

## **Vermerk zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach Paragraph 25, Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (Abkürzung: VwVfG NRW)**

### **Maßnahme**

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Str.NRW), Regionalniederlassung Niederrhein, Außenstelle Wesel, plant die Verlegung der B 8 im Zuge der Aufhebung des Bahnübergangs „Emmericher Straße“. Der niveaugleiche Bahnübergang wird durch den Bau einer ca. 1.200 m langen neuen Straße (B 8n) nördlich der Bahnstrecke ersetzt. Die heutige B 8 bleibt erhalten, wird an die neue Straße angeschlossen aber zur Gemeindestraße abgestuft. Entlang der neuen B 8 verläuft rechtsseitig ein Rad-/Gehweg. Am Kreuzungspunkt B 8n/B 8alt wird die neue Strecke mit einem Brückenbauwerk über die heutige B 8 geführt. Die B 8n verläuft als Anschnitt des Eltenbergs in Hochlage parallel zur vorhandenen Bahntrasse. Als Abfangung der entstehenden Höhensprünge werden Stützwände zwischen Bahntrasse und B 8n als auch zwischen B 8n und dem Eltenberg errichtet. In Ortsrandlage Elten schließt die B 8n an die vorhandene B 8 an.

### **Ergebnis der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Paragraph 25, Abs. 3 VwVfG**

Bei Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, soll der Träger der Maßnahme die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig, das heißt möglichst vor Stellung eines Antrages auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, über die Ziele des Vorhabens, die Mittel zur Verwirklichung und die voraussichtlichen Auswirkungen unterrichten. Zitat aus dem Paragraph 25, Abs. 3 VwVfG. NRW: „Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden.“ (Ende Zitat)

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben (Paragraph 25 Abs. 3 VwVfG NRW) wurde die Planung für den Neubau der B 8n durch Vertreter der zuständigen Regionalniederlassung des Landesbetriebes Straßenbau NRW am Dienstag, den 28.06.2016, 19:30 Uhr, im Kolpinghaus in Elten, Sonderwykstraße 10, 46446 Emmerich am Rhein, öffentlich vorgestellt. Es bestand bereits ab 18:30 Uhr die Möglichkeit, die Planunterlagen einzusehen und Fragen zu stellen. In der örtlichen Presse, im Internetauftritt der Stadt Emmerich sowie im Amtsblatt wurde der Termin vorab ortsüblich bekanntgemacht, um interessierte Bürgerinnen und Bürger und Planbetroffene auf die Veranstaltung aufmerksam zu machen und diesen die Gelegenheit zu geben, sich zu informieren. Zusätzlich wurden die Träger öffentlicher Belange angeschrieben.

Mittels einer Präsentation wurden Variantenfindung und Entwurfsplanung in ihren Grundzügen vorgestellt. In der anschließenden Diskussionsrunde wurden weitere Details auf Nachfrage erläutert. Bereits vor der öffentlichen Sitzung wurde informiert und mit einzelnen Anliegern deren persönliche Betroffenheit erörtert. Es wurde zugesagt, die vorgestellte Präsentation zur Verfügung zu stellen.

Es wurde aus dem Publikum geäußert, dass der Name der Veranstaltung „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ nicht zutrefte, da die Planung des Neubaus der B 8n abgeschlossen sei. Der Vertreter des Vorhabenträgers erläuterte daraufhin den rechtlichen Rahmen dieser Veranstaltung in Verbindung mit dem Zeitpunkt, zu dem die Öffentlichkeit beteiligt werden sollte. Einen genau definierten Termin gäbe es nicht. Der Termin sei gewählt worden nach der Variantenentscheidung und nach der Ausarbeitung des Vorentwurfes einschließlich des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP).

Durch die Beteiligung einzelner Mitglieder der Bürgerinitiative (BI) als gleichzeitige Vertreter der Naturschutzvereine sind diese im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bei der Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) und des LBP im Laufe des Planungsprozesses beteiligt worden. Hieraus hat sich auch die Berücksichtigung der Gleisbettvariante

(Stand März 2015) im Variantenvergleich der UVU ergeben (unter Beachtung der Maßnahme Lobither Straße).

Ein zentrales Thema der Veranstaltung war die Entscheidung des Vorhabenträgers für die Variante 2 (Bergfußvariante in Hochlage) als sog. Vorzugsvariante.

Neben der Beurteilung der Varianten hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz kommen für die Entscheidung für eine Vorzugsvariante weitere Faktoren zum Tragen. Dies sind *Wirtschaftlichkeit* und *Bauumfang* (d.h. Zielerfüllung der Maßnahme im Rahmen des Primärzieles einer Bahnübergangsbeseitigung hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Bauumfang), *Verkehr* (d.h. ausreichende Umsetzung der verkehrlichen Ziele und Folgewirkungen) und der Faktor *Liegenschaften* (d.h. Zumutbarkeit im Rahmen des notwendigen Eingriffes in privates Eigentum und Wohnbebauung).

