

Die Planung der Betuwelinie in Emmerich (ausformulierte Fassung des Vortrages vom 07.09.2017 bei dem Mitgliedertreffen der Ortsgruppe Emmerich des Naturschutzbundes Deutschland, NABU)

I. Was ist die Betuwelinie?

1992 wurden durch den Vertrag von Warnemünde zwischen Deutschland und den Niederlanden der Bau einer Güterverkehrsverbindung zwischen Rotterdam und Köln und der Streckenausbau für den Personenhochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Amsterdam und Köln bzw. Frankfurt beschlossen. Dieser Bereich liegt im TEN-Korridor, d.h. Korridor für transeuropäische Netze, Rotterdam-Genua.

Nach einigen Planungsänderungen baute man in den Niederlanden die inzwischen fertiggestellte Güterverkehrsstrecke Rotterdam – Landesgrenze, genannt Betuwelijn, während man nun in Deutschland nach Aufgabe des Hochgeschwindigkeitsziels von 200 km/h für den Personenverkehr den dreigleisigen Ausbau der Strecke Emmerich –Oberhausen plant, was man bei uns allgemein Betuwelinie nennt.

Bild 1 Übersicht der Planung in Emmerich mit Darstellung PFA 3.3, 3.4, 3.5)

Diese 73 km lange Strecke ist in drei Planabschnitte und insgesamt 12 Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt mit unterschiedlichem Planungsstand.

Von den PFA im Kreis Kleve sind die beiden letzten PFA 3.4 von Vrasselt bis Hüthum und 3.5 von Hüthum bis Landesgrenze besonders problematisch. Aber hier sind wegen des Planungsstandes noch am ehesten Verbesserungen erreichbar. Deshalb konzentriere ich mich im Wesentlichen auf die Mängel dieser beiden PFA auf Verbesserungsvorschläge und Möglichkeiten, diese noch durchzusetzen.

Sachlich verknüpft, aber formell getrennt ist mit dem PFA 3.5 das Planverfahren von Straßen NRW zur Aufhebung des Bahnübergangs (BÜ) Emmericher Str. in Elten.

II. Warum ist die Planung für den NABU wichtig?

Die Stärkung des elektrisch betriebenen öffentlichen Verkehrs ist wichtig für den Klimaschutz und den Gesundheitsschutz durch Vermeidung von Abgasen und übermäßigem Straßenbau und kann so auch einen Beitrag gegen unnötige Zersiedelung und Zerschneidung der Landschaft leisten. Aber bei schlechter Planung kann sich das ins Gegenteil verkehren.

Bild 1 Stadtplan von Emmerich einschl. B 220 und Weseler Str.

Emmerich ist auf 20 km Länge extrem vom Durchgangsverkehr auf Straße, Schiene und Wasserweg betroffen mit starken Auswirkungen auf die gesamte Infrastruktur der Stadt. Der Verkehr wird weiter zunehmen, und zwar auch durch die neue Autobahn-Anschlussstelle Emmerich-Ost und den Hafenbetrieb, gegen die ich mich jedoch nicht wende. Aber Emmerich kann bedingt durch die Lage von Rhein und Innenstadt im Süden seine Verkehrsprobleme anders als viele andere Städte nur im Norden der Innenstadt und in Elten durch den Eltenberg nicht im Osten lösen. Dies erfordert eine besonders sensible Planung. Tatsächlich wird aber durch die mit zahlreichen Mängeln behaftete Planung auf schlimme Weise direkt und durch das Fehlen ausreichender Querungsmöglichkeiten auch indirekt in die Infrastruktur der

Stadt eingegriffen, während anzustrebende positive Nebeneffekte, also ein Mehrwert, sträflich vernachlässigt werden.

Dadurch droht eine Absenkung der Lebensqualität in vielen Bereichen nicht nur durch optische Beeinträchtigungen, sondern auch durch Lärm, Erschütterungen und Autoabgase. **Vor allem Lärm und Autoabgase können krank machen!** Dies kann sogar zur Abwanderung aus Teilen der Ortslagen und damit letztlich zu zusätzlicher Zersiedlung und zur Zerschneidung der Landschaft durch neu erschlossene Wohngebiete und Straßen in Emmerich oder in der Nachbarschaft beitragen (mehr Autoverkehr, mehr Straßen, mehr Lärm, mehr Abgase, weniger Freiräume).

