



Stadt Viersen

Arbeitskreis „Viersener Kurve“

1. Sitzung

28.05.2018 – Forum Kreishaus

Tagesordnung

1. Begrüßung durch die Bürgermeisterin
2. Bestimmung des stv. Vorsitzenden des Arbeitskreises
3. Inhalt und Ziel des Arbeitskreises
4. Sachstandsbericht
5. weitere (Planungs-)verfahren
6. mögliche Rechtsbehelfe
7. Diskussion
8. weiteres Vorgehen

3. Ziele und Aufgaben des Arbeitskreises



-Zielsetzung ist Aufbereitung der Grundlagen sowie Erarbeitung einer fraktionsübergreifenden und zwischen Politik und Verwaltung abgestimmten, gemeinsamen Strategie zur Vertretung der Interessen der Stadt Viersen.

-Aufgabenstellung des „Arbeitskreises Viersener Kurve“ ist die Beschaffung, Bündelung und Auswertung der relevanten Informationen zu den Schwerpunkten:

- Eiserner Rhein / 3RX-Strecke („Dritter Weg“)
 - zweigleisiger Ausbau der Bahntrasse zwischen Viersen und Kaldenkirchen und
 - Verbindung zwischen den Bahnstrecken Viersen und Kaldenkirchen sowie Viersen und Krefeld, der sog. `Viersener Kurve`
 - weitere schienengebundenen Projekte, sofern der Bau der `Viersener Kurve` hiermit in Zusammenhang steht.
- Konkrete Aufgabe ist es, die Sammlung und Aufbereitung der wesentlichen Informationen zu koordinieren und diese, sofern sie zugänglich sind, im Arbeitskreis vorzustellen. Darüber hinaus ist es Aufgabe des Arbeitskreises relevante Informationen aus politischen Beratungen auf regionaler Ebene Landes- oder Bundesebene zu beschaffen.
 - Über die Ergebnisse soll im Rat der Stadt Viersen berichtet werden.
 - Die Verabschiedung einer abgestimmten Strategie obliegt dem Rat bzw. dem Fachausschuss und die anschließende Koordination zur Umsetzung der Strategie der Bürgermeisterin bzw. Technischen Beigeordneten.
 - Darüber hinaus können im Bedarfsfall weitere schienengebundenen Projekte ausgewertet werden, sofern der Bau der `Viersener Kurve` hiermit in Zusammenhang steht.

4. Sachstandsbericht



Quelle: Pechristener; <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=37812751>, zugegriffen am 03.05.2018

Hintergrund:

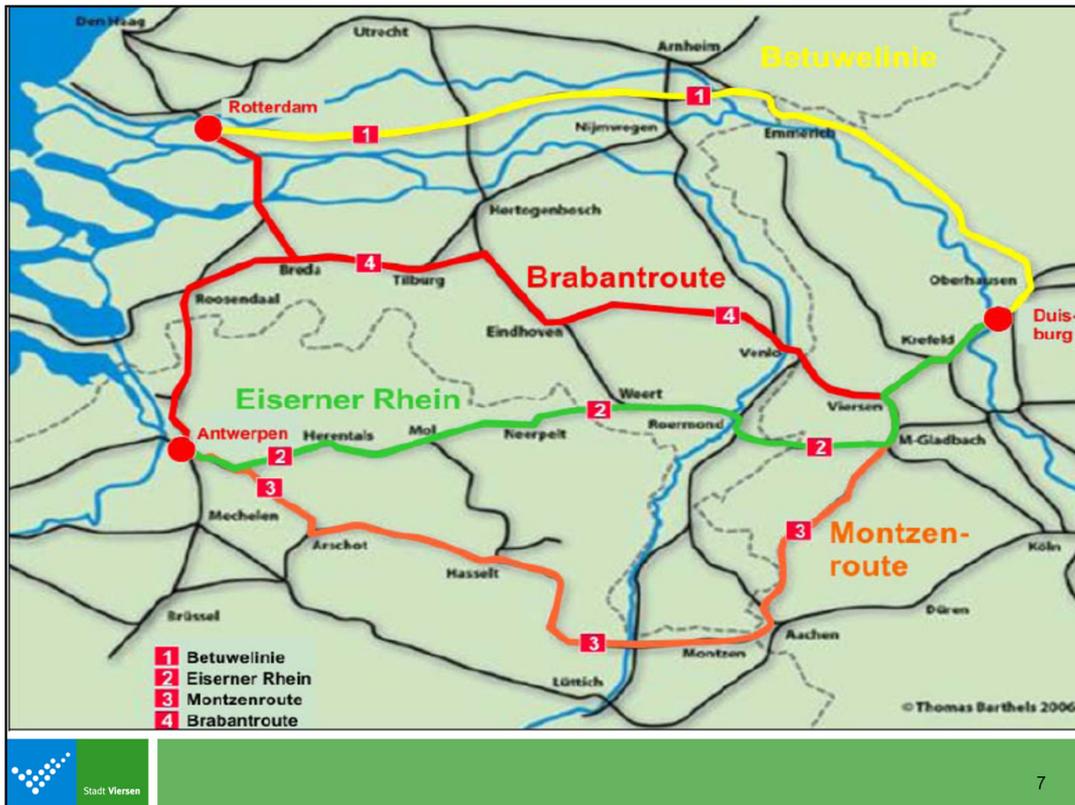
- Verbindung zwischen Ruhrgebiet und Hafen in Antwerpen
- Staatsvertrag BE-NL v. 1839 (Trennungsvertrag): Recht Belgiens eine Verbindung zwischen BE und Preußen (Ruhrgebiet) über NL auf eigene Kosten herzustellen.
- Anrufung Schiedshof in Den Haag in 2003: Artikel XII des o.g. Vertrages gilt nach wie vor. Belgien hat das Durchfahrrecht auf der historischen Trasse (Urteil v. 24.05.2005).