Die UVU dient dazu, die Auswirkungen des Vorhabens beziehungsweise der untersuchten Varianten auf die Umwelt, einschließlich des Menschen, zu ermitteln und zu bewerten und war somit Grundlage des Variantenvergleichs, nicht aber die von der Stadt Emmerich in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie.

Zahlreiche anwesende Teilnehmer der Veranstaltung weisen sich als Mitglieder der Bürgerinitiative „Rettet den Eltenberg“ aus. Die eindeutige Forderung der BI ist die Aufgabe der Planung in der bisherigen Form und die Wahl einer anderen Vorzugsvariante, eben der Gleisbettvariante.

Die BI hegt große Zweifel, dass die Gleisbettvariante laut dem vorgestellten Variantenvergleich die schlechteste Lösung sei und bittet darum, zum Protokoll der Veranstaltung den Variantenvergleich zu veröffentlichen. Auch dieser wird zur Verfügung gestellt.

Die BI hat mittlerweile selber ein Gutachten in Auftrag gegeben und vorliegen, welches die Gleisbettvariante als kostenneutrale und durchführbare Lösung ausweise. Dieses Gutachten liegt jedoch weder Straßen.NRW noch der Deutschen Bahn in seiner Gesamtheit vor, so dass die Argumente der BI für die Straßenbauverwaltung nicht nachprüfbar sind. Es wird von Seiten der BI erklärt, dass das Gutachten in seiner Gesamtheit aus strategischen Gründen bewusst zurückgehalten wird, um die Fakten in einem möglichen Klageverfahren verwenden zu können.

Die BI verweist jedoch auf ihre Internetpräsenz, bei der das Gutachten als bisher veröffentlichte zusammenfassenden Version zum Download bereit stehe. Sie sagt zu, nach Rücksprache mit ihrem Rechtsbeistand, gewisse Teile zur Verfügung zu stellen.

Des Weiteren wird auf Nachfrage aus dem Plenum der Unterschied zwischen aktivem und passivem Lärmschutz thematisiert. Gemäß den einschlägigen Definitionen zählen zu den aktiven Maßnahmen die Herstellung einer Lärmschutzwand wie auch das Errichten eines Erdwalls. Lärmschutzfenster sind Maßnahmen des passiven Lärmschutzes.

An die Deutsche Bahn (DB) richtet sich eine Frage nach dem heutigen Radius der Gleise im Bereich des Eltenbergs. Der heutige Radius hat lt. Aussage eines Vertreters der BI eine Größe von 1.350 m. Dieser Radius wird nach Aussage der DB auch für das projektierte dritte Gleis vorgesehen. Dies sei im Rahmen eines Ergänzungsgleises akzeptabel. Bei einem Neubau einer Schienenstrecke - und um eine solche würde es sich bei der Gleisbettvariante handeln - würde die Deutsche Bahn unter Berücksichtigung der gültigen Regelwerke und aus wirtschaftlichen Optimierungsgesichtspunkten einen wesentlich größeren Radius wählen. Der Radius von 1.400 m bei der Gleisbettvariante ist daher zu klein und wird von der DB nicht akzeptiert.

Der Vertreter von Straßen.NRW macht dazu deutlich, dass nicht alleine die Sicherstellung eines Mindestradius von 1.400 m für die Wahl der Bergfußvariante als Vorzugsvariante relevant sei, sondern auch die Berücksichtigung der Aspekte hinsichtlich Ökologie, Verkehr, rechtlichem Rahmen und Kosten maßgebend sind.

Als ein weiterer Diskussionspunkt werden die zukünftigen (Mehr-)Wege für Fußgänger und Fahrradfahrer unter besonderer Berücksichtigung von Personen mit körperlicher Behinderung angesprochen. Es wird die Forderung einer sicheren und barrierefreien Streckenplanung erhoben. Durch Schließung des Bahnüberganges ist ein ortsnahes Queren der Bahnstrecke nicht mehr möglich. Vor allem für Behinderte sei die neue Situation nicht tragbar. Zudem sei ein gefahrloses Benutzen des heutigen sog. Viaduktes auch zukünftig ohne Radweg nicht gefahrlos möglich. Eine Teilnehmerin weist auf die Anbindung eines bekannten niederländischen Fernwanderweges (Pieterpad) an den Radweg der B8 hin.

