

Entwurf**Stellungnahme der Stadt Voerde zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030**

Die Stellungnahme bezieht sich zum einen auf den Bereich Straßen, hier auf das Projekt B8n (Projekt B8-G10-NW) sowie auf den Bereich Eisenbahnen, hier auf das Projekt ABS 46/2 (Betuwe Route, Nr. N09).

1. Projekt B8n

Die Stadt Voerde begrüßt die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Zuge der B8, lehnt aber die im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Trassenführung als mit den örtlichen Belangen unverträglich ab.

Dabei bestehen keine wesentlichen Differenzen im Hinblick auf die Verkehrsbedeutung (dazu 1.1).

Die geplante Trassenführung konterkariert an mehreren Stellen nachhaltig die langjährig verfolgte städtebauliche Ausrichtung der Stadtentwicklung und führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Lebensqualität für die Bewohner der ganzen Stadt (dazu 1.2).

Das Projekt beeinträchtigt in hohem Maße wichtige Naturräume und vor allem bedeutende Schutzgebiete und führt durch seine Trennwirkung zusammen mit dem ebenfalls geplanten Ausbau der Bahnstrecke zu einer nachhaltigen Unterbrechung des Biotopverbunds zwischen den Rheinauen und dem Hinterland (dazu 1.3).

Es gibt Alternativen (dazu 1.4).

Die Umweltverträglichkeitsstudie stammt aus dem Jahr 2003 (nicht, wie im BVWP angegeben, 2013) und müsste ohnehin aufgrund sachlicher und rechtlicher Veränderungen wiederholt werden (dazu 1.5).

1.1 Verkehrsbedeutung

Für die Stadt Voerde als Standortgemeinde des Hafens Emmelsum und Miteigentümerin der Hafengemeinschaft Delta Port ist eine Verbesserung der Verkehrsverbindung von den Hafenstandorten Richtung Süden entlang der Rheinachse und nach Südosten ins Ruhrgebiet von hoher Bedeutung. Für den südöstlichen Zweig wurden durch die K12 – Verbesserung des Anschlusses an die A3 – in den letzten Jahren bereits wesentliche Voraussetzungen geschaffen. Die nach Süden gerichtete Verkehrsbeziehung findet den Anschluss an das Autobahnnetz erst in Dinslaken (A 59) und ist bis dahin auf die durch Siedlungsgebiete verlaufenden Straßen B8 und L396 angewiesen. Das jetzt in den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Projekt verfolgt den Ausbau entlang der Trasse der L396. Das ist jedoch keineswegs zwingend.

Die zutreffend erwähnten Verkehrsbehinderungen auf der B8 insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrt Dinslaken beruhen fast ausschließlich auf der Belastung durch Berufspendler. Außer in den entsprechenden Spitzenzeiten sind die Verkehrsverbindungen für den gewerblichen Verkehr und – ausweislich eines diesbezüglichen Gutachtens – auch für die Hafententwicklung ausreichend. Die derzeit noch vorhandene Behinderung durch die begrenzte Durchfahrtshöhe an der Eisenbahnüberführung Willy-Brandt-Straße in Dinslaken wird im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke (Projekt ABS 46/2, N09 im BVWP) behoben werden.

Für die Belastung durch Berufspendler gibt es ebenfalls einen engen Zusammenhang zu dem Ausbau der genannten Bahnstrecke. Die heutige Überlastung der Bahnstrecke durch Güterverkehr führt zu ständigen Verspätungen und Zugausfällen im Personenverkehr, so dass die Attraktivität dieses wichtigen Zubringers in den Ballungsraum derzeit erheblich beeinträchtigt ist. Der geplante Streckenausbau soll hier einen gesicherten und verbesserten Personenverkehr ermöglichen. Hinzu kommt die Aufwertung der Strecke durch den RRX, womit die Attraktivität für Berufspendler weiter erhöht wird. In der Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs liegt der auch im Sinne des Umweltverbunds günstigere Ansatz für eine Streckenentlastung (siehe dazu auch Abschnitt 2).