Außerdem drohen massive Eingriffe in die Natur und ins Landschaftsbild. Dabei ist der Streckenausbau nicht zu vermeiden und eine alternative Trassenführung im Zuge des Ausbaus allenfalls im Bereich der Ortslage Elten in engem Rahmen machbar und meines Erachtens darüber hinaus auch nicht sinnvoll.

Weitergehende Vorschläge zur Trassierung an der Autobahn haben sich jedenfalls als nicht realisierbar erwiesen.

Dem NABU geht es deshalb im Kern darum, die Natur und die Lebensqualität in den Ortslagen zu erhalten. Und dazu gehören neben der Sicherheit gerade die Vermeidung von Lärm, Erschütterungen und Abgasen, und zwar auch durch eine gute Anbindung an einen funktionierenden elektrisch betriebenen Verkehr, nämlich an die Eisenbahn. Dies ist für die Stadtentwicklung notwendig, und zwar auch, um die noch vorhandenen Freiräume zu Gunsten des Naturschutzes und der Erholung zu erhalten.

III. Die Planung im PFA 3.4 von Vrasselt bis Hüthum

Die wichtigsten Mängel der Planung sind hier folgende:

Der Brandschutz ist unzureichend. - Dazu später mehr.

Bild 1 (Bahnhof vom Löwentor bis zum Fußgängerüberführung - Mail vom 08.08.2015)

Für den Bahnhofsbereich gibt es keinen Schallschutz, weil die DB dort kein neues Gleis bauen will. Das ist perfide und rechtlich höchst zweifelhaft, weil die DB ja die Strecke insgesamt für den Gütermehrverkehr ausbaut und nicht nur einzelne Teilstücke.

Bild 1a (Bild aus Mail von UK Nr. 1 von Gleis 1)

Aber ein Gleisausbau im Bahnhof ist hier in Form einer Durchbindung des Kopfgleises 1 ohnehin notwendig. Durch die geplante Verkürzung des Rangiergleises für die Hafenbahn um 650 m müssten die Güterzüge, die entgegen der Annahme der Planer der DB nicht von Rotterdam, sondern von Basel kommend zum Hafen fahren, in drei Teile zerlegt und dann über die anderen Gleis hinweg zum

Anschlussgleis für den Hafen rangiert werden, wodurch sich der stark steigende Mehrverkehr beim Gütertransport, der Personenverkehr und die Hafenbahn gegenseitig behindern würden. Zudem braucht der Nahverkehrszug der Abellio bei den jetzt überwiegend grenzüberschreitenden Fahrten ohnehin ein durchgehendes Gleis.

Weil sich der Abstand zum Anschlussgleis für den Hafen durch den neuen Kreisverkehr ohnehin verringern wird, wäre für die Durchbindung von Gleis 1 nur noch ein Gleisneubau von 300 m erforderlich.

Geschieht dies nicht, werden wichtige Entwicklungsmöglichkeiten für den Bahnhof und den Hafen verbaut.

Bild 2 (Unterführung Löwentor)

Neben der Kfz-Unterführung Löwentor fehlt ein Rad-/Fußweg. Hierzu wäre die DB m.E. verpflichtet, weil sie sonst keinen Ersatz für den Bahnübergang schafft, soweit er Fußgänger und Radfahrer betrifft. Der geplante Trog für diesen Verkehr ersetzt lediglich den bisherigen Tunnel. Überdies werden Radfahrer, die die Bahn hier queren wollen, zu oft nicht bereit sein, bis zum großen Löwen durch den Trog und dann wieder zurück zur B8/L7 zu fahren, wenn sie in Richtung Bahnhof weiter fahren wollen, zumal sie dann auch noch später den motorisierten Verkehr kreuzen müssten. Fahren sie aber durch die Unterführung für PKW und LKW, dann ist das lebensgefährlich. Umgekehrt würde ein Rad-/Fußweg hier, einen direkten Zuweg zum Bahnhof schaffen können.

Bild 3 (EÜ`s-Heerenberger Str.)

Die fehlende Durchlässigkeit der Eisenbahnüberführung`s-Heerenberger Str. für LKW und andere Fahrzeuge mit mehr als 3,20 m Höhe führt zu einer Verringerung der Passiermöglichkeiten für diese Fahrzeuge zwischen B220 und Weseler Str. von drei auf eins!

