

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

Beratung . Mitwirkung . Koordination

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

Bezirksregierung Düsseldorf

Postfach 30 08 65

40408 Düsseldorf

per E-Mail: Asli.Serbest@brd.nrw.de

Ihr Schreiben vom
13.01.2021

Ihr Zeichen
25.04.01.01-01/18

Unser Zeichen (Bitte unbedingt angeben)
KLE 24-11.12 ST/04.18

Planfeststellungsverfahren nach § 17FStrG i.V.m. §§ 73, 76 ff VwVfG NRW für den Neubau der B 8n im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs (ABS 46/2) „Emmericher Straße“ in Emmerich-Elten

Sehr geehrte Frau Serbest,

namens und in Vollmacht der anerkannten Naturschutzverbände Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW (BUND), Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW e.V. (LNU) und Naturschutzbund Deutschland NRW e.V. (NABU) nehme ich wie folgt Stellung:

1. Vorbemerkungen

Die mit Schreiben vom 15.02.22 und 01.03.22 erhobene und begründete Rüge der Unzulässigkeit der Durchführung des Anhörungstermins als Online-Konsultation wird ausdrücklich aufrechterhalten.

Die Einwendungen aus der vorgenannten Stellungnahme werden aufrechterhalten. Anknüpfend an die Gegenäußerung wird zu einzelnen Punkten noch einmal ergänzend Stellung genommen.

Die Gegenäußerung wird der Notwendigkeit eines einheitlichen Verfahrens von DB und Straßen NRW und den planerischen Vorteilen der optimierten Gleisbettvariante (V7) nicht gerecht.

Dass die DB inzwischen ein Deckblattverfahren vorbereitet, in dem der Neubau des „Viaduktes“ und ein Bahnhaltdepot Elten eingeplant werden, wird nicht erwähnt. Ebenso wenig wird die inzwischen erfolgte Konzen-

LANDESBÜRO DER
NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

Ripshorster Str. 306
46117 Oberhausen

T 0208 880 59-12

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 Zamzow

Datum

28. März 2022

Träger des Landesbüros der
Naturschutzverbände NRW



tration des Gefahrgüterverkehrs von Deutschland zum Hafen Rotterdam erwähnt

Zu den Sicherheitsbedenken bezüglich der bisherigen Planung wird auf das beigefügte Gutachten von Thomas Hoever „*Gefahrgut auf der Betuwe*“ (s. Anlage 1) hingewiesen. 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 3.5 und der Straßenbauverwaltung NRW im vorliegenden Verfahren, 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. Bei der Alternativplanung der „Optimierten Gleisbettvariante“ (im Variantenvergleich als „V7“ bezeichnet) der Bürgerinitiative „Rettet den Eltenberg“ und des Naturschutzbundes Deutschland, die unserer Stellungnahme vom 17.04.2018 zugrunde liegt, werden die bestehenden Sicherheitsrisiken im Planungsraum durch eine geringe Verschiebung der Bahntrasse um wenige Meter deutlich verringert.

Dies unterstreicht noch einmal, dass die Inanspruchnahme des Hanges des Eltenberges und die drohenden Nachteile für die Infrastruktur des Ortes Elten nicht nur vermeidbar sind, sondern im Ergebnis auch vermieden werden müssen.

Dies alles spricht aber jetzt noch mehr dafür, die optimierte Gleisbettvariante als Vorzugsvariante zu bewerten.

2. Anmerkungen zur Gegenäußerung

Zu 1.: Zu den Grundlagen der Planung

Hier zu 1.1: Unzulässige Verfahrenswahl

Insbesondere wird weiterhin gerügt, dass nach wie vor zwei Planungsverfahren betrieben werden, um den Bau des dritten Bahngleises und die Beseitigung des Bahnübergangs zu planen.

Die Stellungnahme der Straßenbauverwaltung zur mangelnden Notwendigkeit eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens nach § 78

VwVfG wird nicht geteilt. § 78 Abs. 1 VwVfG ist anwendbar, wenn bei zwei grundsätzlich selbständig planfeststellungsbedürftigen Vorhaben nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Erforderlich ist ein enger zeitlicher, räumlicher und funktionaler Zusammenhang.

An der zeitlichen und räumlichen Abhängigkeit bestehen vorliegend keine Zweifel, da die Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge des Ausbaus der Eisenbahnstrecke um ein drittes Gleis erforderlich wird. Soweit in der Stellungnahme der Straßenbauverwaltung behauptet wird, die Beseitigung des Bahnüberganges hätte früher oder später auch ohne den Ausbau der Bahnstrecke erfolgen können, ist dies - wie die Stellungnahme schon selbst betont - „theoretisch“. Es ist eine rein hypothetische Argumentation, die durch keine Sachargumente belegt werden kann. Die engen räumlichen Verhältnisse südwestlich des Eltenberges lassen zudem keine andere Wahl als ein koordiniertes Vorgehen bei der Suche nach der vorzugswürdigen Trasse.

Der funktionale Zusammenhang ist ebenfalls gegeben. Er kann sich aus einem erheblichen Koordinierungsbedarf ergeben. Der VGH Baden-Württemberg führt in seinem Ur. v. 20.11.2018, 5 S 2138/16, Folgendes wörtlich aus:

