

## **Stellungnahme zur Beantwortung meiner Fragen zu TOP 16, ASE am 22.11.2011**

Bernd Nellissen (Ratsmitglied)

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,  
liebe Kolleginnen und Kollegen,

zunächst möchte ich mich ganz herzlich für die Beantwortung meiner Fragen bedanken, auch wenn nicht alle Fragen zu meiner Zufriedenheit beantwortet sind.

Die Fragen sind nicht neu, die Antworten insofern, als wir nun die Messwerte kennen, wobei ich ausdrücklich auch nach Höchstwerten, die die Menschen besonders belasten, gefragt habe, in der Beantwortung aber nicht genannt sind.

Ich habe die Fragen im Zusammenhang mit den Belastungen der Betuwe Linie zum Lärmschutz gestellt, weil der Lärm für die Bevölkerung konkret erfahrbar ist und die Fragen zur Streckensicherheit bzw. der Notfallsicherheit eher nur abstrakt erfahrbar sind.

Wie ernst die Bahn die Anliegen der Kommunen und ihrer Bürger nimmt, hat nicht zuletzt die Notfallsicherheitskonferenz im Rathaus Oberhausen vor einigen Tagen gezeigt, der die Bahn trotz Einladung wieder einmal fern geblieben ist.

Außer mir und Herrn Fiedler von der Verwaltung waren leider keine Vertreter der Emmericher Parteien und Fraktionen anwesend.

Bei dieser Konferenz haben unterstützt von den Abgeordneten des deutschen Bundestags Groschek (SPD) Weiss und Dött (beide CDU) die Vertreter der Feuerwehr eindrucksvoll dargestellt, welche Notfallsicherheitsmaßnahmen aus Sicht der Feuerwehr notwendig sind, um im Ernstfall überhaupt Menschenleben retten zu können.

Die Bahn verweigert konstant den Dialog hierüber (siehe mehrere Zeitungsberichte sowie WDR Fernsehen Lokalzeit Duisburg wie ZDF „Drehscheibe“).

Doch nun zum Lärmschutz :

Die in der Beantwortung meiner Fragen von der Verwaltung genannten Zugzahlen differieren zum großen Teil erheblich zu den Zahlen, die die verschiedenen Gutachterteams für die Ideenwerkstatt Kreis Wesel Betuwe Route (Code 24) zusammengetragen haben. Hier haben 3 verschiedene Gutachterteams (Doktorandenteam "Code 24", das Team Schüssler Plan sowie Peter Moik an einer integrierten Gesamtkonzeption zum Lärmschutz gearbeitet.

Auf Seite 5 der Kurzfassung Betuwe Code 24 werden Prognoseannahmen der DB Netz AG vom 22.10.2008 für Emmerich wie folgt genannt:

Reisezüge von 6.00 -22.00 Uhr	127
Güterzüge von 6.00 -22.00 Uhr	72
	199 Züge tagsüber insgamt
Reisezüge von 22.00 -6.00 Uhr	23
Güterzüge von 22.00-6.00 Uhr	79 !!!!!
	102 Züge nachts insgesamt

Zusammen also 301 Züge , d.h. pro Stunde 12,58 Züge , davon allein 79 Güterzüge in der Nacht.

Von niederländischer Seite habe ich am 19.11.2011- also vor 3 Tagen- anlässlich einer regelmäßigen Zusammenkunft von Politikern aus Deutschland und den Niederlanden sowie Vertretern verschiedener Bürgerinitiativen in Zevenaar erfahren, dass die Niederlande zugunsten ihres Ausbaus des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke beabsichtigen, den gesamten Güterverkehr deswegen ausschließlich über die Betuwe Linie abzuwickeln. Sollte sich dies bewahrheiten , können wir uns ausrechnen , was das für Emmerich bedeutet. Der bereits genannte Gutachter Moik geht von einer Kapazitätsgrenze auf der Bestandsstrecke von 696 Zügen pro Tag aus.