Das bedeutet mehr Umwegfahrten und mehr Suchverkehr und noch mehr Staus auf der B/L7 im Berufsverkehr zwischen Bahnhof und B220. Und wenn eine Querungsmöglichkeit ausfällt, wie 2016 bei der monatelangen Sperrung der B 220, ist das Verkehrschaos vorprogrammiert.

Mehr Autoabgase bedeuten mehr CO², mehr Stickoxyde, mehr OZON und mehr Feinstaub.

Inzwischen hat die DB festgestellt, dass ohne Erhöhung des Gleisbettes hier ein gerade verlaufender Unterführungstrog für Fahrzeuge bis 3,20 m Höhe hergestellt werden kann. Daraus folgt aber, dass bei einer Erhöhung des Gleisbettes die Durchfahrt auch für LKW ermöglicht werden kann. Die Gleise müssen in diesem Bereich ohnehin neu verlegt werden, weil das dritte Gleis hier von der Nordseite auf die Südseite verschwenkt wird. Auch der Bau der von der Stadt sinnvollerweise geforderten Brücke für PKW in Verlängerung der Seufzer Allee bleibt möglich.

Rückblende auf Bild II. Nr. 1 (Stadtplan)

Der NABU hat schon vor Jahren Vorschläge gemacht, die auf der Planung der DB und den Verbesserungsvorschlägen der Stadt Emmerich aufbauen. Diese hat ihre Stellungnahme mit vielen sinnvollen Änderungswünschen, insbesondere auch zum Schallschutz in einer Fleißarbeit von mehreren Hundert Seiten abgeliefert, auf die der NABU Bezug nehmen konnte. Die weitergehenden Forderungen des NABU haben sich jedenfalls als technisch machbar erwiesen. Diese Forderungen liegen auch der Stellungnahme der Naturschutzverbände zugrunde.

Da die DB bisher allenfalls zu geringen Nachbesserungen bereit ist, will der NABU in Gesprächen mit Bürgermeister, Verwaltung und Ratsfraktionen erreichen, dass die Stadt Emmerich sich stärker gegen die Planung der DB wehrt und sich auch noch einmal an den Vorstand der DB und das Bundesverkehrsministerium wendet. Dort könnte bei gutem Willen jederzeit die Beseitigung der wesentlichen Mängel, die gerade die Menschen in Emmerich besonders hart treffen, angeordnet werden.

Auch die Planer der DB haben mir bei einem Gespräch in Duisburg ausdrücklich gesagt, die Stadt Emmerich solle eventuelle weitergehende Forderungen zu diesem Planfeststellungsabschnitt so bald wie möglich vorbringen.

Helfen könnte auch der Bundestag, denn laut Mitteilung des Sprechers der Bürgerinitiativen, Gert Brock, sollen nach einem Beschluss des Projektbeirates zur Betuwelinie nochmals konstruktive Gespräche mit den Kommunen über abgelehnte bzw. unberücksichtigte Maßnahmen geführt werden, um sie als Mehrkostenantrag über unsere MdB's in den Bundestag einzubringen, wie für die Ausbaustrecke Freiburg-Basel geschehen.

In jedem Fall muss sich aber die Stadt Emmerich eindeutig hierzu bekennen.

Bild 4 EÜ Hüthum

Sinnvoll wäre am Ehesten eine ortsnahe Eisenbahnüberführung (EÜ) mit Kreisverkehr. Dies ist aber im Hinblick auf die entspr. Richtlinien kaum durchsetzbar. Alle ähnlichen Vorschläge haben wiederum andere Nachteile, so dass es wohl bei einer ortsfernen EÜ im Zuge der Trasse der B8 bleiben muss. Zumindest sollten möglichst kurze Wege für Fußgänger und Radfahrer angestrebt werden.

IV. Die Planung im PFA 3.5 von Hüthum bis zur Landesgrenze

Bild Nr. 1 = 5 der Brosch. "Tischvorlage"

Dort gibt es derzeit zwei Planverfahren. Die DB plant ein drittes Gleis links der bestehenden Gleise. Straßen NRW plant in einem gesonderten Verfahren die Beseitigung des Bahnübergangs Emmericher Straße und will dazu eine B8 neu in den Hang des Eltenberges bauen.

Bilder Nr. 2 – 6 = 6,10-13 der Brosch.

