

**LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW**  
Beratung . Mitwirkung . Koordination

Landesbüro der Naturschutzverbände NRW · Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen

Bezirksregierung Düsseldorf  
Postfach 300865

40408 Düsseldorf

**Per Fax vorab (ohne Anlage): 0211-475-3999**

Ihr Schreiben vom  
21.02.2022

Ihr Zeichen  
25.17.01.01-15/2-14

Unser Zeichen (Bitte unbedingt angeben)  
KLE 13-05.14 DB / 02.22

**Planfeststellungsverfahren nach §18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit §§ 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz /VwVfG) für den dreigleisigen Ausbau der Strecke „ABS 46/2 Grenze D/NL-Emmerich-Oberhausen, PFA 3.4 Emmerich Anhörungsverfahren/1. Deckblattverfahren**

Hier: Stellungnahme der in NRW anerkannten Naturschutzverbände BUND und NABU

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und in Vollmacht der anerkannten Naturschutzverbände BUND und NABU nehme ich zur o.g. Deckblattänderung wie folgt Stellung:

Die im bisherigen Verfahren abgegebenen Stellungnahmen vom 30.04.2014 und 11.01.2018 werden aufrechterhalten, soweit sie nicht ausdrücklich in dieser Stellungnahme abgeändert werden.

**1. Fehlendes Gesamtverkehrskonzept**

Nach wie vor fehlt ein sinnvolles Gesamtverkehrskonzept, was schon in der Stellungnahme vom 30.04.2014 thematisiert wurde.

Dies hat jetzt u.a. dazu geführt, dass die Niederlande den Gefahrgutverkehr von Deutschland in die Niederlande nach Rotterdam auf die Betuwe-Linie konzentriert haben. Außerdem wird dem Gedanken der Verkehrswende nicht Rechnung getragen, sodass auch in diesem Deckblattverfahren Planungen enthalten sind, die sinnvolle und zum Teil sogar notwendige Maßnahmen zur Ermöglichung der Verkehrswende verhindern. Dadurch wird insbesondere auch der Stadt Emmerich die Möglichkeit genommen, ein sinnvolles Radverkehrskonzept zu realisieren, das die Trennwirkung der Bahnstrecke überwinden kann.

LANDESBÜRO DER  
NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

Ripshorster Str. 306  
46117 Oberhausen

T 0208 880 59-0208-8805915  
F 0208 880 59-29

E info@lb-naturschutz-nrw.de  
I www.lb-naturschutz-nrw.de

Sie erreichen uns

Mo - Fr 9.00 bis 13.00 Uhr  
Mo - Do 13.30 bis 16.00 Uhr

**Auskunft erteilt:**

Herr Mackmann

**Datum**

06.04.2022 Ma

Träger des Landesbüros der  
Naturschutzverbände NRW



Diese verfügt in Zukunft über weniger Querungsmöglichkeiten. Zudem wirken sich auch die Tröge der Straßenunterführungen nachteilig für den Radverkehr parallel zur Bahnstrecke aus. Infolgedessen wird insoweit auch in die Planungshoheit der Stadt eingegriffen (siehe dazu insbesondere die Ausführungen in der Stellungnahme der Stadt Emmerich zu 1. Und 2. bzw. hier unten zu 5.2 und 5.3).

Es ist nicht die Absicht der Naturschutzverbände, den Ausbau der Bahnstrecke im fortgeschrittenen Planungsstadium herauszuzögern, jedoch müssen offensichtliche Mängel in der Planung baldmöglichst beseitigt werden.

## **2. Mangelhafter Lärmschutz**

Wir verweisen hier auf die zutreffenden Ausführungen in der Stellungnahme der Stadt Emmerich. Insbesondere wird auf den mangelnden Lärmschutz im Bereich des Bahnhofs hingewiesen. Sofern Gleis 1 durchgebunden würde (siehe Ausführungen unten zu 4.), entfielen auch das formalistische Argument im Bahnhofsbereich zu keinem zusätzlichen Lärmschutz verpflichtet zu sein, weil ja die Zahl von drei durchgehenden Gleisen nicht erhöht würde.

## **3. Mangelhaftes Unfall- bzw. Brandschutz- und Sicherheitskonzept**

Zu den Sicherheitsbedenken bezüglich der bisherigen Planung wird auf das in der Anlage beigefügte Gutachten von Thomas Hoever „Gefahrgut auf der Betuwe“ verwiesen (siehe insbesondere die Ausführungen zu II. und V., S.10-13,23 f.).

Die dort für die Zukunft prognostizierte Konzentration des Gefahrgüterverkehrs von Deutschland zum Hafen Rotterdam ist inzwischen erfolgt. Aber die bisherigen Pläne der DB zum Ausbau der Betuwe-Linie im PFA 3.4 tragen dem nicht Rechnung. Zumindest ist nicht ausreichend versucht worden, im vorliegenden Planungsraum die Sicherheit des Betriebes und die Möglichkeiten von Brandbekämpfungs- und Rettungsmaßnahmen zu optimieren.

