

Aus der Presse-Information 5. Mai 2017 des Verbandes der Bürgerinitiativen entlang der Betuwe-Linie www.betuwe-niederrhein.de bezüglich eines veröffentlichten **offenen Briefs an den NRW-Minister Michael Groschek (SPD) zum Planfeststellungsverfahren betreffend des Ausbaus der Eisenbahnstrecke Grenze D/NL - Oberhausen.**

Sehr geehrte Redaktionen,
anbei erhalten Sie die Antworten auf unseren Brief an Minister Groschek. Wir hatten ihn gebeten um

1. Erklärung, was er für Lärmschutz an Europas wichtigster Güterzug-Trasse getan hat
2. Anführung der Gemeinschafts-Kampagne unserer Betuwe-Bürgermeister und Landräte (Fortsetzung des "Statements der Region")

Antworten von Herrn Minister Groschek auf diese Fragen

1. **Minister Groschek erteilt besserem Lärmschutz eine klare Absage. Wer schlechten Lärmschutz bekommt, soll dafür dankbar sein.**
2. **Keine Anführung, geschweige denn wenigstens eine Unterstützung, der aktuellen Gemeinschafts-Kampagne von Bürgermeistern, Landräten und Bundestagsabgeordneten durch den Landesminister Groschek.**

Am 12. April 2017 hatten wir den Minister gebeten zu erklären, warum auf Europas wichtigster Bahnstrecke von Emmerich bis Freiburg keine gleichen Bedingungen herrschen sollen, warum NRW sich nicht so wie Baden-Württemberg für Menschen entlang dieser Gleise einsetzt.

Hier der Text des offenen Briefes:

Sehr geehrter Herr Minister,

am 3. April hatten wir im Rahmen eines NRZ-Forums in Essen ein kurzes Gespräch mit Frau Ministerpräsidentin Hannelore Kraft. Als wir sie auf unseren Problemfall mit dem Ausbau der Bahnstrecke „BETUWE“ ansprachen, war Ihre Antwort darauf, dass sich NRW für den bestmöglichen Lärmschutz für die Anwohner einsetzen werde und dieses bei Ihnen als verantwortlichen Minister für den Verkehr in besten Händen sei.

Aufgrund dessen wenden wir, die Bürgerinitiativen vom Niederrhein, uns erneut an Sie, um mit der Unterstützung des Landes eine vernünftige Lösung für Anwohner und Kommunen zu erreichen. Denn auch wir sind an einer schnellstmöglichen Umsetzung der Maßnahme interessiert.

Beim Spatenstich in Oberhausen hatten Sie in Ihrer Rede herausgestellt, das Ihnen und der Deutschen Bahn AG klar ist, das wir Bürgerinitiativen das Vorhaben nicht ablehnen und auch nicht verzögern wollen, sondern es uns um eine umwelt- und menschengerechte Ausführung dieses Bauvorhabens geht. 7.000 Gebäude (geschätzt 80.000 Menschen) nur mit passivem Lärmschutz - das darf nicht sein.

Wie dies zu erreichen ist, hat uns gerade das Land Baden-Württemberg vorgemacht. Hier hat eine einmalige und hartnäckige Gemeinschaftsaktion von Kommunen, Landräten, Bundespolitik aus der Region und Landesregierung dazu geführt, dass die Fortsetzung der Strecke Rotterdam - Genua, die übrigens durch ganz NRW führt, in einer der heutigen Technik und den Anforderungen der Kommunen und der Anliegerinteressen entsprechenden Form ausgeführt wird. Hier in NRW sind wir leider von einer entsprechenden Aktion noch weit entfernt. Wir erinnern in dem Zusammenhang an Ihr Schreiben vom 2. Dezember 2015, wo Sie sich für genau diese Forderungen eingesetzt haben

Was passiert jedoch hier vor Ort? Die Bahn peitscht ihre Pläne in den Erörterungsterminen auf der Basis billigster Lösungen gegen Anwohner und Kommunen durch, die mit den Ergebnissen für viele Jahrzehnte zu leben haben. Schallschutz (aus dem vorigen Jahrhundert!) wird unter ungünstigsten

Annahmen unwirtschaftlich gerechnet, Erschütterungsschäden gibt es bei der Bahn nicht und Wertverluste werden einfach abgestritten.

