



Verwaltungsvorlage

öffentlich

geänderte Sitzungsvorlage

Betreff:

Eiserner Rhein

Begründung siehe Rückseite

Beratungsfolge

Termin

TOP

Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr
Rat der Gemeinde

16.10.2007
11.12.2007

Beschlussvorschlag

- Der Ergebnisbericht des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes NRW zur Studie "Grenzüberschreitender Schienengüterverkehr zwischen Antwerpen und Nordrhein-Westfalen" - deutscher Teilabschnitt des Eisernen Rheins" wird zur Kenntnis genommen.
- Die Notwendigkeit des Neubaus einer leistungsfähigen Schienengüterverkehrsstrecke zwischen Antwerpen und dem Raum Rhein-Ruhr wird generell anerkannt.
- Eine neue Schienenstrecke entlang der A 52 kann nur dann akzeptiert werden, wenn die betroffenen Siedlungsbereiche vor den nachteiligen Folgen des Schienengüterverkehrs und der Verkehrsbelastung der A 52 wirksam geschützt werden.
- Eine weitergehende Beratung erfolgt, sobald das Vertiefungsgutachten vorliegt.

geänderter Beschlussvorschlag

Der Ergebnisbericht des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes NRW zur Studie "Grenzüberschreitender Schienengüterverkehr zwischen Antwerpen und Nordrhein-Westfalen" - deutscher Teilabschnitt des Eisernen Rheins" wird zur Kenntnis genommen.

Die Notwendigkeit des Neubaus einer leistungsfähigen Schienengüterverkehrsstrecke zwischen Antwerpen und dem Raum Rhein-Ruhr wird generell anerkannt.

Eine neue Schienenstrecke entlang der A 52 kann nur dann akzeptiert werden, wenn die betroffenen Siedlungsbereiche vor den nachteiligen Folgen des Schienengüterverkehrs und der Verkehrsbelastung der A 52 wirksam geschützt werden.

Es wird ein Arbeitskreis gebildet, der sich fortlaufend mit dem Thema beschäftigt und dem Rat der Gemeinde Schwalmtal regelmäßig Ergebnisprotokolle zur weiteren Beratung und Beschlussfassung vorlegt.

Begründung:

Bereits seit Jahren wird intensiv und kontrovers über die Reaktivierung des sog. "Eisernen Rheins" diskutiert. Die ursprüngliche Strecke aus dem 19. Jahrhundert führte von Antwerpen über Roermond, Wegberg und Rheindahlen. Bei Mönchengladbach-Rheydt hatte der "Eiserne Rhein" einen Netzschluss mit der Schienenstrecke Köln - Mönchengladbach – Viersen - Krefeld - Duisburg. Vor ca. 15 Jahren wurde zunächst der Güterverkehr, später auch der Personenverkehr auf dem Abschnitt Roermond - Dalheim eingestellt.

Die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Schienengüterverkehrsanbindung nach Nordrhein-Westfalen wird mit dem zunehmenden Containerumschlag von 10 % pro Jahr begründet. Die aufgeführten Gründe sind plausibel dargelegt. Wenn durch die Verlagerung der Gütertransporte auf die Schiene eine weitere Zunahme des Güteraufkommens auf der Straße eingeschränkt werden kann, ist dies sicherlich aus ökonomischen und ökologischen Gründen zu begrüßen.

Im Auftrag des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat die Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co.KG unter Mitarbeit von Smeets + Damaschek einen Ergebnisbericht für den Grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zwischen Antwerpen und Nordrhein-Westfalen erarbeitet. Die entsprechende Zusammenfassung sowie die Anlagen 1 und 2 sind der Sitzungsvorlage beigelegt. Das vollständige Gutachten kann unter http://www.mbv.nrw.de/Service/Downloads/Gutachten/Studie_zum__Eisernen_Rhein_/index.php eingesehen werden.

In diesem Gutachten wurden verschiedene Trassenvarianten untersucht.

Die Varianten I bis III (Anlage 1) betreffen im wesentlichen die vorhandene historische Trasse des "Eisernen Rheins" (Streckenführung Roermond - Wegberg - Mönchengladbach. Hiervon wäre Schwalmtal nicht betroffen.

Die Variante IV würde einen Streckenneubau zwischen Roermond und Viersen entlang der A 52 erforderlich machen. Die Trasse zweigt auf niederländischem Gebiet von der Schienenstrecke Eindhoven - Weert - Roermond ab und würde entlang der niederländischen N 280 Oost bzw. der deutschen A 52 bis zur Bahnstrecke Mönchengladbach - Viersen - Krefeld - Duisburg führen. Bei dieser Variante würde die von den Niederlanden favorisierte Ortsumgehung von Roermond im Ansatz berücksichtigt. Eine Teilstrecke von ca. 7.700 m würde durch das Gebiet der Gemeinde Schwalmtal verlaufen. Aufgrund der räumlichen Nähe wären insbesondere die Bereiche Ungerath und Hehler, aber sicherlich auch die Wohngebiete Cleeracker, Am Nottbäumchen, Rösler-Siedlung und Hostert betroffen.