„Auch die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung im Sinne eines räumlich-funktionalen Zusammenhangs aus Gründen substantiellen Koordinierungsbedarfs ist gegeben. Eine einheitliche Entscheidung ist notwendig, wenn jeder der Vorhabenträger zur sachgerechten Verwirklichung seines Planungskonzepts darauf angewiesen ist, dass über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben nur in einem Verfahren entschieden wird. Die Notwendigkeit einer nur einheitlichen Entscheidung besteht dagegen nicht, wenn planerisch erhebliche Belange des einen Verfahrens im anderen durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung im Rahmen planerischer Abwägung angemessen erfasst werden. (...) Der Grundsatz der Einheitlichkeit der Planungsentscheidung, der in § 78 Abs. 1 VwVfG Ausdruck gefunden hat, folgt dabei aus dem planerischen Gebot der Konfliktbewältigung, das aus dem Abwägungsgebot abzuleiten ist (vgl. BVerwG, Ur. v. 26.5.1994 - 7 A 21.93 - NVwZ 1993, 1002, juris Rn. 20). Erhöhter räumlicher Planungsbedarf wird regelmäßig durch verdichtete räumliche Verhältnisse mehrerer Bauvorhaben, insbe-

sondere unterschiedlicher Verkehrsträger mit einer Häufung von Verflechtungen ausgelöst (vgl. BVerwG, Beschl. v. 28.11.1995 -11 VR 38.95 - NVwZ 1996, 389, juris Rn. 40). Ein starkes Indiz für die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung sind Kreuzungen verschiedener Verkehrsinfrastrukturen, wenn es einer Entscheidung über Über- und Unterführungen, über die Lage der sich schneidenden Trassen und über die gemeinsame Nutzung von Bauwerken bedarf (vgl. Masing/Schiller in Obermayer/Funke-Kaiser, VwVfG, 5. Auflage 2018, § 78 Rn. 12; Deutsch in Mann/Sennekamp/Uechtritz, a.a.O., § 78 Rn.; BVerwG, Urt. v. 27.11.1996 - 11 A 99.95 - juris Rn. 22; Beschl. v. 28.11.1995 - 11 VR 38.95 - NVwZ 1996, 389, juris Rn. 39). Aber auch ohne Kreuzung kommt bei einer Parallelführung von Trassen die Notwendigkeit einer einheitlichen Planungsentscheidung insbesondere bei geringen Trassenabständen in Betracht, um sachgerechte Lösungen für Probleme wie Kreuzungsbauwerke, Böschungswinkel und Ablauf der Oberflächenwasser finden zu können und auch die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemeinsam planen und durchführen zu können.“

Vor diesem Hintergrund besteht kein Zweifel daran, dass vorliegend eine einheitliche Planungsentscheidung nach § 78 Abs. 1 VwVfG notwendig ist. Die Eisenbahntrasse sowie die Bundesstraße B8 befinden sich in unmittelbarer Nähe. Die räumliche Nähe führt zum Anpassungsbedarf der Bundesstraße in Folge des geplanten dritten Gleises für die Eisenbahnstrecke. Dies gilt nicht nur bzgl. der Bahnübergänge, sondern auch im Rahmen der Variantenbetrachtung. Die gegenteilige Argumentation in der Stellungnahme der Straßenbauverwaltung argumentiert ausschließlich mit dem Ziel, das gewünschte Ergebnis herzuleiten.

In diesem Sinne ist auch die Behauptung zu qualifizieren, der Ausbau der Bahnstrecke weiche von der bisherigen Strecke nicht so gravierend ab, als dass es für die neue Trassierung der Bundesstraße zu anderen Planungsvarianten kommen würde, die eine einheitliche Entscheidung erfordern. Das genaue Gegenteil ist der Fall, wenn man die weitere Argumentation der Straßenbauverwaltung mitberücksichtigt. Die Straßenbauverwaltung verweist darauf, keinen Planungsauftrag zur Planung einer Ortsumgehung zu haben, was indessen faktisch mit der Gleisbettvariante das Ergebnis wäre. Dies ist nicht zutreffend; das eigentliche Ansinnen der Variante ist es, Eingriffe in empfindliche Strukturen zu vermeiden, aber

gleichzeitig die Aufgabenstellung beider Vorhabenträger in einem Gesamtkonzept zu erfüllen und dies unter Einhaltung des Budgets. Zudem betont die Stellungnahme der Straßenbauverwaltung die Notwendigkeit, in der Variante 7 (Gleisbettvariante), die Gleise verlegen zu müssen. Die DB AG sehe hingegen nur den Anbau eines Gleises vor. Deshalb müsse man dies negativ in der Flächenbilanz für die Variante 7 berücksichtigen. Durch diesen Argumentationsstrang verdeutlicht sich die fehlende Möglichkeit, die Belange des jeweils anderen Vorhabens angemessen und zutreffend bei einer getrennten Planfeststellung zu berücksichtigen. Im Übrigen bestimmt nicht der Planungsauftrag die richtige Variante, sondern die Variantenprüfung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

Auf diesem Argumentationsweg entsteht indessen genau das, was mit § 78 Abs. 1 VwVfG verhindert werden soll: Der eine Planungsträger, hier die Straßenbauverwaltung, verweist auf Parameter, die ihm vom anderen Planungsträger, hier der DB AG, vorgegeben werden. Weil die DB AG eben nur den Neubau des dritten Gleises plant, müsse man die von der Gleisbettvariante befürwortete Verlagerung auch der beiden vorhandenen Gleise zu Lasten der Variante 7 negativ berücksichtigen. Umgekehrt macht die DB AG in ihrem Planungsverfahren geltend, über die Gleisbettvariante gar nicht zu entscheiden, weil es Aufgabe der Planfeststellung durch die Straßenbauverwaltung sei, zu klären, welche Variante für die Bundesstraße B8 die vorzugswürdige sei.

Besser kann man nicht belegen, dass es einer einheitlichen Entscheidung bedarf, um eine nachvollziehbare, transparente und vor allem inhaltlich richtige Bewertung der verschiedenen Planungsvarianten unter Berücksichtigung der Gleisbettvariante treffen zu können. Die bisherige Argumentationsweise der beiden Vorhabenträger läuft darauf hinaus, jeweils durch Verweis auf den anderen Planungsträger faktisch gebunden zu sein bzw. die Gleisbettvariante negativ bewerten zu müssen.

