

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW
Beratung . Mitwirkung . Koordination

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

Bezirksregierung Düsseldorf
Postfach 300865

40408 Düsseldorf

Ihr Schreiben vom **Ihr Zeichen** **Unser Zeichen**
25.17.01.01-15/6-14 KLE 51-10.14 DB/05.22

Planfeststellungsverfahren nach §18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für die ABS 46/2 Dreigleisigen Ausbau der Strecke Grenze D/NL-Emmerich-Oberhausen, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3.5 Emmerich-Elten, Anhörungsverfahren 1. Deckblatt

Hier: Stellungnahme der in NRW anerkannten Naturschutzverbände NABU und BUND unter Verweis auf die Stellungnahme vom 08.12.2014 sowie ergänzende Stellungnahmen vom 18.10.2018 und 10.01.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und in Vollmacht der anerkannten Naturschutzverbände NABU und BUND nehme ich im Anhörungsverfahren zum 1. Deckblatt wie folgt Stellung genommen:

Grundsätzliches

Die Einwendungen aus den o. g. Stellungnahmen werden aufrechterhalten. Dementsprechend wird die Planung aus dem 1. Deckblatt insbesondere abgelehnt, soweit sie dem Alternativvorschlag der Naturschutzverbände (Optimierte Gleisbettvariante) und den sich daraus ergebenden Planungsänderungsvorschlägen zuwiderläuft. Dass die Eisenbahnbrücken des bestehenden Viaduktes jetzt doch abgerissen und verlängert neu errichtet werden sollen, stellt eine Verbesserung da, hätte aber Veranlassung geben müssen, wenigstens jetzt die optimierte Gleisbettvariante in die Planung mit aufzunehmen. Das gilt erst recht, weil sich jetzt eindeutig erwiesen hat, dass die Planung der DB keinen ortskernnahen Haltepunkt Elten ermöglicht und die DB auch keine sinnvolle Lösung für den Wegfall der Sport- und Tennisplätze entwickeln konnte. Auch die Verbesserungen bez. des Rettungssystems sind zwar sinnvoll, jedoch ändert dies nichts daran, dass die Sicherheitsvorteile der optimierten Gleisbettvariante so offensichtlich sind, dass es unverständlich ist, dass an der bisherigen Planung sogar noch festgehalten wird, nachdem der Gefahrgüterverkehr auf der Schiene von Deutschland in die Niederlande auf dieser Strecke konzentriert worden ist.

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
04.07.2022 Ma

Träger des Landesbüros der
Naturschutzverbände NRW



Insgesamt zeigt auch der Inhalt des Deckblattes, dass sich die Gründe für die Ablehnung der Trassenwahl der DB im Wesentlichen bestätigt haben.

Im Wesentlichen kann auf die Ausführungen aus den oben genannten früheren Stellungnahmen Bezug genommen werden, jedoch wird zu wesentlichen Änderungen durch das Deckblattverfahren Stellung genommen.

Da folgerichtig zu begründen ist, was anstelle der Planungen im Deckblatt nach Auffassung der Naturschutzverbände zu geschehen hätte, werden auch die Begründungen dafür ergänzt und aktualisiert. Zur Aktualisierung gehört auch der Stand im Parallelverfahren von Straßen NRW.

Im Einzelnen

1. Zu den Grundlagen der Planung

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 (siehe dazu Erläuterungsbericht 6.3, Seite 38, Bestehende Planungen Dritter).

Die der vorliegenden Planung und der Planung der Straßenbauverwaltung im Parallelverfahren zugrunde liegende Auffassung 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 3. Gleis erforderlich wird. Soweit in der Gegenäußerung der Straßenbauverwaltung zur Stellungnahme der Naturschutzverbände behauptet wird, die Beseitigung des Bahnüberganges hätte früher oder später auch ohne den Ausbau der Bahnstrecke erfolgen können, ist dies - wie die dort schon selbst betont - „theoretisch“. Es ist eine rein hypothetische Argumentation, die durch keine Sachargumente belegt werden kann.

Die engen räumlichen Verhältnisse südwestlich des Eltenbergs 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, Urt. 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, insbesondere 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 3. Gleises für die Eisenbahnstrecke. Dies gilt nicht nur bzgl. der Bahnübergänge, sondern auch im Rahmen der Variantenbetrachtung. Die gegenteilige Argumentation in der Gegenäußerung 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 Gegenäußerung 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 3. 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 plant im vorliegenden Deckblattverfahren u.a. den Neubau der beiden Eisenbahnbrücken am sogenannten Viadukt und eine Erweiterung des gesamten Viadukts sowie die Einplanung eines Bahnhaltspunktes Elten. 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 bez. der Gegenstände beider Verfahren nicht vorbei. Dies unterstreicht noch einmal, dass es zwingend erforderlich ist, die planerischen Auswirkungen in dem jeweils anderen Planungsverfahren mitzuberechnen und sich in beiden Verfahren für eine Variante zu entscheiden.

