenzufassen.

Auf Seite 41 des Erläuterungsberichtes wurden die lichten Abmessungen im Straßenbereich nicht beschrieben. Zudem ist in den Planungen zum Bauwerk (8.1

Blatt 4) im Schnitt B-B das Bauwerk über die beiden vorhandenen Gleise als Bestandsbauwerk gezeichnet. Die geplanten Höhen sind somit nirgends beschrieben. Die Planungen wiesen hier einen erheblichen Mangel auf.

Seitens der Stadt wird deshalb vorsorglich gefordert, dass die Straße rechtwinklig zu führen ist uns eine ausreichende Breite haben muss, um eine Weiterführung des geplanten Geh- und Radweges zu gewährleisten. Auch hier sind die geltenden Richtlinien gem. RASt, ERA und EFA anzuwenden.

Der Querschnitt des Gesamtbauwerkes soll nicht nur eine zweistreifige Fahrbahn der Erschließungsklasse 3, sondern auch einen einseitigen Zweirichtungsgeh-, -radweg enthalten.

Aufgrund der komplexen verkehrlichen Lage fordert die Stadt Emmerich am Rhein nach wie vor ein Sicherheitsaudit für diese EÜ.

BÜ Lobither Straße (L472), km 69,389
Der Lage des Geh-, Radweges an der südlichen Seite der Straße / des Bauwerkes kann nicht zugestimmt werden.

Bedingt durch den touristischen Wert der Verbindung Elten - Niederlande über die L472 hat die Stadt Emmerich am Rhein bereits in 2005 beim Landesbetrieb Straßenbau NRW die Errichtung eines Radwegs parallel zur Lobither Straße beantragt, mit der Bitte diesen in das Landesstraßenbauprogramm ‘Radwegebau an bestehenden Landstraßen UAIIr‘ aufzunehmen. Diesem Antrag wurde entsprochen, eine Umsetzung der Maßnahme hat bisher jedoch aufgrund des Prioritätswertes noch nicht stattgefunden.

Im Vorgriff und zur Beschleunigung des Vorhabens hat die Stadt Emmerich am Rhein bereits Grunderwerb getätigt. Somit befindet sich seitlich des Fahrbahnrandes der L472 zwischen dem jetzigen BÜ und der Landesgrenze bereits ein 5 m Streifen in öffentlicher Hand, der jederzeit mit einem Geh-, Radweg versehen werden kann.

Die Flächen befinden sich jedoch, bedingt durch die bestehende Bebauung, nördlich der neuen Straßentrasse. Sollte die Nebenanlage nun auf der südlichen Seite verbleiben, hieße dies, dass Fußgänger und Radfahrer zukünftig, nach Umsetzung des Landesstraßenbauprogramms, die Landstraße queren müssten.

Zur Vermeidung dieser zukünftigen Querungs- und somit potentiellen Unfallstelle für Radfahrer und Fußgänger kann die Stadt Emmerich am Rhein dem südlichen Verlauf der Geh-, Radweges in keinem Falle zustimmen und fordert eine Verlegung auf die nördliche Fahrbahnseite.

Bahnhaltepunkt Elten
Im Jahr 2021 fand im Vorgriff zum Deckblattverfahren eine Abstimmung des Bahnhaltepunktes Elten zwischen der Bahn, dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der Stadt Emmerich statt.

Die DB Netze tritt im Verfahren als Ausführende/Umsetzende auf, die Stadt Emmerich am Rhein als Rechtsbetroffene. Die Finanzierung des neuen Haltpunktes erfolgt durch den VRR, diese Mittel werden durch das Land NRW gefördert. Die

letztendliche Entscheidung über die Variantenwahl und die hierfür zu Verfügung stehenden Mittel obliegt dem
Verkehrsministerium NRW. Da im Sinne der umweltfreundlichen Mobilität der ÖPNV gestärkt werden muss, sollte die Entscheidung für einen Bahnhaltepunkt nicht nur zugunsten der kostengünstigsten Variante fallen. Vielmehr sollten Attraktivität und Erreichbarkeit des Standortes berücksichtigt werden.

Auf der Arbeitsebene wurde der Verwaltung und dem VRR eine Variantenuntersuchung der DB Netze vorgestellt. Auch fand hierzu am 06.05.2021 eine Ortsbegehung mit den beteiligten statt. Diese Untersuchung beinhaltet 5 Varianten, die sich zwischen der Sonderwykstraße und der Lobither Straße (neu) befinden. Betrachtet wurden bei dieser Untersuchung nicht nur die Wirtschaftlichkeit, sondern auch die Anbindung an den Ortskern und die Möglichkeiten des Park+Ride.