Die DB plant in ihrem Verfahren keinen Ersatz für den zweiten Bahnübergang Sonderwyckstr. und nur als Ersatz für den dritten Bahnübergang Lobither Straße eine Straßenunterführung, die über die Tennisplätze und Fußballplätze an die B8 angeschlossen wird.

Danach soll in einem späteren Deckblattverfahren der Bahn-Haltepunkt Elten geplant werden. Dafür ist dann aber schon die Möglichkeit für eine ortskernnahe Lösung verbaut, denn das geht dann nur noch nördlich der Lobither Str.

Danach wäre jedoch noch die Eisenbahnüberführung aus dem Jahr 1856 zu ersetzen, die aber bis dahin eine Änderung der Trassenführung blockieren und dadurch die Planungsmöglichkeiten wesentlich einschränken würde.

Bild Nr. 7 = 8 der Brosch.

Stattdessen sieht der von Johannes ten Brink detailliert ausgearbeitete Alternativplan von der Bürgerinitiative „Rettet den Eltenberg“ (BI) und NABU eine Verschiebung der Gleise um wenige Meter nach Südwesten vor, so dass die B8 im Wesentlichen auf die bisherige Bahntrasse verlegt werden kann.

Dabei handelt es sich um die sogenannte optimierte oder modifizierte Gleisbettvariante, die auf früheren Gleisbettvarianten basiert. Mit dieser Variante wird versucht, einerseits die von der Betuwelinie verursachten Probleme für die Infrastruktur des Ortes Elten und die in diesem Bereich ohnehin erforderlich werdenden Planungen an der DB-Strecke einer gemeinsame Lösung zuzuführen und die dadurch entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft zu minimieren.

Dies beinhaltet ein integrales Gesamtkonzept für die Planung der Betuwelinie in Elten

Ein solches Gesamtkonzept würde beginnend mit der Eisenbahnüberführung von 1856, genannt Viadukt, über den Hang des Eltenberges, die drei Bahnübergänge Emmericher Straße, Sonderwyckstraße und Lobither Straße, die Erreichbarkeit der dann zu schaffenden Straßenunterführungen einschließlich der Anbindung der Zevenaarer Straße und den Bahn-Haltepunkt in Elten umfassen.

Rückblende auf Bild Nr. 1 = 5 der Broschüre Tischvorlage

Dann wieder folgen Bilder Nr. 2 - 6

Auch das Gesamtkonzept der optimierten Gleisbettvariante kann nicht alle Zerschneidungswirkungen durch den Bau von einem dritten Gleis, von notwendigen Lärmschutzwänden und neuen Straßenverbindungen wegen der dann reduzierten Querungsmöglichkeiten verhindern. Aber es kann sie deutlich reduzieren und insgesamt zahlreiche Nachteile und Ungereimtheiten der bisherigen Planung von DB und Straßen NRW vermeiden.

--Durch einen Neubau des Viaduktes kann bereits ab der Eisenbahnbrücke über die Wild die Eisenbahntrasse insgesamt nach Südwesten um wenige Meter verschoben und um den Eltenberg und die Ortslage Elten herumgeführt werden. Dadurch wird eine vor allem für Fußgänger, Radfahrer und Körperbehinderte bestehende

Gefahrenquelle am Viadukt beseitigt, nämlich der in der Mitte fehlende Rad-/Fußweg in einem Tunnel von 30 m Länge.

--Durch die Straßenführung der B8 neu auf der jetzigen Bahntrasse entfallen die Zerstörung des Schutzwaldes im Steilhang des Eltenberges und die verunstaltende Wirkung von zwei Verkehrswegen übereinander mit hohen Stützmauern, einem zusätzlichen Sicherheitsgeländer und einem darüberliegenden baumfreien Streifen im Hang.

--Der Eltenberg ist aber als Teil der niederrheinischen Pforte ein bedeutender schützenswerter Geotop. Der hier geplante Eingriff kann nicht an anderer Stelle des Eltenberges ausgeglichen werden, sondern nur durch völlig andere Maßnahmen ersetzt werden.

--Durch die Verlegung einer Bahnüberführung als Ersatz des Bahnübergangs Lobither Straße um ca. 500 m kann dort ein Bahnhofsteil ortskernnah und ohne Angsträume gebaut werden.

