

Vorschlag für einen Ratsbeschluss bezüglich Nachforderungen der Stadt Emmerich zum Forderungskatalog der Anrainerkommunen ABS 46/2 sowie zu Nachforderungen zu den PFA 3.3 und 3.5 der Planung der Betuwelinie

Die Verwaltung wird beauftragt, bezüglich der Planung der Betuwe-Linie in Emmerich

- a) die Verlängerung der Lärmschutzwand bahnrechts von Km 53.750 bis 53.820 im PFA 3.3 im Ortsteil Praest-Berg
- b) die Errichtung einer durchgehenden Lärmschutzaußenwand bahnrechts von Km 56.300 bis 57.500 im PFA 3.3 im Ortsteil Vrasselt
- c) die Errichtung einer Lärmschutzwand bahnrechts von Km 70.550 bis 71.200 im PFA 3.5 Emmerich-Elten
- d) die Verwirklichung der optimierten Gleisbettvariante im Planungsfeststellungsabschnitt 3.5 der Planung der Betuwe-Linie in Emmerich – Elten

zum Forderungskatalog der Anrainerkommunen nach zu melden und diese Forderungen, soweit noch nicht geschehen, auch in den Planfeststellungsverfahren 3.3 und 3.5, insbesondere auch in dem derzeit laufenden Deckblattverfahren zum PFA 3.3 nach zu melden.

Begründung:

zu a):

Es handelt sich um einen Lückenschluss bahnrechts bis an die dortige östliche Böschung der SÜ Baumannstraße. Dadurch verbessert sich der Lärmschutz im Ortsteil Berg nördlich der Bahnlinie.

Dies ergänzt im Ortsteil Berg die von der Stadt Emmerich geforderte Lärmschutzwand bahnlinks von Km 53.300 – 54.000 zur Verbesserung des Lärmschutzes südlich der Bahnlinie.

Zu b):

Die bisherige Planung der DB sieht nur die Errichtung einer Lärmschutzwand bahnrechts zwischen den Gleisen und dem Bahnweg bis Km 56.300, d.h. bis zur Grünen Straße, vor. Von Km 56.300 bis 57.350 ist dagegen nur eine Lärmschutzmittelwand zwischen dem bisherigen rechten Bahngleis und dem neuen dritten Gleis vorgesehen. Um die Bewohner der Häuser bahnrechts bis Km 57.300 ausreichend vor Lärm zu schützen ist aber eine durchgehende Lärmschutzwand von 3 bis 4 Meter Höhe zwischen dem neuen dritten Gleis und dem Bahnweg erforderlich, und zwar bis Km 57.500, d.h. bis 100 Meter vor dem Schwarzen Weg. Die bisher geplante Lärmschutzmittelwand muss allerdings erhalten bleiben, weil sonst der Lärmschutz für die Bewohner der Häuser bahnlinks verschlechtert würde. Wollte man dies durch eine Erhöhung der Lärmschutzwand bahnlinks ausgleichen, so würde diese Erhöhung aus statischen Gründen zu einem unverhältnismäßig

hohen Mehraufwand führen. Deshalb ist es sinnvoller, die Planung der Lärmschutzwand aufrechtzuerhalten. Durch die hier vorgeschlagene Lösung ist es allerdings nicht möglich, für die betroffenen Wohnhäuser bahnrechts eine Lärminderung zu erreichen, die einen ergänzenden passiven Lärmschutz nach den anzuwendenden Vorschriften überflüssig machen würde. Gegenüber der bisherigen Planung ergäbe sich aber eine deutlich spürbare Lärminderung im Umfeld der betroffenen Wohnhäuser. Hierzu ist es aber auch erforderlich, das Brückenbauwerk der Eisenbahnüberführung Broichstr. entsprechend einzurichten.

Soweit bisher nur eine Lärmschutzwand bahnrechts bis Km 56.400 - 57.000 unter Verzicht auf die Mittelwand gefordert wurde, sollte dies aus den vorgenannten Gründen nicht aufrechterhalten, sondern durch die oben genannte weitergehende Forderung ersetzt werden.

zu c):