Dass eine erneute Variantenprüfung keinesfalls zur Bevorzugung der Bergfußvariante Hochlage führen könnte, sondern stattdessen zur Bevorzugung der optimierten Gleisbettvariante, wird durch im Folgenden aufgezeigten Mängel der dem Deckblattverfahren zugrunde liegenden Planung noch einmal sehr deutlich.

1.2 Fehlende Auseinandersetzung mit der Alternativplanung der optimierten Gleisbettvariante

Die Planung der Straßenbauverwaltung NRW im Zuge der Beseitigung des BÜ Emmericher Str. und des Baus einer B8 neu wird nach wie vor lediglich als „Bestehende Planungen Dritter“ dargestellt. „Das hierfür erforderliche Baurecht wird in einem gesonderten Verfahren durch die Stadt Emmerich angestrebt.“

Darauf gestützt unterbleiben eine Bewertung der Folgen der Planung auf das Parallelverfahren und eine Bewertung der Auswirkungen beider Planungen insgesamt, obwohl für die Planung der Straßenbauverwaltung bereits entscheidende Zwangspunkte gesetzt werden.

Deshalb unterbleibt auch die hier notwendige Auseinandersetzung mit der optimierten Gleisbettvariante.

Dabei wird auch das von der Stadt Emmerich angestrebte Baurecht nicht entsprechend den Planungen von DB und Straßen NRW angestrebt, sondern entsprechend der optimierten Gleisbettvariante. Wegen der weitreichenden Konsequenzen ist insoweit sogar von einem massiven Eingriff in die Planungshoheit der Stadt auszugehen.

Dies unterstreicht noch einmal, dass die durch die Planung der DB ausgelöste 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.

2. Zu einzelnen Punkten des Deckblattverfahrens:

2.1 Entwurfsgeschwindigkeit für das 3.Gleis, zu 7.2.1 Erl. Bericht

Soweit mit wechselnden Abständen zu den Bestandsgleisen für das dritte Gleis eine Entwurfsgeschwindigkeit von 180 km/h statt 160 km/h wie bei den Bestandsgleisen vorgesehen ist, so ist darauf hinzuweisen, dass der Bundesverkehrswegeplan lediglich eine Geschwindigkeit von 160 km/h vorsieht. Im Übrigen lässt sich auch auf Basis der optimierten Gleisbettvariante mit wechselnden Abständen zu den beiden übrigen Gleisen für das dritte Gleis eine Entwurfsgeschwindigkeit von 180 km/h erreichen

2.2 Zum BÜ Felix-Lensing-Str., km 64,940, zu EÜ B(Hüthum, km 65,324 und zu EÜ Am Moddeich, km 66,647

Hier schließen wir uns der Stellungnahme der Stadt Emmerich an.

2.3 EÜ Eltener Str. (B8), km 67,740 (Viadukt), zu 7.2.2.5 Erl. Bericht

Es ist ein Fortschritt, dass hier jetzt eine Erweiterung geplant ist, die einen durchgehenden Rad-/Fußweg zulässt. Die Planung der Eisenbahnbrücken lässt aber nach wie vor nur eine Straßenunterquerung in Form einer S-Kurve zu.

Dies ist umso unverständlicher, als generell versucht wird, derartige Straßenführungen aus Sicherheitsgründen durch eine gerade Straßenquerung zu ersetzen, Dies ist hier aber wegen langer und/oder breiter landwirtschaftlicher Nutzfahrzeuge und einem nur 2,50 m breiten Rad/Fußweg noch besonders gefährlich. Wenigstens der Rad-/Fußweg für zwei Richtungen sollte eine Breite von 4 m haben. Die optimierte Gleisbettvariante ermöglicht dagegen eine gestreckte übersichtliche Straßenführung.

Der geplante Ersatz der beiden Eisenbahnbestandsbrücken im Bereich des bestehenden Viaduktes ermöglicht zwar jetzt einen durchgehenden Rad/Fußweg, jedoch führt diese Planung zwangsläufig durch die notwendigen Fundamentierungsarbeiten und den Bau der Brückenwiderlager zu einer längeren Sperrung der Eisenbahnstrecke. Genau hier zeigt sich einer der Vorteile der optimierten Gleisbettvariante, die einen seitlich versetzten Neubau des Viaduktes ermöglicht.