--Zudem verkürzen sich Querungswege um bis zu 1 km, und zwar auch für Schulkinder und Körperbehinderte, aber auch für Erholungssuchende zu Fuß oder Fahrrad, denn die Sonderwyckstr. verbindet Elten mit dem niederländischen Naherholungsgebiet und dem zukünftigen Römerpark bei Spijk und Lobith.

--Die bahnbegleitende Verbindungsstraße zwischen dem jetzigen Bahnübergang Emmericher Straße und dem Kreisverkehr an der verlegten Bahnüberführung Lobither Straße ersetzt deshalb auch den Bahnübergang Sonderwyckstraße.

--Außerdem erleichtert diese Verbindungsstraße die Anbindung der Straßen in der Ortslage und zieht einen Teil des Durchgangsverkehrs aus der Ortslage heraus, während die neue B8 der Planung von Straßen NRW Autofahrer geradezu einladen würde, durch den Ort Elten zu fahren.

--Die anschließende Verbindung der Lobither mit der Zevenaarer Straße vermeidet eine Inanspruchnahme der Tennis- und Fußballplätze und damit auch notwendige teure Ersatzmaßnahmen.

--Die Verlegung der Eisenbahntrasse, die auch dem konzentrierten Transport von Gefahrgütern dient, um wenige Meter und die Straßenführung auf dem alten Gleisbett schafft eine optimale Erreichbarkeit der Bahnstrecke für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge im Falle von Unfällen. Die Verschiebung der Bahnstrecke in Höhe der Ortslage vergrößert auch den Abstand zu zahlreichen Wohnhäusern und schafft damit eine zusätzliche Pufferzone im Falle von Entgleisungen, Bränden und Explosionen.

--Die Straßenplanung der DB bewirkt, dass noch mehr Verkehr in den Ort Elten hereingeleitet wird. Die optimierte Gleisbettvariante bewirkt, dass dieser gerade teilweise aus dem Ortskern herausgehalten wird und die Möglichkeit offen lässt, für weitere Entlastungen im Ortskern durch eine tatsächliche Umfahrung bis zur Autobahn zu sorgen.

DB und Straßen NRW begründen ihre ablehnende Haltung damit, dass eine Prüfung von sieben Varianten zur Lösung des Ersatzes des BÜ Emmericher Str. ergeben habe, die geplante sei die beste, die optimierte Gleisbettvariante die schlechteste. Sie sei im Übrigen auch eine Umfahrung des Ortes, wofür die DB auch gar keinen Auftrag habe.

Die angestellten Variantenvergleiche weisen aber zahlreiche Fehler auf.

Insbesondere können bei einem Vergleich der Varianten auch nur die Teile miteinander verglichen werden, mit denen gleiche Probleme gelöst werden. Da die Planungen von DB und Straßen NRW vieles ungelöst lassen, muss der Eingriff durch die optimierte Gleisbettvariante zwangsläufig größer sein. Das kann aber eine mit schweren Fehlern behaftete Planung nicht retten.

Die BI hat ein Gutachten eingeholt, das bestätigt, dass **die optimierte Gleisbettvariante die in mehrfacher Hinsicht bessere** ist und dass insbesondere **die Aufspaltung in zwei Verfahren gegen § 78 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) verstoße** und es nicht sein könne, dass **das dritte Gleis von der DB wegen des Eltenberges links der bestehenden Gleise geplant werden müsse** und dann Straßen NRW **rechts der Gleise eine neue Straße** plane, um einen Bahnübergang zu ersetzen.

Dies vertritt der NABU seit 2014 und so steht es auch in der Stellungnahme der Naturschutzverbände aus diesem Jahr, in das die Forderungen des NABU maßgeblich eingeflossen sind.

Deshalb wird der NABU notfalls versuchen, die optimierte Gleisbettvariante in beiden Planverfahren im Klageweg durchzusetzen dank versprochener finanzieller Hilfe durch die BI und nicht zuletzt auf Grund von über 5.000 Unterschriften gegen die Planung der B 8 neu in den Hang des Eltenberges.

NABU und BI haben Gespräche mit dem Verkehrsministerium NRW, der Bundesumweltministerin, dem Bahnvorstand Pofalla und ein Kurzgespräch mit dem bisherigen Verkehrsminister Groscheck geführt, bei denen wir ermuntert wurden, eine politische Lösung zu suchen. Ich habe Gespräche mit Herrn Teitzel, DB, und zusammen mit unserem Landesverbandsvorsitzenden ein vertrauliches Gespräch mit Herrn Ventzke, DB, dem Projektleiter der Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen auf dessen Wunsch geführt.