Als weitere Gründe für die Unzulässigkeit dieses Vorhabens lässt sich nunmehr noch aufführen:

Die DB bereitet inzwischen ein Deckblattverfahren für den PFA 3.5 vor, dass u.a. den Neubau der beiden Eisenbahnbrücken am sogenannten Viadukt und einen Versatz des gesamten Viadukts sowie die Einplanung eines Bahnhalt punktes Elten umfassen soll. Damit ändert sich zwangsläufig auch die Anbindung des Spyker Weges und der bisherigen B8 ab

dem Viadukt. Zudem muss der Platz für den Haltepunkt festgelegt werden, und zwar entweder an der bisherigen Bahntrasse oder aber an der von den Naturschutzverbänden vorgeschlagenen Alternativtrasse. D.h. man kommt an einer erneuten Variantenprüfung unter Einbeziehung der optimierten Gleisbettvariante bzgl. der Gegenstände beider Verfahren nicht vorbei. Dies unterstreicht noch einmal, dass es zwingend erforderlich ist, die planerischen Auswirkungen in dem jeweils anderen Planungsverfahren mitzubersichtigen und sich in beiden Verfahren für eine Variante zu entscheiden.

Zu 1.4: Grundsätzliches zur optimierten Gleisbettvariante

Die optimierte Gleisbettvariante geht nicht über den Rahmen der von DB und Straßen NRW zu lösenden Aufgabenstellung hinaus. Insbesondere trifft es nicht zu, dass sie vorrangig den Charakter einer Ortsumgehung habe. Eine Ortsumgehung wäre sicherlich die Schaffung einer Verbindung von der B8 zum Autobahnanschluss.

Hier geht es aber darum, die Bahnstrecke mit allen dadurch erforderlich werdenden Maßnahmen auszubauen und die B8 sowie die Straßen Tichelkamp und Lobither Str. unter Aufhebung der drei Bahnübergänge Emmericher Str., Sonderwykstraße und Lobither Straße miteinander zu verbinden.

Hinzu kommt – jetzt auch nach der derzeit vorbereiteten Planung der DB – der Neubau der Eisenbahnüberführung über die B8 (Viadukt) und der Bau des Bahnhofpunktes Elten.

Da die Bahnlinie bogenförmig um den Eltenberg und den Ort Elten geführt wird und die B8 die Bahnstrecke in Elten dreimal kreuzt, können bogenförmige Straßenführungen im Süden und Westen der Ortslage gar nicht vermieden werden.

Die DB plant sogar bisherige Teilstücke der B8, des Tichelkamps und der Lobither Straße so miteinander zu verknüpfen, dass eine Straßenverbindung von der jetzigen B8 im Süden bis hin zur B8 nördlich der Ortslage entsteht, die sich auf einer Länge von über 2 km westlich der Bahnlinie hinzieht. Diese Straßenverbindung ist deutlich länger als die hier vorgeschlagene Straßenverbindung durch die optimierte Gleisbettvariante. Sie hat aber den Nachteil, dass sie impliziert, dass die B8 gleichwohl durch

den Ort geführt und auch dem Lkw-Verkehr keine brauchbare Alternative geboten wird, weil die Straßen zu schmal sind.

Ebenso wie der geplante Neubau der L458 in Rees-Millingen und die optimierte Gleisbettvariante, kommt auch die Planung von DB und Straßen NRW in Elten nicht an einer Teilumgehungslösung vorbei. Diese ist allerdings planerisch misslungen.

Die für den Ort Elten wichtigere Teilumgehung wäre eine Nordumgehung zum Autobahnanschluss. Diese wiederum müsste auf Grund der Lage des Ortes ggf. mit einer Verkehrsplanung in einen Zusammenhang gestellt werden, die die Straßenverbindungen in den angrenzenden Niederlandestehen einbezieht. Dies zeigt, dass die in den Verfahren von DB und Straßen NRW zu treffenden Entscheidungen, die die Straßenverkehrsführung betreffen, in erster Linie nur geeignet sind, die betroffene Infrastruktur des Ortes möglichst zu schonen, um den Bahnhofpunkt zu ergänzen und weitergehende Verkehrsplanungen zur Entlastung des Ortskerns nicht zu verhindern oder zu erschweren. Auch deshalb geht der Vorwurf fehl, mit der optimierten Gleisbettvariante werde vorrangig die Durchsetzung einer Ortsumgehung beabsichtigt.

Abgesehen davon, erwächst der Vorschlag der optimierten Gleisbettvariante aus dem planerischen Versuch, den Hang des Eltenberges zu schonen. Dies hat mit einer Ortsumgehung für den Straßenverkehr nichts zu tun.

Es geht daher jedenfalls fehl, davon zu sprechen, die optimierte Gleisbettvariante habe „vorrangig den Charakter einer Ortsumgehung im Rahmen einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme“. Hier werden Ursache und Wirkung vertauscht (siehe dazu auch weiter die Ausführungen in unserer Stellungnahme zu 3).

Dass die UVU, die zu dem Ergebnis kommt, dass die optimierte Gleisbettvariante nicht zu bevorzugen sei, auf zahlreichen Fehlern beruht, wurde bereits ausführlich dargelegt.

In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass die DB inzwischen selbst mit der Planung eines Bahnhofpunktes begonnen hat. Auf Grund der inzwischen eingetretenen Konzentration des Gefahrgütertransportes von Deutschland nach Rotterdam auf der Betuwe-Linie sind

die bisher schon zu wenig berücksichtigten Sicherheitsaspekte noch einmal verstärkt worden, sodass die in den Planungen der DB und der davon abhängigen Planung von Straßen NRW bevorzugte Trasse noch schlechter abschneidet als bisher.

Auf die Auswirkungen der mangelnden Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten wird auch in den Ausführungen unten (zu 13.4) hingewiesen.

Zu 2.: Ablehnung der Planung wegen vermeidbarer sachlicher Mängel

Die Ablehnung der Planung wegen vermeidbarer sachlicher Mängel wird aufrechterhalten und wie folgt noch ergänzt:

Zu 2.1: Kein Schutz des Hangwaldes des Eltenberges

Die jetzt vorliegende Stellungnahme der BezReg - Dez. 32 kann die Inanspruchnahme des Hangwaldes des Eltenberges nicht ausreichend begründen, denn es erfolgt lediglich eine Abwägung zwischen der Vorzugsvariante von DB und Straßen NRW und der „Tichelkampvariante“, nicht aber mit der optimierten Gleisbettvariante. Außerdem fehlt das Gutachten, auf das sich die Stellungnahme bezieht.

Zu 2.2: Kein Bahnhofspunkt eingeplant

Die Planung eines Bahnhofspunktes wird jetzt auch von der DB vorbereitet.

Zu 2.3: Starke dauerhaft Schädigung der Infrastruktur des Ortes Elten

Der Bahnübergang Sonderwykstraße ist nur außer Betrieb gestellt worden, was aus Sicherheitsgründen auch durchaus seine Berechtigung hat. Er ist aber nicht aufgehoben worden. Deshalb muss er bei der Prüfung der Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke mitberücksichtigt werden. Dies gilt also auch für die Variantenprüfung.

Zu 2.4: Verschärfung des Gefahrenpunktes Viadukt

Der Neubau der Eisenbahnüberführung „Viadukt“ wird jetzt auch von der DB planerisch vorbereitet. Damit steht ein wichtiger Zwangspunkt zur Disposition.

Zu 2.5: Fehlendes Gesamtkonzept

Die Vermeidung von Schädigungen der Natur, der Infrastruktur des Ortes Elten und der Vermeidung von unnötigen Sicherheitsmängeln gelingt angesichts der komplexen Gesamtplanung von DB und Straßen NRW nur über ein integrales Gesamtkonzept. Dies wird leider grundsätzlich abgelehnt.

Im Übrigen wird übersehen, dass der Abschnitt 3 der Planung der optimierten Gleisbettvariante lediglich aufzeigen soll, welche Anschlussoptionen möglich wären.

Zu 3.: Zu der hier geforderten Planung entsprechend der Machbarkeitsstudie des Walther Hensel

Die Gleisbettvariante profitiert in den Aufwendungen absolut durch das fast komplette ungehinderte Bauen auf Freiflächen. Alle Gleise - auch die eigentlichen Bestandsgleise – werden von Beginn an einschließlich Baugründung und Bettung störungsfrei neu errichtet mit einer Einschränkung bezüglich des östlichen Bestandsgleises am Viadukt (siehe dazu weiter unter 13.1). Die Umsetzung des Amtsentwurfs ist hingegen unter sogenanntem „Laufendem Rad“, also unter Betrieb zu erstellen und somit erheblich aufwendiger und kostenintensiver als das zuvor Beschriebene. Vor allem das Bauwerk Lobither Straße ist aufgrund des anstehenden Grundwassers als Trogbauwerk auszubilden. Die Herausforderung ist bei einem solchen Bauwerk umso größer, wenn es darüber hinaus in mehreren Bauphasen unter Eisenbahnbetrieb hergestellt werden muss. Die anfallenden Kosten am Eltener Berg wurden bereits mehrfach begründet.

Die Mängel der UVU, insbesondere bezüglich des Variantenvergleichs, sind bereits frühzeitig im Verfahren aufgezeigt worden.

Es handelt sich insbesondere nicht um eine Schilderung vermeintlicher Vorteile der optimierten Gleisbettvariante gegenüber den Planungen von Bahn und Straßen NRW. Vielmehr sind die Vorteile detailliert dargestellt, vorab geplant und rechnerisch nachgewiesen. Der geometrisch rechnerische, kostenrechnerische und bauablauftechnische Nachweis hat darüber hinaus bei der Machbarkeitsstudie einen höheren Detaillierungsgrad als bei den beiden Planunterlagen von DB und Straßen NRW.

Die auf Seite 17 des „Vortrages Erörterungstermin“ aufgestellte Behauptung die optimierte Gleisbettvariante sei technisch (Gleisradius) nicht umsetzbar, ist nicht nachvollziehbar.

Zu 4.: Schutz des Eltenberges

Im Bereich der bauzeitlichen Arbeitsflächen – gemeint sind damit wohl die Flächen oberhalb der obersten geplanten Stützmauer – kann der Schutzwald nicht wiederhergestellt werden, weil sonst die Gefahr bestände, dass Bäume auf Grund von Bodenerosion und Stürmen auf die B8n oder sogar die Bahnstrecke stürzen könnten. Tatsächlich kann hier nur mit der Aufpflanzung eines Waldmantels (bodendeckende Kräuter und niedrig wachsende Gehölze) begonnen werden. Das ist aber keine Wiederherstellung.

Dass sich Alternativen nicht aufgedrängt hätten, ist nicht richtig.

Zum einen gab es schon vor der Planung der Betuwe-Linie eine Planung der DB und der Straßenbauverwaltung, wonach B8 und Bahnstrecke im größeren Bogen um den Eltenberg und die Ortschaft Elten herumgeführt werden sollten. Überdies ist die Begründung der DB dafür, dass das dritte Gleis hier nicht bahnrechts, sondern bahnlinks (auf der Südwestseite) geführt werden soll, die, dass bahnrechts in den Hang des Eltenberges hinein gebaut werden müsste. Dies war der Straßenbauverwaltung auch bekannt.

Deshalb lag es nicht nur für die Naturschutzverbände, sondern erst recht für die Straßenbauverwaltung nahe, eine optimale Führung der B8n nicht im Hang des Eltenberges, sondern wenige Meter hangabwärts im Bereich der jetzigen Bahntrasse zu suchen.

Zu 4.5: Wasser

Hierzu ist ergänzend anzumerken:

Die Tatsache, dass eingeräumt wird, dass bei den Bauarbeiten Schichtwasserhorizonte im Einschnitt des Eltenberges angeschnitten werden könnten, zeigt, dass dann negative Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel doch nicht ausgeschlossen werden können.

Zu 4.6: Wanderweg

Völlig unverständlich ist die Behauptung, der Wanderweg nordwestlich des Gleises erleide keinen Attraktivitätsverlust.

Der Weg müsste im Süden wegen der B8n verlegt werden und zwischen der B8n und dem Weg müsste der größte Teil des jetzigen Hangwaldes beseitigt werden.

Dadurch werden nicht nur die Straße, sondern erst recht auch die Bahnstrecke deutlich sichtbar. Aus einem Weg durch den Wald, wird ein Weg zwischen Wald und zwei Verkehrswegen.

Zu 4.7: Landschaftsschutz

Zur Unvereinbarkeit mit den Zielen des Landschaftsschutzes wird auf Folgendes hingewiesen:

Vom Kreisverkehr aus wird man nicht nur eine, sondern drei Stützmauern sehen können, und zwar unterhalb und oberhalb der Bahnstrecke und oberhalb der B8n. Hinzu kommt noch der baumfreie Streifen darüber. Dass dies übereinander und gestaffelt angeordnet wird, verhindert nicht, dass der Wald nicht nur am Bergfuß, sondern im Hang eine deutlich sichtbare Schneise erhält.

Die so geschaffene Schneise ist auch von anderen Bereichen aus deutlich zu sehen, z.B. vom Spyker Weg aus.

Dass man vom Wanderweg aus (auch weiterhin) in die Rheinaue schauen kann, entschädigt nicht für die Nabsicht auf Straße und Schienenweg. Dies stellt eine erhebliche visuelle Beeinträchtigung dar.

Dass die Wahrnehmung des veränderten Landschaftsbildes zumutbar sei, weil der Aufenthalt der meisten Nutzer der Straße von nur geringer Dauer sei, kann Erholungssuchenden nicht gerecht werden.

Offensichtlich kann man sich nicht in die Situation von Erholungssuchenden hineinversetzen.

Zu 4.8: Sichtachsen – Fokussierung des Blicks

Der Eingriff in den Hang des Eltenberges ist so massiv, dass eine Beeinträchtigung der Sichtachse vom Obelisk in Kleve zur Kirche auf dem Eltenberg weiterhin zu befürchten ist. Außerdem wird der Blick auf den Eltenberg auch aus anderen Perspektiven und Entfernungen gestört. Es fällt nach wie vor auf, dass wiederholt nur von „der Stützmauer“ die Rede ist und nicht von mehreren. Für Erholungssuchende wäre es auch nur ein schwacher Trost, wenn die Schädigung des Hanges des Eltenberges aus 8,5 km Entfernung noch nicht sichtbar sein sollte.

Es wird verkannt, dass die Erfahrung von Landschaft nicht nur an einem oder zwei Punkten erfolgt, sondern ein Gesamterlebnis ist.

Zu 4.9: Fazit

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Gegenäußerung erkennen lässt, dass die Entwertung eines wesentlichen Teils des Eltenberges nach wie vor nicht ausreichend beachtet wird. Nach wie vor wird versucht, Einzelaspekte abzuwerten und einen Gesamtblick auf die negativen Folgen zu vermeiden.

Zu 5.1: Durchgangsverkehr und 8. Verkehrsuntersuchung

Vor allem die Bedenken, dass durch die Planung die Verkehre, zwischen Hüthum, Rijnwaarden (NL) und Zevenaar (NL) bei jeweils zwei bzw. drei wegfallenden Bahnübergängen, zu einer Zunahme des Verkehrs in den Ort hinein zunehmen werden, sind nicht entkräftet worden.

Die frühzeitige Festlegung auf die Bergfußvariante hat einen Vergleich der verkehrlichen Leistungsfähigkeiten der verschiedenen Varianten verhindert.

Im Übrigen wird bestritten, dass die jetzt der Berechnung zugrundeliegenden Daten für die Verkehrsbelastung noch eine ausreichende Grundlage, für die nach Fertigstellung des Projekts zu erwartende Verkehrsbelastung, sein können.

Zu 5.2: Mangel an Querungsmöglichkeiten – Zerschneidung der Wegeverbindungen

Die Gegenäußerung hierzu, die sich auch nur teilweise mit den aufgezeigten Infrastrukturmängeln auseinandersetzt, kann in keiner Weise befriedigen. Die Nachteile für den nichtmotorisierten Verkehr, die „hinzunehmen“ seien, widersprechen einer zeitgemäßen Verkehrsplanung und erst recht dem Anliegen der Verkehrswende.

Ergänzend zu unserer Stellungnahme wird noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Bahnübergang Sonderwykstraße nicht aufgehoben worden ist, weil er überflüssig wäre, sondern nur aus Sicherheitsgründen gesperrt worden ist.

Zu 5.3: Das Viadukt

Die Planung der Straßenführung im Bereich des Viaduktes ist völlig inakzeptabel.

Das Viadukt dürfte nicht als Zwangspunkt akzeptiert werden. Im Übrigen bereitet die DB inzwischen den Neubau und die Verschiebung des Viaduktes planerisch vor, weshalb auch insoweit Veranlassung besteht, die Planung entsprechend der optimierten Gleisbettvariante zu ändern.

Der Hinweis, dass der Landesbetrieb Straßenbau derzeit nicht einschätzen könne, inwieweit für das Bauwerk entsprechende Planungen zum Neubau durch die DB umgesetzt werden könnten, zeigt einmal mehr, dass das vorliegende Planungsverfahren überhaupt nicht selbständig betrieben werden kann.

Zu 5.4: Mangelhafte Sicherheit der Straßenplanung im Hang des Eltenberges

Der Tunneleffekt ist auf Grund des unterschiedlichen Höhenverlaufs von Bahnstrecke und B8n bei der derzeitigen Planung teilweise nicht zu vermeiden.

Zu 5.5: Mangelhafter Unfall- und Brandschutz

Die Ausführungen in der Gegenäußerung werden sowohl dem Unfall- und Brandschutz als auch dem Fehlen eines ausreichenden Sicherheitskonzeptes nicht gerecht.

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.

