

Konzept für den öffentlichen Personenverkehr in Emmerich – ein lokaler Beitrag für die Verkehrswende (3. Fassung 04.10.21)

--- **Bild 1- Grafik von Prof. Rockström (siehe Bilddatei)**

--- **Warum beschäftigt sich der NABU mit diesem Thema?**

--- Der schwedische Umweltforscher Prof. Rockström, der 2017 den Deutschen Umweltpreis erhalten hat, hat durch seine Forschungen einen Überblick geschaffen, welche Umweltprobleme schon heute die planetarischen Belastungsgrenzen überschritten haben. Artensterben, Stickstoffüberschüsse und der Klimawandel sind demnach die drängendsten, aber nicht die einzigen Probleme.

--- Die Verkehrswende ist einer der wichtigsten Beiträge für eine erfolgreiche Klimaschutzpolitik. Sie bewirkt nämlich eine Verringerung des Ausstoßes von Kohlendioxid. Erfolge im Klimaschutz sind aber auch wichtig für den Artenschutz und für die Senkung von Stickstoffemissionen. Insbesondere bewirken eine Verringerung des Straßenverkehrs und der Ersatz von Benzin- und Dieselmotoren durch Elektromotoren im Straßenverkehr gleichzeitig auch die Verringerung von Stickstoffemissionen.

--- **Wie schaffen wir die Verkehrswende?**

Hierzu gibt es viele Vorschläge für Maßnahmen, die für die gesamte Bundesrepublik oder sogar für die gesamte EU gelten sollen und insbesondere einen stufenweisen Ausbau des Netzes der öffentlichen Verkehrsmittel beinhalten. Diese sollen dann zu deutlich geringeren Preisen oder auch kostenlos benutzt werden können. Finanziert werden könnte der Betrieb z. B. durch ein Umlagesystem wie den Semestertickets für Studierende. Darum soll es hier nicht gehen. Hier soll ein Konzept von Maßnahmen vorgestellt werden, das hier bei uns im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs die Verkehrswende ermöglichen würde.

Die Maßnahmen sollen wie Puzzleteile zu anderen Maßnahmen passen, die nur Emmerich betreffen, aber auch die Nachbargemeinden und die Region, und sie sollen auch jede für sich schon sinnvoll sein. Unklar ist nämlich, was wann auch umgesetzt werden kann. Aber wir müssen vor Ort zeigen, was möglich wäre. Wenn das überall geschieht, dann sind auch bundesweit durchgreifende Regelungen politisch eher durchsetzbar.

--- Die Verringerung des Straßenverkehrs ist im ländlichen Raum besonders schwierig und aufwendig, weil hier besonders große Aufwendungen für attraktive Alternativen notwendig sind. Aber gerade deswegen wird sich hier entscheiden, ob wir zu einer echten Verkehrswende finden werden. Aber speziell die Förderung des öffentlichen Personenverkehrs dient gleichzeitig auch der Förderung von Bildung, Wirtschaft und Freizeitgestaltung und trägt zu einem ausgewogenen Verhältnis zwischen der Bevölkerungsentwicklung im städtischen und im ländlichen Raum bei. Kommunen können in eigener Kompetenz die Planung von Fuß- und Radwegen bestimmen, eingeschränkt noch die Planung von Straßen, Buslinien und Bahnverbindungen mitbestimmen, aber gar nicht mehr den Anschluss an den Schienenfernverkehr. Aber sie können und müssen sich auf Grund ihrer Kenntnisse der örtlichen Verhältnisse in die Entscheidungsprozesse einbringen, und zwar im Austausch und Verbund mit den Städten der Ballungsgebiete.

Deshalb fangen wir bei der Darstellung unserer Vorschläge nicht bei den Fußwegen an, sondern bei dem Anschluss an den Personenfernverkehr.

--- Bild 2 ICE-gerechte lange Bahnsteige

---ICE-Halt Kleve/ Emmerich im Emmericher Bahnhof sinnvoll?

--- Ein guter Anschluss an den Personenfernverkehr setzt eine Zusteigemöglichkeit im Emmericher Bahnhof voraus.

Wegen des Taktes der übrigen Zugverbindungen und des steigenden Güterverkehrs ist eine Forderung nach einem zusätzlichen schnellen Personenzug unterhalb des ICE nicht durchsetzbar. Es bleibt nur die Möglichkeit des ICE-Haltes alle zwei Stunden. Bei einem zweiten ICE von Amsterdam über Essen nach Berlin alle zwei Stunden, der von den Niederlanden gewünscht wird, wäre ein ICE-Halt dann jede Stunde denkbar.

Ein zweiter ICE auf der Hollandstrecke wäre in jedem Fall für den Niederrhein vorteilhaft. Ein ICE-Halt in Wesel würde das noch verbessern. Aber was würde ein ICE-Halt in Emmerich bringen?