Die dänische Reederei Maersk hat inzwischen zehn 18000 TEU Schiffe bestellt. Da in Europa zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur der Rotterdamer Hafen die Kapazität eines solchen Schiffes fassen kann, bedeutet dies, dass alle diese Container über die Betuwe Linie rollen

werden. Um auf 18000TEU Traglast zu kommen ,ist davon auszugehen, dass die Schiffe über 23 Containerreihen in der Breite verfügen, wofür viele Kräne nicht ausgelegt sind.

In der Sachdarstellung zur Beantwortung meiner Fragen vom 20.09. 2011 verweist die Verwaltung darauf, dass die Bahn entgegen früherer Ankündigungen das Planfeststellungsverfahren zur Blockverdichtung nahezu zeitgleich mit den Planfeststellungsverfahren zur Anlage des 3. Gleises durchführen will und der bauliche Lärmschutz- abgesehen von einigen Abschnitten- erst im Zuge der Bauarbeiten zum 3. Gleis eingerichtet werden soll.

An ausgewählten Abschnitten z.B. wo nur einseitig auf der dem 3 . Gleis gegenüberliegenden Seite aktiver Lärmschutz eingerichtet werden soll, werden Lärmschutzwände schon früher errichtet.

Daraus ergeben sich für mich 2 Fragen :

1. Steht denn schon jetzt fest, wo aktiver und wo passiver Lärmschutz errichtet werden soll?
2. Falls ja, wie vereinbart sich dies mit dem Positionspapier der AG Betuwe, in der die Stadt Emmerich ja bekanntlich Mitglied ist?

In diesem Positionspapier steht unter Punkt 4 :

Zitat „ Der Vorhabenträger Deutsche Bahn AG ist gemäß § 41 Absatz1 BImSchG beim Lärm zum Vollschutz verpflichtet, der aktive Lärmschutz hat unbedingten Vorrang. Anlieger dürfen nur im absoluten Ausnahmefall auf passive Lärmschutzmaßnahmen verwiesen werden, wenn aktive Maßnahmen zu ganz unverhältnismäßigen Kosten führen würden“. Zitatende

In Beantwortung meiner Frage 1 benennt die Verwaltung gemessene Mittelwerte 65-70 dB /A tagsüber und in der Nacht 64-68 dB/A.

Was bedeutet dies für z. B. die Realschule und das Altenheim schon zum gegenwärtigen Zeitpunkt?

Denn in dem bereits zitierten Positionspapier der AG Betuwe auf der Grundlage eines Rechtsgutachtens steht unter Punkt 1:

Zitat „Schon heute können Betroffene von dem Eisenbahnunternehmen (DB AG) auf der Grundlage des § 906 BGB Lärmsanierungsansprüche geltend machen, wenn die

Orientierungswerte einer Lärmbelastung von 70 dB/A tags und 60dB /A nachts in Wohngebieten erreicht oder bereits überschritten werden“. Zitatende

Wird die Stadt Emmerich nach Ablauf der Messungen von einem Jahr und dem Erreichen der Grenzwerte hier entsprechend tätig werden?

Der Beantwortung meiner 2. Frage entnehme ich, dass die Verwaltung erst im Rahmen der Planfeststellung tätig werden will.

Dies widerspricht zumindest der Aussage des Mitglieds des Deutschen Bundestags , Sabine Weiss (CDU Dinslaken), die im Rahmen der bereits genannten Notfallsicherheitskonferenz in Oberhausen alle Beteiligten dazu aufgefordert hat, „die Probleme im Vorfeld der Planfeststellungsverfahren zu lösen“.

In Beantwortung meiner 3. Frage hält die Stadt Forderungen zum effektiven Lärmschutz(wie Nachtfahrtverbot etc.) aufgrund normativer Regelungen für nicht durchsetzbar.

Ich halte diese Position- wie die gesamte Strategie in der Betuwe Frage- für viel zu defensiv. In einer demokratischen Zivilgesellschaft kommt es doch nicht allein darauf an, ob berechnete Forderungen durchgesetzt werden können, vielmehr müssen doch in einem solchen Verfahren zunächst Forderungen formuliert und in die Öffentlichkeit getragen werden, bevor sie (die Forderungen ) durchgesetzt werden können.