Nach dem Gutachten wurden im Rahmen der Bewertung der Trassen die Konfliktpunkte mit der vorhandenen Infrastruktur, die Betroffenheit von Wohnsiedlungen sowie einzelnen Anwesen, die betriebliche Abwicklung der Güterzüge und die umweltbezogene Aspekte erfaßt.

Das Gutachten kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass die sog. A 52 - Variante in nördlicher Lage parallel zur A 52 den anderen Varianten vorzuziehen ist. Dies wird auch damit begründet, dass durch die geringere Anzahl von Risikofällen in den Bereichen Umwelt und Wohnen weniger umfangreiche Akzeptanzprobleme zu erwarten sind.

Nach der zeichnerischen Darstellung verläuft die überwiegende Trasse südlich der

A 52 . Nicht nur hier müssen sicherlich noch klärende Aussagen im sog.

Vertiefungsgutachten, welches ebenfalls vom Ministerium in Auftrag gegeben wurde und bei der Abfassung der Sitzungsvorlage noch nicht vorlag, getroffen werden.

Weitere Aspekte (z.B. finanzielle Auswirkungen, Höhenlage der Trasse) wurden bisher noch nicht berücksichtigt.

Aufgrund der vorliegenden Unterlagen ist es aber kaum möglich, eine abschliessende Bewertung der Untersuchungsergebnisse vorzunehmen. Da durch eine mögliche Trasse entlang der A 52 die Gemeinde Schwalmtal erheblich betroffen wäre und die jetzige Planung eine reine Transitstrecke vorsieht, ist das Vorhaben sehr kritisch zu sehen. Eine Ablehnung dieser Variante allein mit dem Hinweis, dass eine nicht unerhebliche Anzahl von Anwohner davon betroffen ist, wird hier möglicherweise nicht hilfreich sein. Da die Alternativstrecken teilweise direkt durch Ortschaften verlaufen, wird dort die Anzahl der betroffenen Bürger möglicherweise noch höher sein.

Falls eine Entscheidung zugunsten dieser Variante getroffen wird, müssten ausreichende Maßnahmen gegen die nachteiligen Folgen ergriffen werden. Ein ausreichender Emissionsschutz (Staub und Lärm) für die Anwohner müsste gewährleistet werden.

Folgende Maßnahmen könnten dabei z.B. in Betracht gezogen werden:

1. Maßnahmen an der Quelle

- Elektrifizierung der Strecke und Verzicht auf Dieselloks
- Schienenschmierung in Kurven
- Umrüstung der Güterzüge auf Scheibenbremsen und Einsatz von Verbundstoffsohlen (entspricht einer Lärmreduzierung um 10 dB(A))

2. Aktive und passive Lärminderungsmaßnahmen

- Schallschutzwände bzw. Wälle
- Lärmschutzfester

Neben der zusätzliche Emissionsquelle Schienenverkehr sollte aber auch die vorhandene A 52 dauerhaft besser abgeschirmt werden. Die heutige Fahrzeugbelastung mit rund 25.500 Fahrzeugen täglich (lt. Straßenverkehrszählung 2005) sowie der allgemeinen Prognose, dass der Straßenverkehr jährlich um 1 % zunimmt und durch die zukünftige Anbindung der A 52 an das niederländische Autobahnnetz eine weitere Steigerung erwarten werden kann, erfordert einen zusätzlichen Handlungsbedarf.

Ob die Grundvoraussetzung für eine entsprechende "Lärmsanierung" vorliegen, kann derzeit nicht abschliessend beurteilt werden. Die reine Zunahme der Verkehrsbelastung reicht nicht aus. Vielmehr müssen neben einer Überschreitung der Grenzwerte auch z.B. bauliche Veränderungen an der Fahrbahn vorgenommen worden sein. Ggf. reicht hier die Parallelstrecke Schiene/Straße aus.

Zum Thema Lärmschutz an Hauptverkehrsstraßen wird in einer gesonderte Sitzungsvorlage noch Stellung bezogen. Derzeit erfolgt parallel aufgrund der Umgebungslärm-Richtlinie 2002/49/EG bis zum Jahresende eine Lärmkartierung für den Bereich der A 52. Nach der vorstehenden Richtlinie sind die Kommunen verpflichtet, die Lärmbelastung in besonders betroffenen Bereichen differenziert zu analysieren und Aktionspläne aufzustellen. Die Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen hat das LANUV übernommen. Die Ergebnisse werden bis zum Jahresende erwartet.

Durch eine Trasse entlang der A 52 würde der bereits heute wahrnehmbare Zerschneidungseffekt durch die A 52 noch verstärkt. Hier müssen die strukturellen Nachteile, die sich für Schwalmthal ergeben, ausgeglichen werden. So haben die Interessenvertreter der Landwirtschaft in einem ersten Abstimmungsgespräch mit der Gemeinde neben dem vorgenannten Zerschneidungseffekt auch auf den nicht unerheblichen Flächenverbrauch durch einen Neubau der Trasse hingewiesen und angeregt, im Bedarfsfall Lärmschutzwände anstelle von Wällen zu errichten.