Zu erwähnen ist hier auch, dass die optimierte Gleisbettvariante darüber hinaus insgesamt bautechnische Vorteile hat, weil sie in großen Teilen ein Bauen neben den Bestandsgleisen ermöglicht, während nach der Planung der DB die Bestandsgleise ebenfalls aufgenommen und neu verlegt werden müssen, aber dort, wo der Schienenverkehr rollt.

Da der Neubau der beiden Bestandsbrücken aus Mitteln der Bestandserhaltung zu finanzieren ist, erweist sich die optimierte Gleisbettvariante, die ohnehin schon die Gesamtkosten für DB und Straßenbauverwaltung eher senken als erhöhen würde, noch zusätzlich kostengünstiger.

Für den Fall, dass an der bisherigen Planung festgehalten werden sollte, wäre wegen der sich abzeichnenden Gefahrenlage hier ein Sicherheitsaudit unverzichtbar.

2.4 Haltepunkt, zu 7.3.1 Erl. Bericht

Da die DB an ihrer Trassenplanung festhält, kann sie den Haltepunkt wie in unseren früheren Stellungnahmen bereits dargelegt nicht ortskernnah, sondern am Trog der nach Norden versetzten neuen Lobither Straße planen.

Außerdem ist die Rampenneigung von 6 % für Körperbehinderte und Radfahrer nicht bzw. schlecht geeignet. Die Bahnsteige sind leider nur von einer Kopfseite aus erreichbar. Die Bahnsteigzugänge sind zu schmal geplant. Es gibt keinen Stauraum vor dem Rad-/Fußweg der EÜ., der auch noch unübersichtlich ist. Es fehlen Aufzüge und eine Überdachung, die insbesondere im Winter vor Schnee und Eis schützt. Außerdem fehlt ein P&R-Platz.

Von einem zeitgemäßen, d.h. verkehrswendegerechten Haltepunkt ist die Planung der DB weit entfernt.

Die optimierte Gleisbettvariante ermöglicht hier einen ortskernnahen Haltepunkt, und zwar ohne die übrigen Mängel der jetzigen Planung. Außerdem lässt sich der Haltepunkt mit einer dann ebenfalls

ortskernnahen Bushaltestelle verbinden, die über die B8 neu und die Lobither Str. erreicht werden kann. Gleichzeitig werden auch noch die Querungswege für Radfahrer, Fußgänger und Körperbehinderte verkürzt.

2.5 Sportplätze, zu 11.2.1.2 Erl. Bericht

Dass jetzt beabsichtigt ist, den betroffenen Vereinen, Fußballverein und Tennisclub ein Ersatzgelände zum derzeitigen Verkehrswert anzubieten, ist ein Fortschritt, der aber die Probleme nicht löst. Schon vor Jahren hat der Stadtsportbund errechnet, dass sich die Kosten der Baumaßnahmen zum Ersatz der bestehenden Sportanlagen auf ca. 4,5 Millionen € belaufen würden. Das bedeutet, dass auch unter Berücksichtigung eventueller Fördermittel die Vereine jeweils ein bis zwei Millionen € selbst aufbringen müssten. Das wäre aber diesen beiden Dorfvereinen überhaupt nicht möglich.

Bei der optimierten Gleisbettvariante gibt es dieses Problem nicht.

2.6 Schallschutzwände, zu 7.4.2 Erl. Bericht

Begrüßt wird dagegen, dass nördlich Bahnkilometer 70,589 jetzt der von den Naturschutzverbänden, der Stadt Emmerich und den Anwohnern geforderte aktive Lärmschutz für die Von-Lochner-Siedlung in Form eines Lärmschutzwalles unterbrochen von einer kurzen Lärmschutzwand vorgesehen wird.

Im Übrigen wird Bezug auf die Stellungnahme der Stadt Emmerich genommen.

2.7 Sicherheitskonzept, zu 3.5 Erl. Bericht

Wir begrüßen, dass zwei weitere Zugänge die Erreichbarkeit der Gleisanlagen erhöhen und zusätzliche Löschwasserbrunnen die Wasserversorgung verbessern sollen.

Diese Maßnahmen beheben allerdings nicht die bestehenden erheblichen Sicherheitsmängel.

Die geplanten Änderungen beziehen sich lediglich auf den Fall eines eingetretenen Unglücks. Nach wie vor fehlen Planungen prophylaktischer Art, also solche, die Unglücke verhindern können. Wir erwähnen hier stellvertretend für viele weitere zwei Möglichkeiten: die rasche Abschaltung des Stromes durch entsprechende Schalter wie in den Niederlanden und sog. Heißläuferortungsanlagen. Gerade letztere spielen bei unseren niederländischen Nachbarn eine wesentliche Rolle. Vor einigen Wochen hat man in Emmerich davon profitiert, als die letzte Anlage am niederländischen Gleis bei einem aus den Niederlanden kommenden Kesselwagenzug einen Heißläufer meldete und diesen in Emmerich stoppte. Wäre der Zug ohne Warnung noch einige Kilometer weitergefahren, hätte es zu einem schweren Unglück und verunglückt wäre.

Besonderes Merkmal der Betuwelinie ist, dass es sich nicht um eine übliche Güterverkehrsstrecke handelt. Die Planungen der Niederlande machen deutlich, dass dieser Verkehrskorridor ausdrücklich als ausgesprochene Gefahrgutstrecke genutzt wird. In Zukunft soll diese Funktion (Betuwe als Gefahrgutstrecke) noch deutlich verstärkt werden. Um den Gefährdungen, die von einer solchen Gefahrgutstrecke ausgehen, angemessen zu begegnen, müsste die DB als Betreiberin und Verursacherin eine umfassende Sicherheitsanalyse durchführen. Da das nicht geschieht, werden Menschen, Sachgüter und die Natur erheblichen Gefahren ausgesetzt, die zumindest deutlich reduziert werden könnten.

Die Naturschutzverbände fordern daher ein Sicherheitskonzept, welches mit Rechenmodellen wie in den Niederlanden und der Schweiz von Sicherheitsfachleuten aus einer solchen Analyse abgeleitet wird! Und vor allen Dingen umgesetzt wird.

Im Einzelnen schließen wir uns den Ausführungen in dem als Anlage beigefügten Gutachten Mängel des Sicherheitskonzeptes für die Betuwelinie von Thomas Hoever an.

Bei der Alternativplanung der „Optimierten Gleisbettvariante“ der Bürgerinitiative Rettet den Eltenberg und des Naturschutzbundes Deutschland, die unseren bisherigen Stellungnahmen zugrunde liegt, werden, die bestehenden Sicherheitsrisiken im Planungsraum durch eine geringe Verschiebung der Bahntrasse um wenige Meter deutlich verringert. Das geschieht dadurch, dass in der Ortslage die Bahnstrecke von der Wohnbebauung weiter abrückt, was die Sicherheit der betroffenen Bevölkerung bei Entgleisungen, Bränden, Explosionen und der Ausbreitung von Luftschadstoffen erhöht. Im Übrigen würde sowohl hier als auch am Fuß des Eltenberges ein Bahnseitenweg entstehen, der gegebenenfalls Lösch- und Rettungsarbeiten erleichtern würde.

2.8 Wegfall des best. Durchlasses 70.139, zu 6.2 und 7.1 Erl. Bericht

Hier fehlt in dem Erläuterungsbericht eine Begründung oder ein Hinweis auf einen Ersatz an anderer Stelle.

2.9 Stützwände, zu 7.4.1 Erl. Bericht

Die hier beschriebenen Stützwände bahnlinks von 160 und 150 m Länge verstärken noch den negativen Effekt, der von den nach der Planung der DB erforderlichen Stützwände bahnrechts und dann auch rechts der B8 neu, die die Straßenbauverwaltung wegen der Trassenentscheidung der DB in den Hang des Eltenberges plant.

2.10 zum Zusammenhang mit der europäischen Wasserrahmenrichtlinie, zu 4.8 und 10 Erl. Bericht

Hier fehlt die Darstellung der Auswirkungen der Löschbrunnen. Außerdem fehlt eine Auseinandersetzung mit den Auswirkungen der Planung im Parallelverfahren der Straßenbauverwaltung zur Beseitigung der B8 neu.

Diese ist der DB bekannt. Darüber hinaus ist sie wie oben zu 1.1 erläutert von der Planung der DB abhängig.
Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel und damit auf den Drususbrunnen und die Quelle im Bereich der Zufahrt zum Campingplatz sowie die sich nach Nordosten anschließenden Quellhorizonte und die Standsicherheit der Gebäude in Hochelten können nicht ausgeschlossen werden.

Immerhin wird im Parallelverfahren der Straßenbauverwaltung eingeräumt, dass bei den Bauarbeiten Schichtwasserhorizonte im Einschnitt des Eltenberges angeschnitten werden könnten.

2.11 Recht der Umweltverträglichkeitsprüfung, Artenschutzrecht, zu Erl. Bericht 11.2.2 und 14

Die zugrundegelegten Bestandserhebungen zu Flora und Fauna stammen ausweislich des Erläuterungsberichts im Wesentlichen aus der Zeit von 2007 bis 2009 und sind zumindest ganz überwiegend älter als fünf Jahre. Dieses Vorgehen genügt nicht den gesetzlichen Vorgaben.

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

Mit den besten Grüßen


Gerd Mackmann

Anlage

Thomas Hoever: Mängel des Sicherheitskonzeptes für die Betuwelinie