--- Technisch wäre das kein Problem, weil in Emmerich nach wie vor eine Nothaltestelle mit ausreichend langen Bahnsteigen vorhanden ist. Da der Emmericher Bahnhof nur mit max. 140 km/h durchfahren werden darf, ergäbe sich eine theoretische Fahrzeitverlängerung von nur ca. drei Minuten. Dies ist relativ wenig, zumal die Strecke laut Bundesverkehrswegeplan ohnehin nur für max. 160 km/h ausgebaut wird. Praktisch müssen ohnehin die häufigen Störungen vor der Einfahrt in die Niederlande berücksichtigt werden.

--- Der Bedarf ergibt sich aus der Zahl von ca.230.000 Einwohnern im Umkreis von 15 km, der hohen Zahl von Pendlern vor allem in Richtung Duisburg und Umgebung, dem Standort der Hochschule Rhein/Waal und der andernfalls sehr schlechten Anbindung an den Personenfernverkehr. Letzteres ist ausschlaggebend dafür, dass ein Haltepunkt in Wesel wegen der dort ungleich besseren und kürzeren Anbindung an den Fernverkehr nur einen geringeren Vorteil für die Verkehrswende bringen würde. Ein Halt eines zweiten ICE über Essen nach Berlin brächte sogar eine völlig neue Situation. Die Bedeutung des Emmericher Bahnhofs als Fernbahnhof für den Personenverkehr würde wieder so sein wie vor ca. 30 Jahren.

--- Wirtschaftlich würde es sich für die DB auch auszahlen, denn in Zukunft wird erst recht allenfalls der Personenfernverkehr profitabel sein. Der würde aber auch neue Kunden gewinnen helfen.

---Letztlich geht es vorrangig darum, die „Karawanen“ von PKW zwischen den Niederlanden und dem Kreis Kleve und der Rhein-Ruhr- Metropolregion zu reduzieren. 72.000 Pendler im Kreis Kleve, die vorrangig in Richtung Rhein-Ruhr orientiert sind, stellen eine große Herausforderung dar.

--- Bild 3 Bahnhofsumfeld, Durchbindung von Gleis 1

Durchbindung des Kopfgleises 1

--- Die Nahverkehrsverbindung RE 19 nach Arnheim sollte ausgebaut werden, indem alle Züge bis Arnheim durchfahren. Gleis 1 sollte (wie früher schon einmal geplant) u.a. deshalb durchgebunden werden, womit aber auch die Flüssigkeit des gesamten Bahnverkehrs (Personenverkehr und Güterverkehr einschließlich der Hafenbahn) – insbesondere auch bei Störungen - gesteigert werden könnte.

--- Bild 4 Busbahnhof

Buslinien

--- Das Netz von Buslinien muss dichter geknüpft werden und an den Bahnhöfen Emmerich und Kleve zu einem Doppelknoten verbunden und an die Bahnverbindungen angeschlossen sein.

--- Dazu muss eine Schnellbusverbindung Nijmegen—Kleve—Emmerich--Rees/Isselburg an der Ausfahrt der A3--Bocholt-Münster geschaffen werden, die die vier Hochschulen und die wichtigsten Bahnhöfe miteinander verbindet. Dazu muss die Schnellbuslücke zwischen Emmerich und Bocholt geschlossen werden. Die Fahrzeit zwischen Emmerich und Nijmegen muss auf echtes Schnellbusniveau verkürzt werden.

--- Der Takt der Buslinie zwischen Emmerich und Kleve muss verdichtet werden, um Ziele in Kleve, aber auch entlang der Bahnlinie Kleve – Düsseldorf ohne Auto besser erreichen zu können.

--- Dazu kann eine Verlängerung der Linie 88 von Rees zum Bahnhof Emmerich bis nach Kleve beitragen und zugleich auch von Vrasselt bis Rees erstmals eine durchgehende Verbindung nach Kleve schaffen.

--- Weitere Buslinien müssen verbessert oder neu eingerichtet werden.

--- Eine neue Linie sollte das ehemalige Kasernengelände mit der Innenstadt, dem Bahnhof und den Gewerbegebieten miteinander verbinden.

--- Die beiden grenzüberschreitenden Buslinien von Rijnwaarden über Elten nach Zevenaar (niederl. Buurtbus) und vom Bahnhof Emmerich nach `s-Heerenberg (Busunternehmen Look) reichen nicht aus. Die Linie nach `s-Heerenberg müsste weiter ins „niederländische Hinterland“ des Emmericher Bahnhofs verlängert werden, u.a. um mehr Niederländern einen besseren Zugang zum Personenzugverkehr nach Deutschland zu verschaffen.

Der deutsche Bürgerbus und der niederländische Buurtbus müssen erhalten und durch die Verbesserung des gesamten öffentlichen Verkehrssystems gestärkt werden, damit sie erhalten bleiben.

--- Das feste Netz von Buslinien muss durch ein flexibleres System ergänzt werden, z. B. durch kleine Rufbusse und/oder Sammeltaxis sowie Mitfahrbänke und durch die Verknüpfung mit Carsharing-Angeboten.

--- Können diese Vorschläge auch in einem gut abgestimmten Verbund realisiert werden und benötigt man nur eine Fahrkarte für die gesamte Fahrt vom Start bis zum Ziel, dann wird daraus ein „Hop on, Hop off“-System, das eine deutliche Attraktivitätssteigerung bewirken kann.