Darüber hinaus wird durch die Ablehnung der optimierten Gleisbettvariante sogar noch darauf verzichtet, den in den Niederlanden geltenden Sicherheitsabständen näher zu kommen und zusätzliche Sicherheiten durch bessere Erreichbarkeit der Bahnstrecke zu erreichen.

Dies ist umso schwerwiegender, da der Gefahrgutverkehr von Deutschland in die Niederlande nach Rotterdam inzwischen auf die Betuwe-Linie konzentriert worden ist.

Hier wird außerdem auf das beigefügte Gutachten von Thomas Hoever verwiesen (s. insbesondere die Ausführungen zu II. und V., S.10-13,23 f.).

Zu 5.6: Haltepunkt Elten, 5.7: Wegfall von Sportplätzen und 7.: Freizeit und Erholung

Hierzu beruft sich die Straßenbauverwaltung darauf, dass diese Punkte nicht Gegenstand dieses Planungsverfahren sein würden.

Dies führt aber dazu, dass bei der Auswahl der Vorzugstrasse für die B8n diese und andere Gesichtspunkte erst gar nicht berücksichtigt werden.

Zu 6.: Fremdenverkehr und 7.: Freizeit und Erholung

Dass die Beeinträchtigung des Eltenberges und das unnötige Hineinleiten von Verkehr in den Ort Elten nicht als Negativum für die Entwicklung von Hochelten als Kurort gesehen werden, ist unverständlich.

Die geplante BÜ-Beseitigung ist lediglich die notwendige Folge des Ausbaus der Bahnstrecke, um dort mehr Verkehr zu ermöglichen. Von einer Steigerung der Attraktivität von Elten kann keine Rede sein. Wie die Proteste der Eltener Bevölkerung und die Gründung einer Bürgerinitiative zeigen, ist das Gegenteil der Fall.

Zu 8.: Verkehrsuntersuchung

Es wird auf die obigen Ausführungen zu 5. und die bisherigen Ausführungen zu 5. und 8. Bezug genommen.

Zu 9.: Schalltechnische Untersuchung

Der Hinweis auf die Variantenprüfung im Rahmen der UVU geht fehl, weil die UVU, wie schon dargelegt, fehlerhaft ist. Dementsprechend hätten auch bezüglich der optimierten Gleisbettvariante eine detaillierte Prüfung wie bei den übrigen Varianten erfolgen müssen.

Zu 10.: Luftschadstoffuntersuchung

Die Gegenäußerung hierzu ist nicht geeignet, die Kritik in unserer Stellungnahme zu entkräften. Insbesondere gilt dies für die Zerstückelung der Planung in zwei Verfahren und die nicht ausreichende Berücksichtigung des Bahnverkehrs.

Im Übrigen wird bestritten, dass die jetzt zugrundeliegenden Daten noch eine ausreichende Grundlage für die Belastung nach Fertigstellung des Projektes sein können.

Zu 11.: Recht der Umweltverträglichkeitsprüfung

Zu 11.1.: Veraltete Datengrundlage

Dieser Vorwurf kann nicht dadurch entkräftet werden, dass man sich jetzt auf eine bereits 2015 getroffene Entscheidung für eine Vorzugsvariante beruft.

Die Überprüfung des Bestandes im Untersuchungsbereich des LBP entsprechend dem verfeinerten Arbeitsmaßstab hat ausweislich Seite 118 des Erläuterungsberichts und Seite 27 des UVP-Berichts offenbar 2013 stattgefunden.

Wegen des inzwischen eingetretenen Zeitablaufs kann nicht mehr unterstellt werden, dass sich das Inventar und der Zustand der Landschaft nicht wesentlich verändert haben. Im Gegenteil; es ist jetzt erst recht von einer veralteten Datengrundlage auszugehen.

Zu 11.2.: Unzureichende Prüfung der Anfälligkeit des Vorhabens für die Risiken von schweren Unfällen und Katastrophen

Dieser Vorwurf beschränkt sich nicht auf definierte Abstände zwischen den Störfallanlagen, Überschwemmungsgebieten und Wasserschutzgebieten und Erdbeben. Das in unserer Stellungnahme dargestellte Defizit besteht weiter.

Dass die DB keine Notwendigkeit gesehen hat, im Rahmen der UVU mögliche Unfälle oder Katastrophen durch einen dreigleisigen Ausbau in die Abwägung mit einzubeziehen, ändert daran nichts.

Für die Betrachtung eines *Worst-Case*-Szenarios besteht umso mehr Anlass, als inzwischen die Niederlande die Gefahrguttransporte von Deutschland zum Rotterdamer Hafen auf die Betuwe-Linie konzentriert hat.

Zu 12.: Abwägung der Varianten in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)

Im Grundsätzlichen wiederholen sich u.E. hier alle Fehler der bisherigen Begründung der Planung.

Punktuell sei noch einmal darauf hingewiesen, dass es sich bei der optimierten Gleisbettvariante nicht, um eine von den Möglichkeiten und von Dritten ins Spiel gebrachten Planungsvarianten handelt.

Vielmehr basiert die von den Naturschutzverbänden, der Bürgerinitiative „Rettet den Eltenberg“ und der Stadt Emmerich bevorzugte Variante auf einer früheren Verkehrsplanung von DB und Straßenverwaltung, die durch Verschiebung von Schiene und Straße zum Fuß des Eltenberges optimiert worden ist. Dahinter stand auch die Überlegung, umgekehrt Straße und Schiene, ausgehend von der DB bevorzugte Bergfußvariante Hochlage so zu verschieben, dass der Hang des Eltenberges möglichst wenig beeinträchtigt würde. Das Ergebnis war auch hier die Optimierte Gleisbettvariante. Diese Variante hätte sich deshalb auch der Straßenbauverwaltung aufdrängen müssen.

Weil die optimierte Gleisbettvariante noch einmal detailliert durchgeplant worden ist, was sich aus der Machbarkeitsstudie des Verkehrsplaners Walther Hensel ergibt, hätte sie zumindest dann noch einmal mit den übrigen Varianten verglichen werden müssen.