Der Lärmschutz an dieser Stelle sollte als 3m hohe Lärmschutzwand in Verlängerung der geplanten Lärmschutzwand bahnrechts bis zur Haagschen Straße ausgeführt werden. Er dient dem Schutz der Wohnbebauung an der Von-Lochner-Straße und der Zevenaarer Straße nördlich der Haagschen Straße. Ca. 170 m nordwestlich des jetzigen BÜ Haagsche Straße. Überquert die Bahntrasse und damit auch die gewünschte Lärmschutzwand im Winkel von etwa 45° die dortige Erdgasleitungstrasse Ein von einigen Anwohnern gewünschter Lärmschutzwand sollte nicht gefordert werden. Er dürfte aus Sicherheitsgründen nicht über der Erdgasleitungstrasse errichtet werden. Deshalb käme er erst nordwestlich der Querung der Erdgasleitungstrasse in Betracht. Er würde aber aus technischen Gründen und wegen seiner Aufstandsweite verhindern, dass dort noch zwischen der Bahntrasse und der parallel verlaufenden Erdgasleitungstrasse Bäume stehen dürften.

zu d):

Die Forderung ist bereits im sogenannten Niederrheinischen Appell der Anrainerkommunen enthalten gewesen. Die beiden Ratsbeschlüsse vom 19.12.2017 über die Weiterleitung des Forderungskataloges der Stadt an den Projektbeirat für die Ausbaustrecke zur Eingabe Nr. 13/2017, Vorlage: 05 – 16 1305/2017 und zur Eingabe Nr. 15/2017, Vorlage 05 – 16 1325/2017 enthalten beide ausdrücklich die Begründung:

„Basis vorgenannten Beschlusses bilden, wie dargestellt die städtischen, in das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren eingebrachten Stellungnahmen zu den Abschnitten 3.3 und 3.4. Darüberhinausgehende Forderungen (vgl. verbliebene Mehrforderungen aus den Eingaben 13/2017; 15/2017) behält sich der Rat der Stadt Emmerich am Rhein im Sinne des Nachfolgenden vor.

Ziel ist es, einen Beschluss des Deutschen Bundestages im Hinblick auf einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt für die ABS 46/2 zu erwirken (analog BT Drs. 18/7365 Projekt „Rheintalbahn“). Die Initiative soll Anfang 2018 bei den zuständigen

Bundestagsabgeordneten abgefragt werden: bei positivem Ergebnis ist der städtische Forderungskatalog dann zu ergänzen.“

Da die zuständigen Bundestagsabgeordneten sich inzwischen um einen entsprechenden Beschluss des Bundestages bemühen, liegt diese Voraussetzung für eine Ergänzung vor.

Nachdem die Stadt Emmerich inzwischen im Planungsverfahren von Straßen NRW zur Beseitigung des Bahnübergangs Emmericher Straße in Elten eine schriftliche Stellungnahme abgegeben hat, in der die Verwirklichung der optimierten Gleisbettvariante entsprechend der Ausgestaltung durch den Sachverständigen Walter Hensel in seinem Gutachten vom 18.03.2016 gefordert worden ist und die Stadt Emmerich dies auch im Planfeststellungsverfahren der DB, PFA 3.5, im Anhörungstermin vom 20.11.2018 gefordert hat, gehört dies ebenso wie von anderen Kommunen geforderte Umplanungen in diesen Katalog.

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass nach der einzigen bisher vorliegenden detaillierten Berechnung, die Verwirklichung der optimierten Gleisbettvariante nicht teurer wäre als die Verwirklichung der entsprechenden Pläne von DB und Straßen NRW. Im Gegenteil sind nunmehr geringere Kosten zu erwarten, denn im Anhörungstermin vom 20.11.2018 hat die DB mitgeteilt, dass nunmehr die beiden Eisenbahnbrücken des sogenannten „Viaduktes“ aus dem Jahr 1855 doch ersetzt werden müssen, wobei dies nicht mit Mitteln der Ausbaustrecke ABS, sondern mit Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (für den Bestand der Strecke) geschehen wird.

Durch die Verwirklichung der optimierten Gleisbettvariante würden insgesamt weniger Kosten entstehen. Sofern aber die gesamte Planung von der DB übernommen würde, würden die Kosten hier steigen, während sie für Straßen NRW entfielen. So betrachtet ergäbe sich also eine Erhöhung der Kosten für die DB.

Im Übrigen könnte die DB, wenn sie die optimierte Gleisbettvariante übernehmen würde, auch noch Abänderungen und/oder Ergänzungen an der vorgeschlagenen Planung vornehmen. Hinzu kommt auch noch die Möglichkeit, dass sich Kosten durch den inzwischen eingetretenen Zeitablauf seit Planungsbeginn erhöhen.

Ohne Nachmeldung wäre zu befürchten, dass eventuell die Realisierung der optimierten Gleisbettvariante daran scheitern könnte, dass sie in einem Beschluss des Bundestages über die Finanzierung weiterer Maßnahmen nicht enthalten wäre.

24.06.2020