Im Deckblattverfahren ist nun (aus rein monetären Gründen) die sog. Variante 5 „neue Lobither Straße“ eingeplant. Der Bahnhaltepunkt befindet sich an der „neuen“ Lobither Straße, eine gute fußläufige Anbindung an den Ortskern ist nicht gegeben. P+R Möglichkeiten und eine Anbindung an den ÖPNV müssten neu geschaffen werden. Flächen im Bereich der Sportanlage stehen hierzu zur Verfügung. Bei dieser Variante wären Bahnsteigzuwegungen aus der neuen EÜ Lobither Straße erforderlich.

Durch die schlechte Ortsanbindung und somit den Auswirkungen auf die Fahrgäste wird die Variante weder vom VRR noch von der Stadt Emmerich bevorzugt.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr favorisierte aus wirtschaftlichen Gründen die Variante 5, da diese aber hinsichtlich der fußläufigen Erreichbarkeit vom/zum Ortskern schlechter abschneidet als die anderen Varianten, konnte sich der VRR die Variante 3 (alte Lobither Straße Nord) als Vorzugsvariante vorstellen.

Auf Wunsch des VRR wurde nach dem gemeinsamen Informationstermin am 15.07.2021 durch die DB geprüft, ob das zwischen Variante 2 (alte Lobither Straße Süd) und Variante 3 (alte Lobither Straße Nord) bestehenden Delta von 815.000 € reduziert werden könnte; dies war jedoch aufgrund der Platzverhältnisse sowie eines Funkmastes/TK-Anlagen nicht möglich.

Somit favorisiert der VRR nunmehr die kostengünstigere Variante 2 (alte Lobither Straße Süd). Die Erreichbarkeit für Fahrgäste zur Variante 3 ist identisch. Eine spätere Anbindung an die Eisenbahnüberführung Lobither Straße mit den damit einhergehenden Vorteilen für den ÖPNV und den Individualverkehr ist jedoch nicht möglich.

Die Stadt Emmerich am Rhein sprach sich zuerst für die Variante 4 (Lobither Straße alt + neu) aus. Dies beinhaltet nicht nur die optimale Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer aus dem Ortskern heraus, sondern beinhaltet auch optimale Ausbaumöglichkeiten für den ÖPNV, P+R und B+R im Bereich der heutigen Sportanlage.

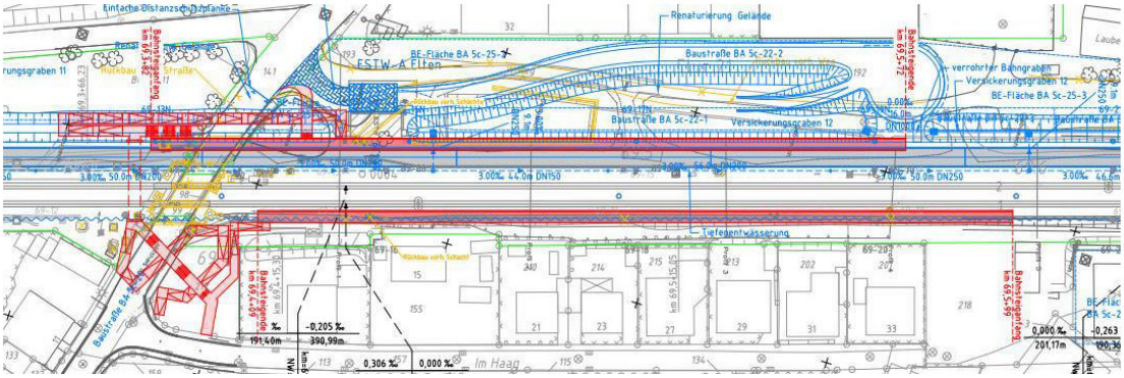
Bei Betrachtung der anfallenden Kosten und der Durchsetzbarkeit im Verfahren sieht die Stadt Emmerich die Umsetzung ihrer Vorzugsvariante 4 als unwahrscheinlich an. Das somit zu finanzierende Kostendelta, bei Entscheidung des VRR für deren Vorzugsvariante 2, beträgt 2.272.000 €. In Anbetracht der noch auf die Stadt Emmerich zukommenden Kosten und Verpflichtungen im Rahmen der Gesamtmaßnahme Betuwe sind diese Kosten nicht vertretbar.