Wer die eigenen Forderungen zum Schutz der Bevölkerung nicht formuliert und artikuliert, darf sich am Ende nicht wundern, wenn die offenbar übermächtige Bahn auf der Grundlage von Sonderrechten aus dem 19. Jahrhundert sich über alle Lebensinteressen der Kommunen und ihrer Bevölkerung hinwegsetzt.

Zur Beantwortung meiner 4. Frage wird darauf verwiesen, dass die DB AG eine eigene Infoveranstaltung zum gegebenen Zeitpunkt abhalten wird.

Diese Art von Veranstaltung ist auch in Emmerich hinreichend bekannt und hat bislang für unsere Stadt und unsere Bürger zu gar nichts geführt außer zu noch größerer Verärgerung der Bürger .

Meiner Meinung nach sollte die Stadt Emmerich- auch wenn sie nicht Herrin des Verfahrens ist- dafür aber umso mehr Betroffene , eine eigene Bürgerinformation durchführen, aus der für alle Interessierten und Betroffenen nachvollziehbar hervorgeht, dass wir hier alle über alle Parteigrenzen hinweg in der Betuwe Frage an einem Strang ziehen.

Zu Beantwortung Frage 5:

Blockverdichtung führt selbstverständlich zu einer Steigerung der Zugverkehre, sonst würde sie ja nicht vorgenommen. Dies ist so sicher, wie das berühmte Amen in der Kirche, und ohne effektiven Lärmschutz wird die „Verlärmung“ stärker.

Der Einbau von Schienenstegdämpfern u.a. vor einigen Wochen in Emmerich auf insgesamt ca. 3,4 km an 2 verschiedenen Stellen ist nicht nur nach meiner Wahrnehmung als Anwohner ein Placebo. Vielmehr hat dies die von der Rheinischen Post durchgeführte und am 19.11.dieses Jahres veröffentlichte Messung bestätigt. Zitat RP vom 19.11.2011: „Ob ein Güterzug lauter und leiser ist, liegt nicht an den Schienen, sondern an den Waggonen selbst. Züge, die sichtbar neueren Datums sind , liegen bei unserem Test etwa bei 88 Dezibel. Sind ältere Wagen zu erkennen, geht der Lärmpegel nach oben. Es sind vor allem die Räder, die den Lärm machen“. (Zitatende)

Frage 6 beantwortet die Verwaltung erneut mit dem Verweis auf anstehende Planfeststellungsverfahren, um die Bürger „ vor einer drohenden Verlärmung zu schützen“. Alle Anwohner und deren Besucher wissen jedoch seit Jahren, dass diese „Verlärmung“ bereits seit Jahren in zunehmendem Maße in Gang ist, die Lebensqualität erheblich beeinträchtigt ist, von gesundheitlichen Schäden ganz zu schweigen.

Insgesamt für alle die Betuwe betreffenden Fragen (Sicherheit, Lärm, Eisenbahnquerungen etc.) ist aus meiner Sicht die Emmericher Gesamthaltung zu passiv und defensiv und damit wenig Erfolg versprechend.

Ich kann an dieser Stelle nur an alle Fraktionen im Rat, an alle Parteien und Bürgerinitiativen appellieren, sich in Zukunft intensiver , offener und gemeinsamer mit

den anstehenden Bedrohungen durch die Betuwe Linie auseinanderzusetzen, um abzusehenden Schaden von der Stadt und ihren Bürgern fernzuhalten.

Ich kann mir nur schwer vorstellen, dass die bislang eingeschlagene Strategie mit dem Umgang der Betuwe und der übermächtig erscheinenden Bahn allein in (Hinterzimmer)Gesprächen, wenn man denn überhaupt geladen ist, den nötigen Erfolg im Interesse der Stadt bringen wird. Die Bahn wird den Weg des geringsten Widerstands gehen und sich um die Interessen der Stadt Emmerich nicht wirklich kümmern. Das müssen wir schon selbst tun.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Bernd Nellissen (Mitglied im Rat der Stadt Emmerich)