Die Bürger, die sich guten Glaubens an der Planfeststellung beteiligt haben, sind entsetzt über die Ignoranz der Bahn und die Untätigkeit der Bezirksregierung. Man hatte bis dato geglaubt, dass wenigstens die Bezirksregierung wie in Süddeutschland, auf Seiten der Bürger stehe. Das hat sich jedoch als Irrtum herausgestellt!

Bei der Feier des ersten Spatenstiches, wo auch Sie zugegen waren, kam in der Rede von Herrn Staatssekretär Enak Ferlemann die Aussage „Es ist Geld genug da, man müsse es nur einfordern“.

Da das Land NRW sich schon jetzt mit knapp 500 Mio. € an der Strecke beteiligt, sollte dieses Angebot doch wahrgenommen werden. Es geht auch nicht um die Riesenbeträge wie in Süddeutschland sondern nur um Bruchteile davon. Nach früheren Berechnungen der Deutschen Bahn würde z.B. die Erfüllung der Forderung nach Wegfall des Schienenbonus für die 73 km Strecke für knapp eine halbe Million Anwohner (!) von "nur" ca. 150 Mio. € an Mehrkosten (Gesamtkosten 1,7 Mrd. €) verursachen. Hier sagt selbst die IHK "Und darüber streiten wir uns seit Jahren??. Außerdem - wieder lt. Aussage Deutsche Bahn - würde keine grundsätzlich neue Planung erforderlich und der Zeitverzug läge im Vertretbaren.

Es ist keinem Anwohner zu erklären, warum auf einer Bahnstrecke von Emmerich bis Freiburg keine gleichen Bedingungen herrschen sollen.

Auch wir können das so nicht akzeptieren. Im laufenden Wahlkampf müssten Sie erklären, was oder was Sie eben nicht getan haben und warum wir hier als Bundesbürger 2. Klasse behandelt werden?

Nachdem das Thema der Streckensicherheit nun vor einer einvernehmlichen Lösung zu stehen scheint, sollte doch auch beim Lärmschutz ein zeitgemäßer und akzeptierter Lösungsweg gefunden werden.

Auch unsere Bürgermeister und Landräte wollen gemeinsam agieren, ein „Statement der Region“, initiiert von Landrat Dr. Müller wurde unterzeichnet. Die Bürgermeister und wir arbeiten gemeinsam an einem Appell an die Bundesregierung. Lassen Sie uns darüber sprechen, werden Sie aktiv und führen - wie in Baden-Württemberg - unsere Mandatsträgerinnen und Mandatsträger an.

Gern sind wir zeitnah zu einem persönlichen Gespräch bereit, um Ihnen die Dringlichkeit und weitere wichtige Gesichtspunkte zu erläutern.

Die benötigte Summe ist überschaubar, der positive Effekt wäre riesig, denn sehr viele Menschen sind betroffen. Das ist sicher im Sinne der von Kanzlerkandidat Schulz und Ministerpräsidentin Kraft propagierten sozialen Gerechtigkeit.

Mit freundlichen Grüßen

(gez. Gert Bork)

Und hier die Antwort

Sehr geehrter Herr Bork,

haben Sie vielen Dank für Ihren Offenen Brief an Herrn Minister Michael Groschek, er hat mich gebeten Ihnen zu antworten.

Bei der 73 km langen Ausbaustrecke handelt es sich um ein Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans. Die Strecke bildet die Hauptschlagader des Schienengüterverkehrs von und nach Rotterdam, dem für Nordrhein-Westfalen wichtigsten Überseehafen. Im Mittelpunkt des Projekts stehen der Ausbau auf drei Gleise - wodurch zeitgemäßer und, wirksamer Lärmschutz

entlang der Bestandsstrecke überhaupt erst ermöglicht wird - sowie die Beseitigung von Bahnübergängen.