Rotterdam





Duisburg



Streckenalternativen:

- Seit Aufnahme konkreter Planungen Diskussion über Streckenalternativen und Nebenrouten:

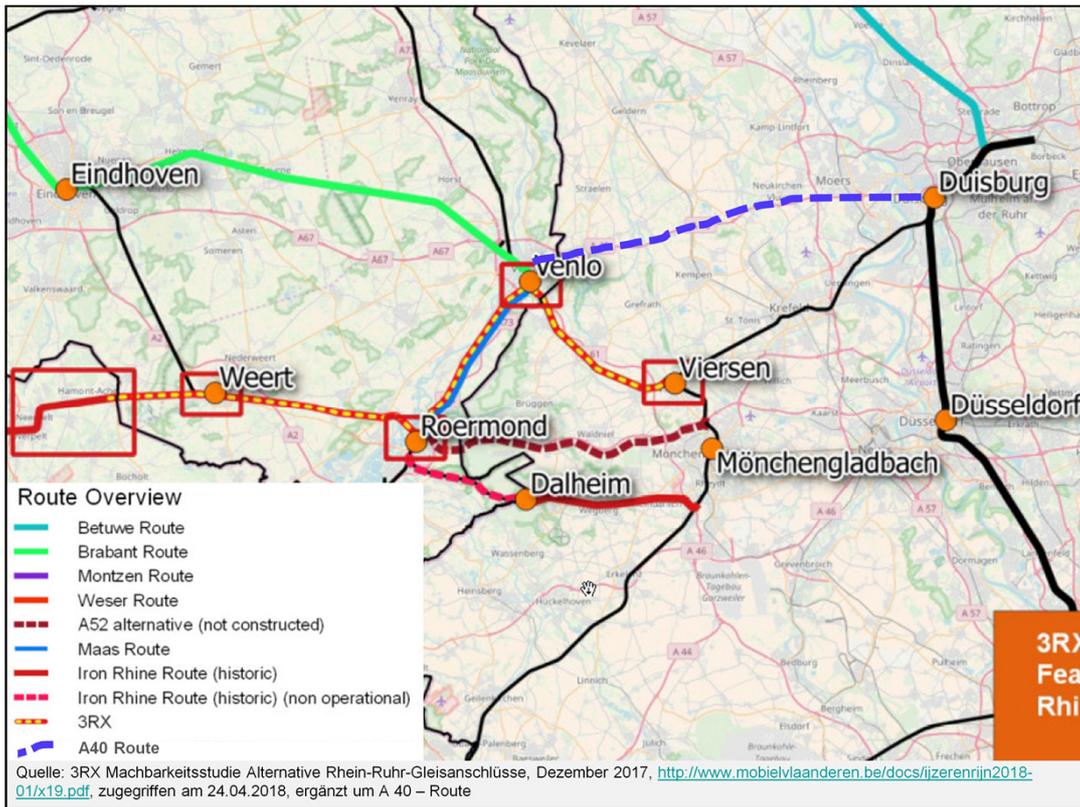
1. Betuwe-Linie

2. „Eiserner Rhein“ mit folgenden Alternativen:

- Historische Route: Roermond – Dahlheim – MG
- A 52- Route: Roermond – MG
- 3RX-Strecke: Roermond – Venlo – Viersen – Duisburg
- A40 – Route

3. Montzenroute

4. Brabantroute



Bundesverkehrswegeplan und Ausbaugesetze



4. Sachstandsbericht

Neuer Vorstoß für „Eisernen Rhein“

Der Bund will eine neue Güterzug-Expressroute für NRW. Zigtausend Haushalten droht Verkehrslärm.