Zu Unrecht wird darauf beharrt, dass nur bei der Optimierte Gleisbettvariante (V7) zu berücksichtigen sei, dass zwei Gleise neugebaut werden müssten. Tatsächlich müssen auch bei den übrigen Varianten die bestehenden Gleise aufgenommen und neu verlegt werden. In jedem Fall sind am Ende der Baumaßnahmen die Fläche der Straße und die von drei neuverlegten Gleisen versiegelt.

Dass hätte bei der Flächenbilanz berücksichtigt werden müssen, und zwar unabhängig davon, dass die DB jetzt auch noch den räumlich versetzten Neubau des Viaduktes plant.

Zu 13.1.: Raumstrukturelle Wirkungen (S.44, 45 EB)

Die optimierte Gleisbettvariante zeichnet sich dadurch aus, dass sie lediglich am südlichen bzw. am nördlichen Gleisanschluss an die vorhandenen Gleisanlagen angeschwenkt werden muss. Dieses Anschwenken findet auch im Amtsentwurf statt, im Amtsentwurf sogar aufgrund mehrerer Bauphasen noch häufiger. Auf jeden Fall spätestens auf der niederländischen Seite, wenn das dritte Gleis von "links der Bahn" auf die Seite "rechts der Bahn" wechselt, und zwar für alle drei Gleise.

Der eigentliche Vorteil dieser Variante besteht darin, dass die vorhandenen, südwestlich der heutigen Bahnanlagen liegenden Freiflächen zur Aufnahme aller drei neuen Gleise genutzt werden. Fast alle Baumaßnahmen, einschließlich neuer konstruktiver Brücken und Tunnelquerungen, lassen sich vollständig unabhängig vom laufenden Bahnbetrieb herstellen. Auch am „Viadukt lässt sich das westliche Bauwerk so breit bauen, dass es zeitweise zwei Gleise aufnehmen kann, das westliche als drittes Gleis, das östliche als Zwischenzustand. Im Anschluss würde das östliche Brückenteil hergestellt werden.

Die damit zusammenhängenden Gleisanschwenkungen und Gleisverschwenkungen lassen sich alle in „natürlichen Sperrpausen“, also in Betriebsruhen durchführen. Damit entfallen auch Hilfsbrücken. Die dadurch eingesparten Zeiten im Bauablauf schlagen sich unmittelbar in den Kosten nieder. Auch der erforderliche neue Gleisoberbau für die vorhandenen Gleise bedeutet einen kompletten Gleisneubau. Diese „Bestandsgleise“ erhalten bei der Gleisbettvariante unmittelbar den erforderlichen Gleisoberbau. Die Variante ist, obwohl sie auf einer ca. 3 km langen Strecke als Neubau erfolgt, unter Einbeziehung der Umverlegung der B8n und unabhängig aus welchen Töpfen die Finanzierung erfolgt, auf jeden Fall volkswirtschaftlich die kostengünstigste aller betrachteten Lösungen.

Erheblichen Kosten und Auswirkungen sollen sich negativ auf die Bewertung der Variante V7 auswirken. Dabei wird nicht darauf hingewiesen, dass die optimierte Gleisbettvariante eher kostengünstiger als -ungünstiger ist. Dies ergibt sich aus der einzigen detailliert durchgeführten vergleichenden Kostenberechnung (siehe Machbarkeitsstudie von Walther Hensel). Auch wenn der Neubau des Viaduktes jetzt aus den Finanzmitteln für die Bestandserhaltung gedeckt werden soll, heißt das im Ergebnis, dass die Optimierte Gleisbettvariante volkswirtschaftlich gesehen noch günstiger abschneidet.

Die „erheblichen Auswirkungen“ sind tatsächlich gegeben, allerdings in Form von Vorteilen.

Völlig unberücksichtigt bleibt auch hier, dass die DB inzwischen einen Neubau des Viaduktes und einen Haltepunkt Elten planerisch vorbereitet, ferner die Konzentration des Gefahrgutverkehrs.

Zu 13.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung (S. 49-51 EB)

Ergänzend wird noch einmal auf die Machbarkeitsstudie von Walther Hensel hingewiesen, die eine detaillierte koordinierte Bauplanung von Schiene und Straße enthält. Danach sind sowohl eine umfangreiche Totalsperrung der Bundesstraße für die Zeit vom Beginn des Aufbaus des neuen Bahndamms bis zur Inbetriebnahme der neuen B8 als auch eine Totalsperrung der Bahnstrecke nicht erforderlich.

Umgekehrt verbietet sich ein Betrieb der Bahnstrecke, solange oberhalb davon im Hang Rodungs-, Abgrabungs- und Stützmaßnahmen durchgeführt werden.

Zu 13.4 Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit (S. 53-57 EB)

Der Hinweis, dass kein Anspruch bestehe, das öffentliche Straßennetz in der bestehenden Form aufrechtzuerhalten, liegt neben der Sache. Dies ist technisch schon nicht möglich und wird auch in unserer Stellungnahme nicht verlangt.

Dass die Distanzen für Fußgänger und Radfahrer (und Körperbehinderte) auch bei der Planung der optimierten Gleisbettvariante länger werden, ist keine Rechtfertigung dafür, sie noch weiter zu vergrößern.

Die „Abstimmung mit den Beteiligten“ hängt damit zusammen, dass die DB ihrer Planung leider nicht die optimierte Gleisbettvariante, sondern eine schlechtere Variante zugrunde gelegt hat. Die Stadt Emmerich wurde sodann damit zum Konsens genötigt, dass angedroht wurde, sie müsse ohne Konsens mit der DB bei der Bahnübergangsbeseitigung 1/3 der Kosten dafür (ca. 40 Mill. EUR) tragen.

Inzwischen hat die Stadt Emmerich sich in ihren Stellungnahmen ebenfalls für die optimierte Gleisbettvariante entschieden.