Die politische Lösung könnte so aussehen, dass man aus der optimierten Gleisbettvariante das Stück zwischen BÜ Emmericher Straße und dem Kreisverkehr herausnimmt, ferner das letzte Teilstück ab der Lobither Str., um diese Teilstücke dann in einem gesonderten Verfahren als Ortsumgehung zu planen und zu finanzieren. So könnte man dem Vorwurf begegnen, die optimierte Gleisbettvariante beinhalte auch den Bau einer Ortsumgehung, auch wenn wir diesen Vorwurf für unbegründet halten.

Entscheidend ist, dass es so oder so zu einer integralen Gesamtlösung für alle durch die Betuwelinie zwangsläufig entstehenden Probleme für die Ortslage Elten kommt.

Das ganz eindeutige Fazit, das Josef Tumbrinck und ich aus allen diesen Gesprächen ziehen, ist, dass es der Stadt Emmerich bisher nicht gelungen ist, zu erreichen, dass man bei der DB, bei Straßen NRW und in den Ministerien zu der Überzeugung gelangt ist, dass die Stadt Emmerich wirklich zu der optimierten Gleisbettvariante steht und nicht nur abwarten will, was BI und NABU erreichen, ferner, dass sie ausdrücklich versuchen muss, eine politische Lösung anzustreben, und schließlich, dass hierzu dringend noch ein weiterer Ratsbeschluss erforderlich ist.

V. Forderungen bez. der Planung insgesamt:

Ein umfassendes Sicherheitskonzept ist nötig: Dazu zwei Beispiele:

Es darf nicht mehr dazu kommen, dass Gefahrgutzüge ungepuffert von der Betuwelijn kommend in Deutschland fahren, und zwar nur deshalb, weil dies in NL auf der Betuwelijn wegen des dort hohen Sicherheitsstandards erlaubt wird.

Es darf nicht sein, dass in den NL die Feuerwehr mit einem Hebelzug, den Strom abstellen und den Reststrom durch Erdung ableiten darf, während es in Deutschland bis zu einer Stunde dauert, bis ein Notfallmanager der DB kommt, der dazu alleine berechtigt ist, worauf erst dann gelöscht und geborgen werden kann.

Die Stadt Emmerich muss in den Planungsverfahren darauf hinweisen, dass sie durch Drohungen des Verkehrsministeriums dazu gezwungen werden soll, auf Forderungen im Zusammenhang mit der Aufhebung der BÜ zu verzichten andernfalls müsse sie einen Teil der BÜ-Beseitigungskosten tragen.

Dies könnte nämlich dazu führen, dass gegebenenfalls die Rechtswidrigkeit dieses Vorgehens im weiteren Verfahren berücksichtigt werden muss.

Die Bezirksregierung scheint bisher nicht die Absicht zu haben, von sich aus hierauf einzugehen.

VI. Allgemeine Forderungen über die jetzige Planung der Betuwelinie hinaus:

Auch in Zukunft wird man sich aber auch für das einsetzen müssen, was NABU und BUND schon vor über 20 Jahren gefordert haben:

- Verkehrsvermeidung
- Auffächerung der Güterverkehrsströme auf die verschiedensten Häfen an Nord- und Ostsee
- Bau der Bypässe über Venlo/Kaldenkirchen und Oldenzaal/ Bad Bentheim
- Nutzung der zusätzlichen Strecken auch für den grenzüberschreitenden Personenverkehr .

Auf die Strecke von Rotterdam nach Oberhausen, gehört nur das, was dort fahren muss und im Fall einer jederzeit möglichen Blockade der Betuwelinie muss es Ausweichmöglichkeiten geben.

VII. Schlussappell

Positiv wirkendes Bild von der BÜ Voerde über einen Trog für Radfahrer und Fußgänger

Nur eine Bahn, die ihre Beförderungsprobleme löst und auch den Menschen vor Ort zwischen Oberhausen und der Landesgrenze und hier auf 20 km Länge in Emmerich eine attraktive Mobilität anbietet und sie nicht unnötig schädigt, ist eine gute Bahn.

Daran müssen wir alle gemeinsam arbeiten.