Die Stadt Emmerich am Rhein favorisiert nunmehr die Variante 3 (Lobither Straße Nord).

2. Untersuchte Varianten

DB NETZE

Variante 3 (“alte„ Lobither Str. nördlich, km 69,3+82 - 69,5+99)



- Neue Personenunterführung erforderlich (Rampen- und Treppenanlage)
- Gewendeltes Rampensystem (bahnrechts) wegen ungünstiger Platzverhältnisse
- Ergänzung von Vorsignalwiederholern erforderlich

Diese bietet einen kurzen Weg für Fußgänger und Radfahrer; von Seiten der DB wurde signalisiert, das nicht mehr benötigte Flächen nach Fertigstellung des dritten Gleises für P+R und B+R zur Verfügung stehen würden. Eine Anbindung an den ÖPNV muss geprüft und geschaffen werden. Bei dieser Variante wäre die Möglichkeit einer späteren Anbindung an die Eisenbahnüberführung Lobither Straße und der daraus resultierenden Verbindung zu den Flächen der Sportanlage (ÖPNV, P+R, B+R) zu untersuchen. Seitens der Stadt Emmerich könnten Seitenwege angelegt werden, die zur Erschließung der Bahnsteige von der neuen Lobither Straße aus dienen könnten. Somit wären die Vorteile der Variante 4 (zwischen alter und neuer Lobither Straße) gegeben.

Das anfallende Kostendelta zur Vorzugsvariante (V2) des Mittelgebers, dem VRR beträgt 815.000 €; dieses erscheint aber in Hinblick auf die Vorteile als verhältnismäßig.

Sportplatz

Seitens der Stadt Emmerich am Rhein wird begrüßt, dass nun eine Alternative für den entfallenden Sportplatz an der Europastraße eingeplant wird. Der Standort befindet sich künftig bahnlinks an der neuen Lobither Straße. Dies bedingt, dass künftige Nutzer in der Regel die Bahn queren müssen, um zum Sportplatz zu gelangen, da sich der Siedlungsschwerpunkt bahnrechts befindet. Daher weißt die Stadt Emmerich drauf hin, das zum Sportplatz eine sichere Zuwegung auch für Kinder und ältere Personen sichergestellt werden muss.

Seitens der Vereine wurden mit Blick auf die kommende Maßnahme der Deutschen Bahn keine wesentlichen Investitionen getätigt. Die Entschädigung für die Umverlegung soll seitens der Bahn mittels Gutachter anhand des Zeitwertes der Anlagen erfolgen.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert, dass der künftige Sportplatz in einer Art und Weise ausgestattet wird, dass er den heutigen Anforderungen entspricht und sofort ohne zusätzliche Kosten nutzbar ist.

Bauwerksverzeichnis
Im Bauwerksverzeichnis werden in der laufenden Nummer 310 - 317 neue Zuwegungen für Rettungseinsätze inkl. Wendemöglichkeiten geplant. Künftige Eigentümerin und Unter-/Erhaltungspflichtige soll die Stadt Emmerich sein.

Die Stadt fordert nach wie vor, dass Zufahrten, Zuwegungen sowie Wendeanlagen in das Eigentum der DB Netz AG übergehen. Sie dienen der Sicherheit des Schienenverkehrs.

Schallschutzwände
Die Stadt Emmerich am Rhein fordert, dass sich die Lärmschutzwände möglichst harmonisch in das bauliche und landschaftliche Umfeld einfügen. Sie sieht sich durch die vorgeschlagene und sehr beschränkte Materialwahl (Aluminium) der Schallschutzwand in ihrem Recht auf die Gestaltung und Entwicklung ihres Stadtgebietes nach ihren eigenen Vorstellungen massiv beeinträchtigt.

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.

Stützwände
Stützwände werden entlang des Ortskerns von Elten über fast 733 m bahnlinks errichtet werden müssen. Bahnlinks erstreckt sich die Landschaft des Niederrheins, während bahnrechts der Ort Elten liegt. Aus diesem Grund sollen sich die Stützwände, die bis zu 6,5 m hoch sein werden, in dieses Landschaftsbild einfügen ohne die Trennwirkung zwischen Siedlung und Landschaft zu verstärken. Am besten geeignet, um dies zu erreichen, ist aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein die Betonstützwände zu begrünen.