Es fehlen anders als in den Niederlanden und in der Schweiz eine genaue Sicherheitsanalyse und ein ausreichendes Sicherheitskonzept. Brandschutzbedarfspläne und sonstige Pläne für den Einsatz der öffentlichen Feuerwehr reichen nicht aus. Dies ist umso schwerwiegender als der Gefahrgutverkehr von Deutschland in die Niederlande nach Rotterdam inzwischen auf die Betuwe-Linie konzentriert worden ist.

Der Stellungnahme der Stadt Emmerich zu 6. Belange der Feuerwehr und den dort aufgezeigten Defiziten schließen wir uns an.

Darüber hinaus verweisen wir auf die unzureichenden Querungsmöglichkeiten des Fahrzeugs mit dem HFS-System (siehe unten zu 5.3).

Da die Sicherheitsvorkehrungen an der Betuwe-Linie in den Niederlanden ohnehin deutlich weitgehender sind, ist es unverständlich, dass man nicht wenigstens dort, wo es offensichtlich möglich ist, versucht, sich dem Sicherheitsniveau in den Niederlanden anzunähern.

Dazu gehört auch, dass ein ortsnah stationierter Notfallmanager rasche Entscheidungen vor Ort treffen kann.

#### **4. Mangelhafte Gleisführung zur Lösung der Bahnprobleme im Bahnhofsbereich Emmerich**

Grundsätzlich verweisen wir hierzu auf unsere Stellungnahme vom 25.06.2014. Allerdings wurde der Vorschlag, die Hafenbahn durch ein Gleisdreieck anzuschließen, aus technischen Gründen inzwischen zurückgezogen.

Der geänderte Anschluss stellt sicherlich eine Verbesserung der bisherigen Planung dar, weil Ganzzüge ohne Zerlegung vom Anschlussgleis bahnlinks von Gleis 2 zum Hafen gezogen werden können. Wenn aber somit die Lücke zwischen dem Prellblock auf Gleis 1 und dem Anschlussgleis zur Hafenbahn jetzt noch deutlich verkleinert werden soll, dann ist es noch unverständlicher, dass man die Lücke nicht gleich ganz schließt und Gleis 1 durchbindet mit erheblichen Vorteilen für die Flüssigkeit des Verkehrs.

#### **5. Unzureichende Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke für die Bevölkerung**

##### **5.1 Fußgängerüberführung Nierenbergerstraße**

Die Verbesserung der Überführung für Fußgänger und Radfahrer wird begrüßt. Allerdings kann sie nicht die notwendige Verlängerung der Fußgängerunterführung zwischen den Bahnsteigen 1 und 2 ersetzen. Hier wäre mit einer deutlich höheren Frequenz von Fußgängern, Radfahrern (das Fahrrad schiebend) und Gehbehinderten zu rechnen.

Wenn man aber hier eine Fußgängerüberführung plant, dann wäre es sinnvoll die Steigungen der Rampen auf 4 % zu begrenzen, denn die jetzt geplanten Steigungen wären von einem Teil der Rollstuhlfahrer gar nicht zu bewältigen. Dafür wäre genügend Raum vorhanden.

##### **5.2 Eisenbahnüberführung „Am Löwentor“**

Wegen des weiterhin fehlenden Fuß/Radweges wird auf die Stellungnahme der Stadt Emmerich Bezug genommen.

##### **5.3 Eisenbahnüberführungen van-Gülpen-Str. und `s-Heerenbergerstraße**

Die Verbesserungen bez. der EÜ van-Gülpen-Str. werden begrüßt, jedoch ändert dies nichts an der Notwendigkeit, die lichte Durchfahrtshöhe bei der `s-Heerenbergerstraße auf 4,50 m zu erhöhen, um eine Durchfahrt auch für LKW und Feuerlöschfahrzeuge des HTS-Systems zu ermöglichen.

Insoweit wird auf unsere Stellungnahmen vom 30.04.2014 und 11.01.2018 Bezug genommen.

Darüber hinaus schließen wir uns wegen des Wegfalls der bisher geplanten SÜ in Verlängerung der Seufzer Allee über die`s-Heerenbergerstr. den Ausführungen in der Stellungnahme der Stadt Emmerich an. Ergänzend weisen wir darauf hin, dass über die Seufzer Allee eine wichtige Ost-West-Verbindung in Emmerich für Radfahrer verläuft. Je nachdem ob die Verlängerung gebaut wird oder nicht, würde diese Verbindung an Attraktivität gewinnen oder verlieren. Außerdem würde einer der Schulwege zur Gesamtschule sicherer.

#### **5.4 Eisenbahnüberführung Borgheeser Weg**

Die Vergrößerung der lichten Durchfahrtshöhe wird begrüßt. Zur Klarstellung wird aber darauf hingewiesen, dass diese Höhe für eine Durchfahrt der Löschfahrzeuge mit HTS-System nicht ausreicht. Der Hinweis auf eine durchgängige Neigung der Rampen des geplanten Rad-/Fußweges von max. 4 % wird aufrechterhalten.

Für Rückfragen stehe ich unter der Telefon-Durchwahl 0208-88059-15 zur Verfügung.

Mit den besten Grüßen

  
Gerd Mackmann

Anlage: Gutachten Gefahrgut auf der Betuwe von Thomas Hoever