---Das Park-and-Ride-System muss verbessert werden, und zwar an allen drei Bahnhaltstellen.

Bild 5 Bahnhof, Empfangsgebäude und Bahninfrastruktur

Bild 6 Lösung Löwentor (der DB), Brachfläche am Blinden Weg

Erreichbarkeit des Bahnhofs

--- Die Bahnsteige und der Fußgängertunnel müssen von beiden Seiten des Bahnhofs optimal für Radfahrer, Fußgänger und Körperbehinderte erreichbar sein. Dazu sind ein alle Gleise unterquerender Fußgängertunnel sowie Aufzüge und Rampen erforderlich. Die Straßenunterführung

Löwentor muss einen Rad-/Fußweg erhalten, um eine sichere Erreichbarkeit des Bahnhofs am Kreisverkehr vorbei zu schaffen.

Fahrradboxen müssen ein sicheres Abstellen der Fahrräder ermöglichen.

Parkplätze für PKW müssen nicht nur südlich der Gleise, sondern auch nördlich davon am Blinden Weg eingerichtet werden. Der Busverkehr muss verkehrsgünstig zu einem Busbahnhof nahe an den Gleisen geführt werden.

--- Bild 7 Bahnhof, Empfangsgebäude und Bahnhofsinfrastruktur

Empfangsgebäude und Bahnhofsinfrastruktur

--- Entsprechend der angestrebten Bedeutung des Bahnhofs lohnt sich umso mehr die dringend benötigte Verbesserung der Infrastruktur:

Dazu ist unbedingt die Bahnhofshalle für die Fahrgäste zu erhalten. Tut die DB das nicht, müsste die Stadt Emmerich die Halle kaufen, um eine andere Nutzung zu verhindern.

Wiederinbetriebnahme der Toilette, Verbesserung des Verpflegungsangebotes, Fahrradverleih und eventuell eine Fahrradstation gehören auch zu einer angemessenen Infrastruktur. Immerhin sind ein Reisezentrum und ein Zeitschriftenladen in der Bahnhofshalle schon vorhanden, ferner ein Taxiunternehmen, eine Apotheke und ein Hotel in unmittelbarer Nähe. Aber auch die vorhandenen Einrichtungen müssen durch den Ausbau der gesamten Infrastruktur gestärkt werden, damit sie erhalten bleiben.

--- Bild 8 Bahnhofsteilpunkt Elten (Lageskizze entspr. der optimierten Gleisbettvariante)

--- Bild 9 Bahnhofsteilpunkt Elten (Aufzug und Treppen)

--- Bahnhofsteilpunkt Elten

Er muss möglichst ortskernnah eingerichtet werden und für Fußgänger und Körperbehinderte gut erreichbar sein., und zwar entsprechend dem Vorschlag von der BI Rettet den Eltenberg und dem Naturschutzbund. Das setzt voraus, dass die optimierte Gleisbettvariante verwirklicht wird und nicht die Planung der DB.

--- Bild 10 Bahnhofsteilpunkt Praest (Lageskizze)

--- Bild 11 Bahnhofsteilpunkt Praest (Rampe und Treppenhaus)

--- Bahnhofsteilpunkt Praest

Er muss möglichst ortskernnah eingerichtet werden und für Fußgänger und Körperbehinderte gut erreichbar sein entsprechend dem Vorschlag von Johannes. ten Brink und NABU.

--- Bild 12 Ein- und zweiseitige Radwege

--- Rad- und Fußwege

--- Ein verbessertes Netz von Radwegen erleichtert die Zugänglichkeit der drei Bahnhaltedpunkte. Es dient aber auch der innerörtlichen Vermeidung von Autoverkehr. Fahrradstraßen und Geschwindigkeitsbeschränkungen wie z.B. grundsätzlich Tempo 30 in Städten könnten zu einer erheblichen Qualitäts- und Sicherheitssteigerung des gesamten Fußgänger- und Radverkehrs führen. Wenn Rad- und Fußgängerverkehr und der öffentliche Personenverkehr attraktiver werden, dann steigt auch generell die Bereitschaft, von vorneherein auf Autofahrten zu verzichten, bzw. im Einzelfall ohne Auto den Zielort zu erreichen.

--- Bild 13 Grafik von Prof. Rockström

--- Schlussbetrachtung

Die Verkehrswende kann nur stufenweise erreicht werden. Sie bedeutet nämlich einen Umstieg, der viele Entscheidungen der Gesetzgeber und Regierungen und viele Investitionen in den öffentlichen Personenverkehr voraussetzt. Die Verkehrswende setzt aber auch die Bereitschaft zum Umstieg vor Ort von den Bürgern und Politikern in unserer Stadt und den Nachbargemeinden voraus. Aber jeder Teilerfolg hilft uns und den nächsten Generationen.

Verfasser:

Adalbert Niemers, Eltener Str. 10, 46446 Emmerich, Tel. 02822-70382, Mail niemers@outlook.de

Johannes ten Brink, Heideweg 31, 46446 Emmerich, Tel. 02822-70170, Mail joh.tenbrink@t-online.de