Aus Sicht von Str.NRW ist jedoch für alle Verkehrsteilnehmer eine Anbindung und damit Querung der Bahn mit zumutbaren Umwegen gegeben. Zudem wird sich der Verkehr auf dem Teilstück/Viadukt erheblich reduzieren. Zukünftig werden hier nur noch 1.300 Fahrzeuge pro Tag das Viadukt befahren. Einen Anspruch auf möglichst kurze Verkehrsbeziehungen gäbe es nicht. Signifikante Wegebeziehungen für z. B. Schüler, ältere Mitbürger oder auch Behinderte über den heutigen BÜ sind nicht vorhanden. Der Rad-und Fußweg entlang der neuen B8 entspricht dem entsprechenden Regelwerk.

Die Bürgerinitiative äußert Bedenken darüber, dass in allen betrachteten Varianten der Aspekt der Erreichbarkeit der Bahnstrecke bei Unfällen auf den Gleisen nicht ausreichend Berücksichtigung gefunden habe. Diese sei bei der Variante der BI jedoch an allen Stellen gewährleistet. Zudem drängt die BI darauf, dass die Sportplatzanlage in Elten geschont werden sollte. Hier ist von Seiten des Vorhabenträgers anzumerken, dass eine Berücksichtigung der Gefährdungslage nicht Bestandteil der Straßenplanung ist. Die Sportplätze gehören thematisch zur Bahnübergangsbeseitigung L 472, Lobither Straße.

Ein weiterer Punkt der Diskussion ist der § 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) NRW, welcher die Trennung bzw. Zusammenlegung einzelner Maßnahmen in einem Planfeststellungsverfahren regelt. Ein Vertreter der BI verweist darauf, dass gem. §78 VwVfG für das Schienen- und Straßenprojekt in einem gemeinsamen Verfahren das Baurecht zu erlangen sei. Beide Vorhabenträger wollen gleichzeitig Anlagen errichten, die in einem engen räumlichen Zusammenhang stehen. Keines der Vorhaben stellt sich hier jedoch als bloße Folgemaßnahme des jeweils anderen dar, so dass aus Sicht von Straßen.NRW und der DB die Zuständigkeitsregel des § 78 Abs. 2 VwVfG nicht greift.

Auf die Frage aus dem Plenum nach Verkehrsprognosezahlen wird vom Vertreter von Straßen.NRW erwidert, dass die zu erwartenden und zugrunde gelegten Verkehrszahlen für das Prognosejahr 2025 auch die Entwicklung des Verkehrs im grenznahen niederländischen Gebiet berücksichtigen. Die ermittelten Prognosezahlen werden zur Verfügung gestellt.

Ein Bürger weist im Zusammenhang mit der Kostenschätzung auf das vermutliche Vorhandensein einer Vielzahl an Kampfmitteln aus der Kriegszeit hin. Hierauf wird vom Vertreter von Straßen.NRW erklärt, dass Kosten zur Beseitigung von Kampfmitteln im üblichen Rahmen berücksichtigt wurden.

Eine Bürgerin äußert Bedenken in Hinblick auf die Standsicherheit des Eltenbergs und möglichen Erosionserscheinungen während der Bautätigkeiten. Sie befürchtet auch eine Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer. Hier konnte Herr Kirschner vom Ing.-Büro ICG Düsseldorf, als Verfasser des geologischen Gutachtens, die Bedenken aus seiner fachlichen Sicht ausräumen. Die Standfestigkeit des Eltener Berges ist gegeben - oberflächennahe, geringe Erdbewegungen während der Bauarbeiten sind im normalen Umfang zu erwarten; jedoch besteht hierdurch keinerlei Gefährdung für die Baustelle und angrenzende Grundstücke oder Verkehrsteilnehmer.

Nachdem zu den Fragen der Bürgerinnen und Bürger Stellung genommen wurde, stellt der Vorhabenträger abschließend den weiteren Ablauf der Planung vor und verweist insbesondere auf die Veröffentlichung des Protokolls dieser Veranstaltung unter der gezeigten Internetadresse.

## **Ergebnis**

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich durch die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung eine grundsätzliche Ablehnung der geplanten Bergfußvariante aufgezeigt hat. Die Öffentlichkeit favorisiert die Gleisbettvariante. Für die vorgestellte Bergfußvariante ergeben sich hinsichtlich des anstehenden Planfeststellungsverfahrens keine wesentlichen Änderungen.

Ende der Veranstaltung um 21:34 Uhr

**Kontakt:**

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen  
AugustastraÙe 12, 46483 Wesel

Ansprechpartner: Heinz-Gerd Biewald

Telefon: 0281/ 108-247

**Die Präsentation, der Variantenvergleich und die Verkehrszahlen werden auf Anfrage zur Verfügung gestellt:**

**email-Adresse: [christian.spilka@strassen.nrw.de](mailto:christian.spilka@strassen.nrw.de)**