Weil diese Ausbaustrecke neben dem Güterverkehr auch für den Personenverkehr in Nordrhein-Westfalen von großer Bedeutung ist, investiert das Land 450,1 Mio. € aus Landesmitteln in den Ausbau.

Wie Ihnen Frau Ministerpräsidentin Hannelore Kraft bereits im Februar 2016 mitgeteilt hat, ist als Maßstab für Lärmschutzmaßnahmen die Einzelfallentscheidung der Rheintalbahn in Offenburg nicht dienlich. Sie führt dazu, dass Bundesmittel in Höhe von mehr als 1,5 Mrd. € für andere Schieneninfrastrukturprojekte in Nordrhein-Westfalen und anderen Ländern fehlen.

Herr Minister Groschek hat sich persönlich dafür eingesetzt, im Zuge der Anträge zur Rheintalbahn für die Betuwe-Linie und auch für den Rhein-Ruhr-Express Lärmschutzmaßnahmen festzulegen, die über den immissionsrechtlichen Rahmen hinausreichen. Leider hat das Bundesparlament in einer Einzelfallentscheidung zugunsten einer einzigen Kommune in Baden-Württemberg und zu Lasten der übrigen Bundesländer entschieden. Durch die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wurde der sogenannte Schienenbonus ab dem 1.1.2015 abgeschafft und zwar genau für die Schienenmaßnahmen, bei denen zu diesem Zeitpunkt das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet und die Offenlage noch nicht stattgefunden hatte. Es besteht keine rechtliche Grundlage für eine Förderung von Schallschutzmaßnahmen, welche über die Auflagen der Planfeststellungsbeschlüsse hinausgehen und auch keine andere Möglichkeit für das Land, über das schon hohe finanzielle Engagement des Landes hinaus weitere Mittel für den Lärmschutz bereitzustellen.

Letztendlich obliegt es dem Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde zu entscheiden, in welcher Weise die Lärmschutzforderungen zu gewährleisten sind.

Im Zuge des Ausbaus werden zahlreiche Bahnübergänge öffentlicher Straßen auf dem Gebiet der Anrainerkommunen beseitigt. Grundsätzlich werden die Kosten der Bahnübergangsbeseitigungen gemäß den Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zu einem Drittel durch den Straßenbaulastträger (Bund, Land oder Kommune), zu einem Drittel durch die DB AG und bei Schienenwegen des Bundes zu einem Drittel durch den Bund getragen. Aufgrund der verkehrs- und wirtschaftspolitisch herausragenden Bedeutung der Betuwe-Linie, der wesentlichen Verbesserung des Lärmschutzes für die Anrainer und des enormen Sicherheitsgewinns, der durch Bahnübergangsbeseitigungen erzielt wird, erfolgt eine freiwillige Unterstützung der Kommunen im Wege einer vollständigen Übernahme der förderfähigen Kosten durch das Land. Voraussetzung für diese Förderung ist ein schriftlich fixierter Konsens zwischen der DB Netz AG und der jeweiligen Kommune über sämtliche Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen auf ihrem Gebiet.

Es besteht grundsätzliches Einvernehmen zwischen Bundesverkehrsministerium, Deutscher Bahn AG und dem Land Nordrhein-Westfalen, dass insbesondere aus dem Finanzierungsanteil des Landes .

- in Oberhausen, Dinslaken, Wesel und Emmerich jeweils Hytrans Fire Systeme (HFS) sowie Wechselladerfahrzeuge, .
- Wasserentnahmestellen (75 Brunnen plus zwei HFS-Brunnen sowie 34 Gewässerentnahmestellen) .
- ein Schlauchwagen in Hamminkeln und .
- zusätzliche Zuwegungen in Wesel und Emmerich

finanziert werden können. Die Sicherheitsvorkehrungen des Rettungskonzeptes an der Betuwe-Linie sind zeitgemäß und sollten die Akzeptanz von Kommunen, Feuerwehren und Menschen vor Ort finden.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag Dietmar Rosarius