1.2 Stadtentwicklung und Lebensqualität

Die wesentlichen Auswirkungen werden im Folgenden von Süd nach Nord fortlaufend beschrieben, die Reihenfolge steht nicht für die Bedeutung.

- Im Übergangsbereich zwischen den Stadtgebieten Dinslaken und Voerde wird der für beide Städte hoch bedeutende Erholungsbereich des Wohnungswaldes verlärmert (Lärmquelle in Hauptwindrichtung!).
- Mit der Inanspruchnahme von Teilen des Waldes südlich der Ortslage Möllen werden bedeutende regionale Radwegeverbindungen unterbrochen, ebenso die Beziehung zum Rhein.
- Die Wohngebiete der Ortslage Möllen werden bereits durch Lärmemissionen des Kraftwerks Voerde belastet, ganz abgesehen von der erdrückenden Wirkung der Industriekulisse. Die Verlagerung des (vervielfachten) Verkehrs von der L396 (die heute durch das Industriegebiet verläuft) direkt an den Rand der Wohnsiedlung ist städtebaupolitisch unvertretbar und widerspricht dem Trennungsgrundsatz des Bundesimmissionschutzgesetzes.
- Die Trasse nimmt die historische und gerade erst rekonstruierte Parkanlage des Wasserschlosses Haus Voerde weitgehend in Anspruch, entwertet den für die gesamte Stadt Voerde bedeutenden intensiven Erholungsbereich, zerstört ein Bodendenkmal und führt zusammen genommen zu einer nicht hinnehmbaren

Beeinträchtigung des insbesondere für die Identität der Stadt Voerde bedeutenden historischen Objekts samt seines Umfelds.

- Die vorhandenen Straßen- und Wegebeziehungen zu den Dörfern in der Mommniederung werden unterbrochen. Die Stadt bemüht sich seit längerem, zur Stärkung der eigenen Identität ihre besondere Lage am Rhein besser erfahrbar zu machen. Dies wird durch die Maßnahme erschwert.
- Die Wohnbebauung entlang der Frankfurter Straße (L396) und vor allem das dort gelegene Seniorenheim wird zukünftig räumlich eingengt und erheblich stärker durch Verkehrslärm beeinträchtigt. Dies kommt auch in der Projektbeschreibung zum Ausdruck: Zusätzliche Belastung durch Verkehrslärm für 8970 Einwohner, Entlastung für 5100 Einwohner (Projekt insgesamt).
- Stark verdichtete Außenbereichslagen (Außenbereichsatzungen) und bisher wenig oder unverlärmt landschaftsbereiche werden zukünftig erstmalig intensiv mit Verkehrslärm beaufschlagt.

Die negative städtebauliche Beurteilung kommt auch in der Projektbeschreibung im Bundesverkehrswegeplan zum Ausdruck: „Die Zusatzbelastungen übersteigen in ihrer Bedeutung die positive Wirkung.“ Dies führt jedoch – da offensichtlich nur positive städtebauliche Wirkungen in die Bewertung eingehen – zu der zusammenfassenden und insoweit missverständlichen Aussage: „Das Projekt besitzt keine städtebauliche Bedeutung“.

Die Maßnahme führt jedoch zu erheblichen städtebaulichen Verschlechterungen und zur Beeinträchtigung der Lebensqualität für die Einwohner der Stadt Voerde.

1.3 Natur und Umwelt

Auch hier erfolgt die Betrachtung wieder von Süden nach Norden.

- Zuallererst ist die Inanspruchnahme und Verlärmung des Wohnungswaldes zu erwähnen. Bei dem Wohnungswald handelt es sich um eine frühere Hartholzauwe, die gerade in dem in Anspruch zu nehmenden Bereich ihre letzte Verbindung zu dem landschaftsbestimmenden Rheinstrom aufweist. Dort befindet sich mit der Rotbachmündung eine der seltenen natürlichen Bacheinmündungen in den Rhein (beides Landschaftsschutzgebiete).
- Der Streckenverlauf durch die Grünzone zwischen der Bahntrasse und den Siedlungsgebieten des Ortsteils Möllen führt zu erheblichen Eingriffen in bisher unberührtes Naturpotenzial und alte Obstwiesenbestände.
- Die Trassenplanung auf der Ostseite der Bahntrasse beeinträchtigt wertvolle Naturbereiche, die bisher durch die Bahntrasse weitgehend vor äußeren Einwirkungen geschützt waren (Landschaftsschutzgebiet).

- Aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse berührt die Trasse auf jeden Fall das (dort ebenfalls als Naturschutzgebiet festgesetzte) Vogelschutzgebiet „Unterer Niederrhein“ und führt unvermeidlich zu Beeinträchtigungen.
- Die Planung folgt formell dem Prinzip der Trassenbündelung, indem die Straße parallel zu der Industriebahnlinie vorgesehen ist. Dabei bleibt unberücksichtigt, dass die nur wenige Male am Tag befahrene Industriebahn für den Biotopverbund keine Zäsur darstellt, sondern im Gegenteil aufgrund des unzugänglichen und stark bewachsenen Bahndamms ein wichtiges Trittsteinbiotop für die Vernetzung der landesweit bedeutenden Rheinaue (Mommniederung) mit den Landschaftsstrukturen der Niederterrasse bildet. Die Zäsur und Unterbrechung des Biotopverbunds würde gerade erst durch die neue Straße hervorgerufen.

Die Trassenplanung führt daher zu einer Störung des Biotopverbunds und zu einer erheblichen Entwertung landesweit bedeutender und bisher nur gering beeinträchtigter Naturpotentiale.

1.4 Alternativen

Zunächst umfasst das Projekt auch den vierstreifigen Ausbau zwischen dem künftigen Knoten B8/B 58 auf dem Stadtgebiet Wesel und der K 12. Gegen diese Maßnahme bestehen keine Bedenken; sie ist insbesondere erforderlich für die Abwicklung des gewerblichen Verkehrs von und zu den Deltaport-Häfen.

Die Aussage in der Projektbeschreibung zum Teilprojekt 1

„Ein über das heutige Maß hinausgehender Aus- oder Umbau der B 8 innerhalb der Ortslage Dinslaken ist nicht möglich. Die Projektziele können mit einem Ausbau des vorhandenen Netzes ebenso nicht gelöst werden.“

ist jedoch sachlich nicht gerechtfertigt. Es gibt strukturelle Alternativen durch Kombination mit anderen Baumaßnahmen ebenso wie die Möglichkeit eines Ausbaus.

- Eine Entlastung der Straßenbeziehungen vom Berufspendlerverkehr zwischen Wesel/Voerde in das Ruhrgebiet bzw. zur Rheinschiene kann erwartet werden, wenn der Ausbau der Schienenstrecke so erfolgt, dass der Schienenpersonenverkehr mit deutlich verbesserter Stabilität und höherem Komfort abgewickelt wird. Dies wird sich auch auf die OD Dinslaken auswirken.
- Eine deutliche Entlastung der OD Dinslaken kann weiterhin erreicht werden durch den Ausbau der Verbindung vom Knoten B8/L 4 zur AS Dinslaken-Nord der A3. Ein Teilstück ist bereits durch die Stadt Dinslaken hergestellt worden. Die Maßnahme ist im Landesstraßenbedarfsplan des Landes NRW enthalten (L4n). Durch diese Verbindung entsteht ein attraktiver Zugang für den von Norden auf der B8 kommenden Verkehr zum Autobahnnetz, ohne die OD Dinslaken benutzen zu müssen.

- Soweit unter Berücksichtigung dieser beiden Maßnahmen prognostisch noch die Notwendigkeit eines Ausbaus für die OD gesehen wird, wird darauf hingewiesen, dass der zur Verfügung stehende Planungsraum im Stadtgebiet Dinslaken durchweg eine Gesamtprofilbreite von ca. 30 m oder mehr zulässt. Dies ermöglicht eine (unter Umständen tiefer gelegte) durchgehende Schnellverkehrsstraße mit entsprechendem Lärmschutz und je nach Bedarf beidseitig parallel geführten Erschließungsstraßen. Die Anzahl der Knotenpunkte könnte so deutlich reduziert werden. Auch niveaufreie Knoten sind denkbar. In großen Abschnitten (vor allem südlich der Eisenbahnüberführung Willy-Brandt-Straße) kann ganz auf parallele Erschließungsstraßen verzichtet werden, weil die straßennahe Bebauung rückwärtig erschlossen ist.
- Wenn insoweit ein Ausbau der vorhandenen Straße als Alternative möglich ist, verbleibt noch die Ortsdurchfahrt Friedrichsfeld. Hier bietet sich eine Umgehung über die L463, die städtische Hans-Richter-Straße und die K 12 an.

Unter Beachtung der aufgezählten Entlastungen und Möglichkeiten ist allein schon vor dem Hintergrund der erheblichen Umweltbeeinträchtigungen eine nachvollziehbare Alternativenprüfung durchzuführen.

1.5 Veralte UVS

Nachdem 1990 eine Raumwiderstandsuntersuchung für eine erste Trassenfindung vorgelegt worden war, wurde die Arbeit an der UVS zunächst unterbrochen. Sie wurde 1997 wieder aufgenommen und 2003 als Entwurf fertig gestellt. Die daraufhin abgegebenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, auch der Stadt Voerde, wurden im Anschluss nicht weiter bearbeitet, weil die Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan 2003 in den „möglichen weiteren Bedarf“ zurückgestuft wurde.

Die Stadt Voerde hat sich während des gesamten bisherigen Planungsprozesses immer für die Überprüfung der Variante eines Ausbaus der bestehenden Straßen eingesetzt. Nach hiesiger Kenntnis hat es diesbezüglich jedoch nie eine ernsthafte Untersuchung gegeben.

Aufgrund der Fortentwicklung des europäischen Rechts zu den Schutzgebieten „Natura 2000“, aufgrund der wachsenden Bedeutung des Artenschutzes bei der Planung von Maßnahmen und zur Berücksichtigung der Veränderungen bzw. des aktuellen Zustands des Naturraums erscheint eine Neuaufstellung der UVS einschließlich erforderlicher Alternativenprüfung unausweichlich.

2. Ausbau der Bahnstrecke ABS 46/2

Der Ausbau der Strecke um ein drittes Gleis beschäftigt die an der Strecke liegenden Städte bereits seit mehreren Jahren. Allerdings

erfolgte die Planfeststellung bisher erst für einen Abschnitt (von 12), welche von der betroffenen Stadt auch beklagt wird. Insofern kann noch nicht von einem Baubeginn gesprochen werden. Ansonsten ist das Planverfahren unterschiedlich weit fortgeschritten; die Unterlagen haben in allen Abschnitten bereits öffentlich ausgelegt; für einige Abschnitte wurde auch schon der Erörterungstermin durchgeführt.

Während des Planverfahrens ist – gleichermaßen für alle Abschnitte – sehr deutlich geworden, dass erhebliche Defizite vorliegen bei der Berücksichtigung von

- Städtebaulichen Belangen
- Sicherheitsbelangen und
- Anforderungen des öffentlichen Nahverkehrs.

Seitens der deutschen Bahn als Vorhabenträger wurde in den entsprechenden Gegenäußerungen immer wieder darauf hingewiesen, dass der für das Projekt gesetzte Kostenrahmen eine weitergehende Berücksichtigung dieser Belange nicht zuließe.

Daher ist der Kostenrahmen anzupassen.