Der Planungs-, Umwelt- und Verkehrsausschuss des Kreises Viersen hat den Ergebnisbericht des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes NRW zur Studie "Grenzüberschreitender Schienengüterverkehr zwischen Antwerpen und Nordrhein-Westfalen" - deutscher Teilabschnitt des Eisernen Rheins" in Sitzung am 04.09.2007 zur Kenntnis genommen und folgendes einstimmig beschlossen:

- Die Notwendigkeit des Neubaus einer leistungsfähigen Schienengüterverkehrsstrecke zwischen Antwerpen und dem Raum Rhein-Ruhr wird generell anerkannt.
- Eine neue Schienenstrecke innerhalb des Kreisgebiets könnte nur dann akzeptiert werden, wenn die Siedlungsbereiche am gesamten Streckenverlauf, d.h. auch an bestehenden Strecken, vor den nachteiligen Folgen des Schienengüterverkehrs – insbesondere vor Lärmimmissionen - wirksam geschützt werden.
- Voraussetzung für die weitere Diskussion über eine Streckenführung im Kreisgebiet ist die Klarstellung, ob die Neubaustrecke nur dem Durchgangsverkehr dient oder ob sich hieraus auch ein Nutzen für die betroffenen Kommunen ableiten lässt.

Der nun formulierte Beschlussvorschlag lehnt sich an diese Beschlussfassung an.

Eine nochmalige Beratung wird erforderlich sein, wenn das Vertiefungsgutachten vorliegt und ein Streckenneubau entlang der A 52 weiterhin angestrebt wird.

Im Rahmen der Sitzung des Verkehrs- und Planungsausschusses im NRW-Landtag wurde ein weiterer Zwischenbericht zum Eisernen Rhein am 9.November 2007 in Düsseldorf vorgestellt.

Der Zwischenbericht ist unter folgendem Link abrufbar:

http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/GB_I/I.1/Ausschuesse/A02/er5_Verkehrsausschuss_08_11_07.pdf

Das eigentliche Gutachten lag zum Zeitpunkt der Erstellung der Sitzungsvorlage leider noch nicht vor.

Nach vorläufiger Auswertung dieser Unterlagen verstärkt sich der Eindruck, dass die Belange unserer Gemeinde nicht ausreichend berücksichtigt werden. Beispielhaft kann ausgeführt werden, dass folgende lokale Konfliktschwerpunkte in der Präsentation nicht dargestellt wurden:

- Mülldeponie am Radermühlenberg
- Go-Kart- Bahn
- Inanspruchnahme von bebauten Grundstücken in Hehler und Ungerath
- Nähe zur vorhandenen Wohnbebauung

Gegenüber Herrn Verkehrsminister Wittke wurde mit Schriftsatz vom 12.11.2007 das Unverständnis über die bisherige Informationspolitik bzw. die Qualität der Gutachten zum Ausdruck gebracht. Neben den bereits erwähnten Konfliktpunkten gibt es eine Vielzahl von Fragen, die es zu klären gibt.

Daher wird angeregt, kurzfristig einen Arbeitskreis zu bilden, der das Thema „Eiserner Rhein“ dauerhaft begleitet.

Folgende Zusammensetzung ist vorstellbar:

- Vertreter der Ratsfraktionen
- Gemeindeverwaltung
- Vertreter der Landwirtschaft
- Vertreter der Bürgerinitiative „Nein - A52 Eiserner Rhein e.V.“
- Anwohner der am stärksten betroffenen Sektionen

Der Vorsitzende der vorerwähnten Bürgerinitiative, Herr Pape, sowie Herr Engels als Ortslandwirt bzw. Vorsitzender der Ortsbauernschaft haben Ihre Bereitschaft erklärt, in dem Arbeitskreis mitzuwirken. Die konkreten Teilnehmer sollen aber noch später benannt werden.

Die Besetzung des Arbeitskreises sollte sicherstellen, dass auch unterschiedliche Positionen besetzt werden. Nur so kann auch sichergestellt werden, dass durch eine Bündelung von Kompetenz ein sachgerechtes Ergebnis unter Berücksichtigung möglichst aller Aspekte dem Rat als Ergebnisprotokoll vorgetragen werden kann.

Wichtig ist dabei, dass sich die Mitglieder des Arbeitskreises aktiv einbringen. Das Sachthema ist sehr umfangreich. Eine Betrachtung lediglich der lokalen Auswirkungen reicht hier sicherlich nicht aus. Vielmehr müssen auch regionale bzw. landesübergreifende Auswirkung berücksichtigt werden.

Der Koordinator sollte vom Arbeitskreis bestimmt werden.

Aufgrund der aktuellen Debatten im Landtag sollte der Arbeitskreis kurzfristig seine Arbeit aufnehmen.

Die Vorlage berührt den Haushaltsplan nicht.

Unterschrift

Anlagen: