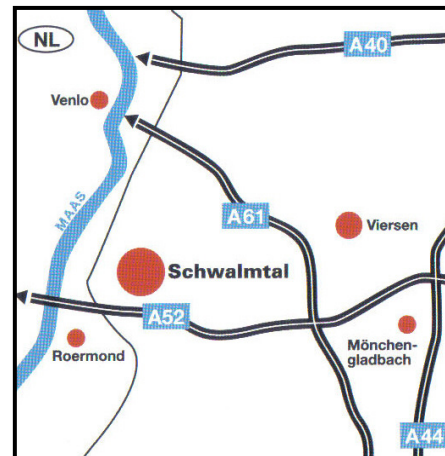


Seit Jahren wird vor allem im deutsch-niederländischen Grenzgebiet intensiv und kontrovers über den sogenannten Eisernen Rhein diskutiert. In Schwalmtal verfolgte man die Debatte zwar mit Interesse, war aber bisher nicht direkt betroffen. Dies änderte sich schlagartig im Frühjahr 2007. Am 07.03.2007 berichtete die Presse erstmals von einer möglichen Trassenvariante entlang der A 52.



Die durch das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW zugesagte frühzeitige und umfassende Information blieb leider aus. Erst mit einer erheblichen Verspätung wurde die Gemeinde am 25. Juni 2007 über die Veröffentlichung eines Ergebnisberichts der Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co KG unterrichtet. Laut dieser Studie ist „die A52-Variante in nördlicher Lage parallel zur BAB A 52 den anderen Varianten vorzuziehen.“

Diese Aussage sorgte nicht nur in der Gemeinde Schwalmtal für erhebliche Irritationen.

Zum einen war das darauf zurückzuführen, dass diese Studie bereits im Oktober 2006 fertig gestellt wurde, ohne die betroffenen Kommunen zu unterrichten. Eine Information fand weder vor oder während der Erstellung der Studie statt, noch wurden die Ergebnisse in dem dreiviertel Jahr danach zur Verfügung gestellt.

Zum anderen irritierten die Inhalte der Studie. Man sprach von der nördlichen Lage zur A 52, obwohl über 80 % der Strecke südlich der A 52 eingezeichnet war. Weiterhin konnte festgestellt werden, dass hier lediglich eine grobe Bewertung vorgenommen wurde. Es ist nicht nachvollziehbar, wie der Landtag auf dieser Basis weitere Entscheidungen treffen konnte.

Einen deutlich besseren Vergleich der Strecken sollte dann das sog. Vertiefungsgutachten bringen, das am 14.12.2007 veröffentlicht wurde.

Mit Unverständnis mussten wir dann aber feststellen, dass sich der Landtag bereits am 07.12.2007, also eine Woche vor Veröffentlichung des Vertiefungsgutachtens, mehrheitlich für eine Variante entlang der A 52 ausgesprochen hat.

Nach einer Aussage des Herrn Minister Wittke im Rahmen einer Bürgerversammlung in Mönchengladbach-Hardt gibt es zum Thema Eisernen Rhein bereits über 30 Gutachten. Leider liegen uns nur die zwei vorstehend erwähnten Studien vor. Es kann aber festgehalten werden, dass der hierin vorgenommene Vergleich nach unserer Auffassung viele Aspekte nicht ausreichend berücksichtigt und teilweise **erhebliche Defizite** aufweist. Das dies keine Pauschalaussage ist, kann an **folgenden Beispielen aufgezeigt** werden:

Tunnel

Entlang der **A 40 Variante** müsste ein ca. **700 m langer Tunnel** gebaut werden. Die Kosten hierfür werden mit **115,1 Mio €** veranschlagt.

Demgegenüber müsste der Tunnel entlang der **A 52 Variante** entweder ca. 1.000 m (lt. Text) oder sogar **1.250 m** (lt. Zeichnung) sein. Die Kosten für diese ungleich größere Maßnahme werden auf **66,8 Mio. €** geschätzt. Die Baukosten für den Tunnel entlang der A 40 liegen demnach umgerechnet **dreimal so hoch** wie die veranschlagten Baukosten für den Tunnel entlang der A 52. Aus der Studie ist nicht erkennbar, woher diese Differenz kommt.

Querung der Schwalmaue



Brücke der A 52 über die Schwalm

In dem Trassenvergleich vom 14.12.2007 wird zwar darauf verwiesen, dass zur Querung der Schwalmaue analog zum Bau der Brücke für die A 52 dort ein größeres Bauwerk erforderlich ist, von außergewöhnlichen Kostenabweichungen ist hier aber keine Rede.

Bei genauer Betrachtung stellt sich heraus, dass hier ein sehr aufwendiges Verfahren zur Errichtung der Brücke

erforderlich sein wird. Bereits beim Bau der 250 m langen Autobahnbrücke musste diese mittels des Taktchiebeverfahrens erstellt werden. Da das Gelände im Bauwerksbereich nicht befahren werden darf und auch eine Aufschüttung nicht möglich sein wird, müsste voraussichtlich wieder eine auf Holzpfählen gegründete, aufgeständerte Arbeitsebene hergestellt werden. **Zusammenfassend kann hier festgehalten werden, dass sich dies erheblich kostensteigernd auf die A 52-Variante auswirken wird.**

Konfliktpunkte Umwelt

Ein direkter Vergleich mit der Variante entlang der A 40 wurde hier nicht ausreichend vorgenommen. Aber allein die quantitative Betrachtung zeigt, dass dies unbedingt erforderlich ist.

So werden bei entlang der **A 52 Variante** auf einer Strecke von **9,4 km Wald** in Anspruch genommen. Entlang der **A 40** sind dies lediglich **4,1 km** (= 44 %).



Die Schwalm bei Lüttelforst

Noch deutlicher ist die Differenz bei den Bereichen zum Schutz der Natur. Werden entlang der **A 52 2,4 km** Lebensraum zerschnitten, sind es entlang der **A 40 lediglich 0,5 km** (11 %). Dies bedeutet, dass bei einer angenommenen Trassenbreite von 20 m entlang der **A 52 18,8 ha Wald** verloren gehen und **4,8 ha Naturschutzbereiche zerstört** werden.

Bei einer präzisen Untersuchung hätte dem Gutachter auch auffallen müssen, dass hier die Schwalm, und nicht wie irrtümlich mehrfach ausgeführt wurde, die Niers gequert werden muss.

Mülldeponie Raderberg



Südlich der Trasse A 52 liegt die ehemalige Mülldeponie Raderberg

Die vorhandene Mülldeponie Raderberg wurde in dem Vertiefungsgutachten nicht als Konfliktpunkt erkannt. Dies ist nicht nachvollziehbar, weil die Deponie auf einer Länge von ca. 500 m überquert werden muss. Wenn man noch weiter betrachtet, dass die Deponie bis zu einer Tiefe von 14,50 m mit Hausmüll verfüllt wurde, dürfte hier ein erheblicher Konfliktpunkt vorliegen. **Die entsprechenden Kosten für**

die vermutlich sehr aufwendige Querung der Deponie wurden nach den vorliegenden Unterlagen nicht berücksichtigt.

Wohnbebauung

Entlang der A 40 Variante wird mehrfach darauf verwiesen, dass vorhandene Wohnbauflächen betroffen sind und Umsiedlung erforderlich wären.

Entsprechende Hinweise fehlen entlang der A 52. Ob dies zutreffend ist, müsste genauer untersucht werden. Aber allein im Bereich der Gemeinde Schwalmthal liegen **17 bebaute Objekte** innerhalb der Anbauverbotszone bzw. der Anbaubeschränkungszone entlang der BAB A 52.



Wohnbebauung in Ungerath direkt an der A 52 Trasse

Deshalb muss auch hier befürchtet werden, dass Umsiedlungen erforderlich wären.

Insgesamt müssen aber alle Eigentümer in der Nähe der geplanten Trasse mit teilweise erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen rechnen.

Allgemeine Kostenannahme

In der Studie wird ausgeführt, dass die Differenzierung der Gesamtkosten für den deutschen Abschnitt entsprechend der Bewertungsmethodik der BVWP Anwendung findet.

Nicht alle Kostenschätzungen wurden erläutert. So werden die „**Anlagen Dritter**“ entlang der **A 40** mit **218,6 Mio €** veranschlagt, entlang der **A 52** aber lediglich mit **18,2 Mio €**. Wobei es sich dabei handelt, wird in der Studie **nicht näher erläutert**. Auch fehlt eine schlüssige Erläuterung der **erheblichen Differenz**.

Schwalmtal ist eine junge, lebendige Gemeinde

Die Gemeinde Schwalmtal verfügt über einen hohen Wohnwert. Dies zeigt sich daran, dass entgegen des bundesweiten Trends für die nächsten Jahre in Schwalmtal mit einem Bevölkerungswachstum zu rechnen ist.

Seit einigen Jahren wird der Tourismus durch die Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Viersen mbH in Zusammenarbeit mit der Niederrhein-Tourismus GmbH gefördert.

Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem sog. „sanften Tourismus“. Überzeugen soll die Landschaft, die vielseitige Möglichkeiten bietet, Ruhe und Erholung zu finden und zu genießen. Aufgrund der Topografie und des ausgeprägt vorhandenen Rad- und Wirtschaftswegenetzes kommen vermehrt Besucher, die die schöne Gegend per Fahrrad erkunden wollen.

Eine Trassenführung entlang der A 52 würde der Förderung des Tourismus absolut entgegenstehen.

Fazit

Unbestritten ist, dass in Zukunft das Güterverkehrsaufkommen zunehmen wird. Auch wird kein Verkehrsträger in der Lage sein, dies alleine zu bewältigen.

In weitestgehend gleich lautenden Beschlüsse des Rates der Gemeinde Schwalmtal und auch des Kreistages Viersen, wird die Notwendigkeit eines Neubaus einer leistungsstarken Schienengüterverkehrsstrecke zwischen Antwerpen und dem Raum Rhein-Ruhr gesehen.

Die Entscheidung, welcher Verkehrsträger auf welcher Strecke Entlastung bringen soll ist für die betroffene Bevölkerung eine sehr weitreichende und vor allem belastende Entscheidung.

Daher muss zukünftig sichergestellt werden, dass

- ein fairer Vergleich aller Streckenvarianten vorgenommen wird,
- alle Informationen frühzeitig an die betroffenen Gemeinden fließen,

- die Notwendigkeit qualifiziert und quantifiziert wird,
- die hier aufgezeigten Defizite beseitigt bzw. erläutert werden,
- und alle betroffenen Kommunen frühzeitig in sämtliche Planungen einbezogen werden.

Die Verkehrsbelastung der A 52 hat in den letzten Jahren sehr stark zugenommen. Passierten 1995 noch ca. 16.000 Fahrzeuge die Anschlussstelle „Hostert“, waren es 2005 schon 25.000 Fahrzeuge. Dies bedeutet eine Zunahme um 56 %, diese Belastung muss in die Entscheidungsfindung mit einfließen.

Durch die A 52-Variante entstehen der Gemeinde Schwalmtal erhebliche Nachteile, deren Größenordnungen noch nicht angemessen abgeschätzt werden können. Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde sind nicht zu erkennen. Wir fordern daher einen grenzüberschreitenden Trassensuchprozess, der die Aspekte der Regionalentwicklung ebenso berücksichtigt, wie die der Hafenanbindungen. Die jetzt vorgeschlagene, angeblich billigste Lösung könnte sich sonst am Ende als teure Fehlinvestition erweisen.

Die Schwalmtaler Bevölkerung ist durch den geplanten Trassenverlauf des Eisernen Rheins entlang der A 52, durch die nicht nachvollziehbaren Eile im politischen Entscheidungsprozess und die Oberflächlichkeit der vorgestellten Gutachten sehr stark verunsichert.

Bevor Sie Ihre Entscheidung treffen, sollte Sie unser schönes Schwalmtal einmal besuchen um sich selbst ein Bild der Situation vor Ort zu machen und den oben erwähnten Unstimmigkeiten des Gutachtens auf den Grund gehen.

Für weitere Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.