2.1 Städtebauliche Belange

Vornehmlich im südlichen Bereich der Ausbaustrecke durchschneidet die Bahn unterschiedlich dicht bebaute Siedlungsgebiete und Erholungsräume. Die bisher vorgesehene – und offensichtlich durch den Kostenrahmen kaum noch beeinflussbare – Gestaltung der Lärmschutzwände beschränkt sich allein auf die Standard-Aluminiumwand, maximal mit wechselnder Farbgebung. Diese Wände verschleifen optisch schnell, haben einen eher an Gewerbebauten erinnerndes Erscheinungsbild und sind bekanntermaßen bevorzugtes Ziel für Graffiti-Künstler. Die Verwendung von Gabionen oder gestalteten und besser begrünbaren Betonwänden scheitert angeblich an dem damit verbundenen höheren Aufwand. Somit entsteht der Eindruck, dass an dieser Strecke (im Gegensatz zu vielen anderen Strecken im Bundesgebiet) durch die knappen Finanzvorgaben eine „Billiglösung“ realisiert werden soll. Dies ist weder angemessen noch fördert es die Akzeptanz von Bundesbaumaßnahmen.

Hochgerechnet für die gesamte Strecke, basierend auf den Erfahrungen im Gebiet der Stadt Voerde, würde sich grob geschätzt der Mehraufwand zur Berücksichtigung städtebaulicher Belange auf ca. 40 Mio € belaufen.

2.2 Sicherheitsaspekte

Aufgrund der absehbar überdurchschnittlichen Belegung dieser hauptsächlich für den Güterverkehr auszubauenden Strecke mit Gefahrgütern haben örtliche Sicherheitsfachleute bestimmte Anforderungen zur Bewältigung von Havarien auf der Strecke erarbeitet. Diese sind fachlich unwidersprochen. Ihre Realisierung (Ret-

tungswege, Löschwasserversorgung) wird jedoch mit Hinweis auf den gesetzten Kostenrahmen abgelehnt. Die Verantwortung des Bundes für die Sicherheit seiner Eisenbahnstrecken gebietet hier eine Erhöhung der für die Maßnahme bereitzustellenden Mittel.

Eine Arbeitsgruppe aus kommunalen Sicherheitsexperten (Feuerwehr) und Bahn hat den Mehraufwand für die Realisierung der erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen in Bezug auf Zugänge und Rettungswege auf 40 Mio € für die gesamte Strecke geschätzt. Hinzu kämen – wiederum hochgerechnet aus den Daten für Voerde – ca. 5 Mio € für die Bereitstellung der Löschwasserversorgung.

2.3 Schienenpersonennahverkehr

Die auszubauende Strecke dient nicht nur dem Güterverkehr, sondern bildet für den rechtsrheinischen unteren Niederrhein den einzigen und bereits heute hochbelasteten Zubringer in das Ruhrgebiet und die Städte der Rheinschiene. Zahlreiche Berufspendler sind auf diese Strecke angewiesen; wie bereits dargestellt könnte die Frequentierung deutlich höher sein, wenn nicht ständige Zugausfälle und Verspätungen die Attraktivität der Strecke herabsetzen. Ursächlich für diese Probleme ist die Überlastung der Strecke durch Güterverkehr, dem gerade durch den Ausbau abgeholfen werden soll.

In diesem Zusammenhang ist unverständlich, dass die Ausbauplanung auf die Qualität und Gestaltung der Bahnhöfe und Haltepunkte überhaupt keine Rücksicht nimmt. Regelmäßig ist hier nur das Allernotwendigste vorgesehen; die Lärmschutzanlagen werden so durchgezogen als wäre es freie Strecke. Auch hier werden Verbesserungen in Bezug auf Gestaltung, Sicherheitsempfinden, Barrierefreiheit und Zugänglichkeit mit dem Hinweis auf den Kostenrahmen abgelehnt.

Zusätzlich investierte Mittel in diesem Sektor würden dagegen die Attraktivität der Strecke für den öffentlichen Nahverkehr deutlich erhöhen und so gleichzeitig zu einer Entlastung der Straßenverbindungen Richtung Ruhrgebiet und Rheinschiene beitragen.

Der zusätzliche Mittelbedarf für die Berücksichtigung dieser Belange ist natürlich stark von der jeweiligen Situation am Haltepunkt abhängig. Aus den Erfahrungen der Stadt Voerde würde sich ein Mehraufwand je Haltepunkt von ca. 1,5 Mio € einstellen; das bedeutet für die gesamte Strecke (14 Haltepunkte/Bahnhöfe) eine Gesamtsumme von 21 Mio €.