Streckensicherheit
Im Rahmen der fortlaufenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung wurde in vielfachen Gesprächen seit 2016 zwischen Bundesumweltministerium, Bundesverkehrsministerium, Landesverkehrsministerium, MdBs, Vertretern der DB AG und der DB Netz AG sowie in planungsbegleitenden Gesprächen mit Vertretern des Eisenbahnbundesamtes Abstimmungen hierzu durchgeführt und im Ergebnis eine Kompromisslösung, das sogenannte „ganzheitliche Rettungskonzept“ an der Ausbaustrecke entwickelt.

Dieses Konzept basiert auf der Feststellung des Eisenbahnbundesamtes im Planfeststellungsbeschluss zum Verfahren im PFA 1.1, dass grundsätzlich eine

Löschwasserversorgung nachzuweisen ist. Die Realisierbarkeit der Inhalte des Kompromisses steht unter der Voraussetzung, dass alle sieben Anrainerkommunen (Oberhausen, Dinslaken, Voerde, Wesel, Hamminkeln, Rees, Emmerich) diesem Übereinkommen zustimmen. Nur unter Einhaltung dieser Voraussetzung wird das Paket umgesetzt und finanziert.

Unter Einhaltung der geltenden Gesetze und Regelwerke wurde in der Zeit bis 2018 ein Kompromiss zur Streckensicherheit erarbeitet.
Der Vorschlag beinhaltet ein Paket aus 2 Bestandteilen:
• Bestandteil 1: Löschwasserversorgung
• Bestandteil 2: zusätzliche Streckenzugänglichkeiten und Zuwegungen
Die im Zuge des Kompromisses getroffenen Festlegungen hierzu sind in Anlage 20 (Notfall- und Streckensicherheit) beschrieben.

Maßstab für die Beurteilung des hier vorliegenden Zuwegungskonzeptes für den PFA 3.5 sind die vom Arbeitskreis Streckensicherheit Betuwe in mehr als zweijähriger Arbeit entwickelten Anforderungen an die Streckensicherheit für die Ausbaustrecke 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen. Der Arbeitskreis wurde von der Arbeitsgruppe Betuwe der Bürgermeister und Bürgerinitiative -Vorsitzenden ins Leben gerufen und setzt sich personell zusammen aus Wehrführern bzw. ihren Stellvertretern der Berufs- und freiwilligen Feuerwehren aller 7 Anrainerkommunen mit einer Geschäftsstelle bei der Stadt Rees. Der formulierte Anforderungskatalog basiert auf eigenem Wissen und auf eigenen Erkenntnissen des Arbeitskreises sowie auf fachlichen Empfehlungen und Gutachten von Externen. Die Stadt Emmerich am Rhein schließt sich vollinhaltlich den nachfolgenden Anforderungen des Arbeitskreises Streckensicherheit und seinen dazu ergangenen Begründungen an und macht sich diese zu eigen.

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 Katstrophenschutzes NRW. Das System kann Landes – und ggf. auch Bundesweit eingesetzt werden, s. Einsätze Hochwasserkatastrophe Ahrtal 07 – 08.2021.

Seitens der Stadt Emmerich wurde ein zusätzlicher Brunnen zur Löschwasserversorgung bei km 68,750 bahnlinks (Sonderwykstraße) gefordert. Dieser ist in den Deckblattunterlagen nicht enthalten.

Ebenso wurde ein zusätzlicher Brunnen zur Löschwassererstversorgung bei km 69,390 bahnlinks (Lobither Straße alt) gefordert. Auch dieser ist in den Deckblattunterlagen nicht enthalten.

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.

Ver- und Entsorgungsleitungen
Im Bereich des Planungsabschnittes 3.5 kreuzen 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.

Externe Ausgleichsmaßnahmen
Im Rahmen der Offenlage des Deckblatts wurde mehrfach durch Dritte bei der Stadt Emmerich vorgetragen, dass Sie im Rahmen des Deckblattverfahrens angeschrieben wurden, es jedoch keine Betroffenheiten gibt. Es liegt der Verdacht nahe, dass die Grundbesitzdaten zu den externen Ausgleichsmaßnahmen fehlerhaft oder veraltet sind.

Emmerich am Rhein, den 13.06.2022

Peter Hinze
Bürgermeister