Im Übrigen hat die Vorplanung, wie sich aus unseren Stellungnahmen in beiden Planverfahren ergibt, nicht zu einer sachgerechten Abwägung geführt.

Wichtig ist auch, dass die optimierte Gleisbettvariante zu einer Verringerung von drohenden Schäden bei Unfällen und Katastrophen neben der Strecke und zu Erleichterungen bei Rettungs- und Brandbekämpfungsmaßnahmen führen würde. Dies ergibt sich daraus, dass in Höhe der

Ortslage Elten die Bahnstrecke nicht mehr so dicht wie bisher an der Wohnbebauung vorbeiführen würde. Außerdem wäre die Bahnstrecke für Feuerwehr und andere Rettungskräfte leichter erreichbar, weil die B8n am Eltenberg fast höhengleich mit der Bahnstrecke und zudem auch in Höhe der Ortslage Elten dicht neben der Bahnstrecke verlaufen würde. D.h. es gäbe vom Viadukt bis zur Lobither Straße einen Bahnseitenweg, der sich im Falle einer Verlängerung der B8n nach Norden problemlos verlängern ließe.

Gerade wegen der Konzentration des Gefahrgüterverkehrs hat dieser Aspekt an Bedeutung noch gewonnen. Zu den Gefahren und Risiken gerade auch beim Gefahrgütertransport wird insbesondere auf die Abschnitte II. 1.3.2, 1.3.3 und 1.3.5 sowie das Fazit, S.10-13,19, 23f. des Gutachtens von Thomas Hoever hingewiesen

Die optimierte Gleisbettvariante würde auch dazu führen, dass im Ort Elten gegenüber der jetzigen Vorzugsvariante die Wohnbevölkerung weniger Immissionen durch den Autoverkehr ausgesetzt wären.

Zu 13.5: Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Es wird noch einmal darauf hingewiesen, dass die optimierte Gleisbettvariante zu keiner Beeinträchtigung der Wild führt.

Zu 13.6: Fläche (S. 62 EB)

Zusätzlich zum bisherigen Vorbringen ist zu berücksichtigen, dass die DB inzwischen mit der Planung des Haltepunktes befasst ist.

Zu 13.7: Boden (S. 62-64)

Zusätzlich zu der bisherigen Stellungnahme wird auch hier darauf hingewiesen, dass sich die Stellungnahme von Dez. 32 der BezReg nur auf die Varianten „Bergfuß Hochlage“ und „Tichelkampvariante“ bezieht. Das Gutachten, auf das sich diese Stellungnahme bezieht, liegt nicht vor.

Zu 13.13: Wirtschaftlichkeit

Bezüglich des Kostenvergleichs in der Machbarkeitsstudie des Walther Hensel ist anzumerken:

Zum ersten Bullet: Es handelt sich hier um eine Machbarkeitsstudie, die zugegebener Maßen den Detaillierungsgrad einer Entwurfsplanung aufweist. Da zum Zeitpunkt der Erstellung weder von Seiten des Vorhabenträgers Straßen NRW noch von Seiten der Bahn Kostenermittlungen für deren Entwürfe vorlagen, wurden hier grundsätzlich Kosten ermittelt, die letztendlich aus volkswirtschaftlicher Sicht betrachtet werden müssen. Eine Zuordnung in Finanzierungstöpfe entspricht hier nicht der Aufgabe dieses Gutachters, sondern vielmehr dem der Vorhabenträger.

Zum zweiten und dritten Bullet: Wie bereits an anderen Stellen aufgeführt, entsprechen die Planungsaufträge nicht dem Erfordernis einer erweiterten Auftragsstellung im Sinne des § 78 VwVfG.

Zum vierten Bullet: In der volkswirtschaftlichen Betrachtung zählt letztendlich das Geld, was dem Steuerzahler für öffentliche Baumaßnahmen abverlangt wird, was eine Maßnahme letztendlich in der Gesamtheit kostet. Bei einer vorab ordentlich durchzuführenden Kosten/ Nutzungsanalyse werden Gesamtkosten ermittelt.

Aus welchem Topf dabei die Finanzierung erfolgt, ist dabei zunächst einmal zweitrangig. Im Übrigen geht die Kostenberechnung für die optimierte Gleisbettvariante davon aus, dass sie zusätzliche Kosten für den Ersatz der beiden Eisenbahnbrücken des Viaduktes verursacht. Nun hat sich aber herausgestellt, dass diese Eisenbahnbrücken ohnehin ersetzt werden müssen, weshalb dies aus Mitteln zur Bestandserhaltung erfolgt. D.h. diese Aufwendungen entstehen unabhängig von dem Ausbau der Bahnstrecke und der Beseitigung der Bahnübergänge. Um diesen Betrag verbessert sich aber die Kostenbilanz gegenüber der Planung von DB und Straßen NRW noch einmal.

Die optimierte Gleisbettvariante profitiert in den Aufwendungen absolut durch das fast komplette ungehinderte Bauen auf dem freien Raum. Alle Gleise - auch die eigentlichen Bestandsgleise – werden von Beginn an einschließlich Baugründung und Bettung störungsfrei neu errichtet. Die Umsetzung des Amtsentwurfs ist hingegen unter sogenanntem „Laufendem Rad“, also unter Betrieb zu erstellen und somit erheblich aufwendig.

ger und kostenintensiver als das zuvor Beschriebene. Vor allem das Bauwerk Lobither Straße ist aufgrund des anstehenden Grundwassers als Trogbauwerk auszubilden. Die Herausforderung ist bei einem solchen Bauwerk umso größer, wenn es darüber hinaus in mehreren Bauphasen unter Eisenbahnbetrieb hergestellt werden muss. Die anfallenden Kosten am Eltener Berg wurden bereits mehrfach begründet.

Mit freundlichen Grüßen

Philipp Zamzow

Anlagen

- (1) Gutachten Gefahrgut auf der Betuwe von Thomas Hoever, Klosterstr.
39, 46446 Emmerich