VON THOMAS REISNER

DÜSSELDORF Das Bundesverkehrsministerium wagt einen neuen Anlauf für das Güterzug-Projekt „Eiserner Rhein“. Der Trassen-Ausbau, der das Ruhrgebiet mit dem niederländischen Seehafen in Antwerpen verbinden soll, würde bei Zigtausend Haushalten am Niederrhein zu Lärmschutz-Problemen führen. Enak Ferlemann (CDU), Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, stellte den Plan bei einer Podiumsdiskussion des Vereins „Logistikregion Rhein-

land“ in Neuss vor: „Wir prüfen in Abstimmung mit dem NRW-Verkehrsministerium für den ‚Eisernen Rhein‘ eine Strecke von Venlo über Kaldenkirchen und Rheydt.“

Weil mit dem Seehandel der Hinterland-Güterverkehr dramatisch wächst, zählt der „Eiserne Rhein“ laut EU zu den wichtigsten Schienenprojekten des Kontinents. Auch die Landespolitik will mehr Verkehr auf die Schiene verlagern und ist parteiübergreifend für das Projekt. Aber wegen der drohenden Lärmbelastung wird seit Jahren über den Trassenverlauf

gestritten. Zudem schlägt gerade Antwerpen viel Gefährdung um. Die historische Trasse wurde vor knapp 20 Jahren stillgelegt. Zuletzt war nur noch eine 555 Millionen Euro teure Neubaustrecke entlang der A52 im Gespräch. Mangels Akzeptanz in den betroffenen Kommunen haben diverse Bundes- und Landespolitiker das Projekt schon für tot erklärt.

Diesen Eindruck korrigiert NRW-Verkehrsminister Michael Groschek (SPD) gegenüber unserer Zeitung: „NRW hat dem Bund für die Bahnstrecke ‚Eiserner Rhein‘ die A52-Trassenvariante für den Bundesverkehrswegeplan zur Bewertung vorgeschlagen.“ Er bestätigt auch neue Pläne des Bundes: „Der Bund will zusätzlich die Venlo-Kaldenkirchen-Variante über Mönchengladbach-Rheydt und Rheydt-Odenkirchen prüfen lassen.“ Bei der neuen „Bundes-Variante“ sollen vorhandene Strecken zwischen Kaldenkirchen und Dülken sowie im Bereich Rheydt/Odenkirchen ausgebaut werden. In Viersen sollen die Züge sich dann Richtung Krefeld/Duisburg und Richtung Rheydt/Grevenbroich/Köln verteilen.

Weder Deutsche Bahn noch Bundesverkehrsministerium sagen, wie

viel zusätzlicher Zugverkehr Anwohnern der „Bundes-Variante“ droht. Bahn-Experte Lothar Ebbens vom Fahrgastverband „Pro Bahn“ geht „von Dutzenden Langzügen pro Tag“ aus, die derzeit noch andere Routen befahren und in ganz NRW Engpässe im Personenverkehr verursachen.

An Teilstücken des neuen Streckenplans ist die Belastung schon heute groß. Nach Angaben der Stadt Mönchengladbach werden die Richtwege für Lärmsanierungen dort bei 4.000 Anwohnern überschritten. Mit Gläubigern zwischen Mönchengladbach und Rheydt kämen 45.000 Betroffene hinzu. Karl Sasserath, Fraktionssprecher der Grünen in Gladbach, sagt: „Wenn die den ‚Eisernen Rhein‘ hier nicht untertunneln oder mit vergleichbarem Lärmschutz ausstatten, ist das Projekt inakzeptabel.“

Auf Zustimmung stößt der neue Vorstoß in der Wirtschaft. „Der ‚Eiserne Rhein‘ ist eine notwendige Verbindung“, sagt Jürgen Steinmetz, Chef der Logistikregion Rheinland. Aber er räumt ein: „Es muss die Variante gewählt werden, welche die geringsten Beeinträchtigungen für die Bevölkerung mit sich bringt.“

Leitartikel Seite A 2



Quelle: Rheinische Post v. 22.09.2014

-Ab ca. Mitte **September 2014** sog. „**Bundes-Route**“ als Vorschlag aus dem BMVI zur Führung über Venlo-Kaldenkirchen.

-Zusammenführung von

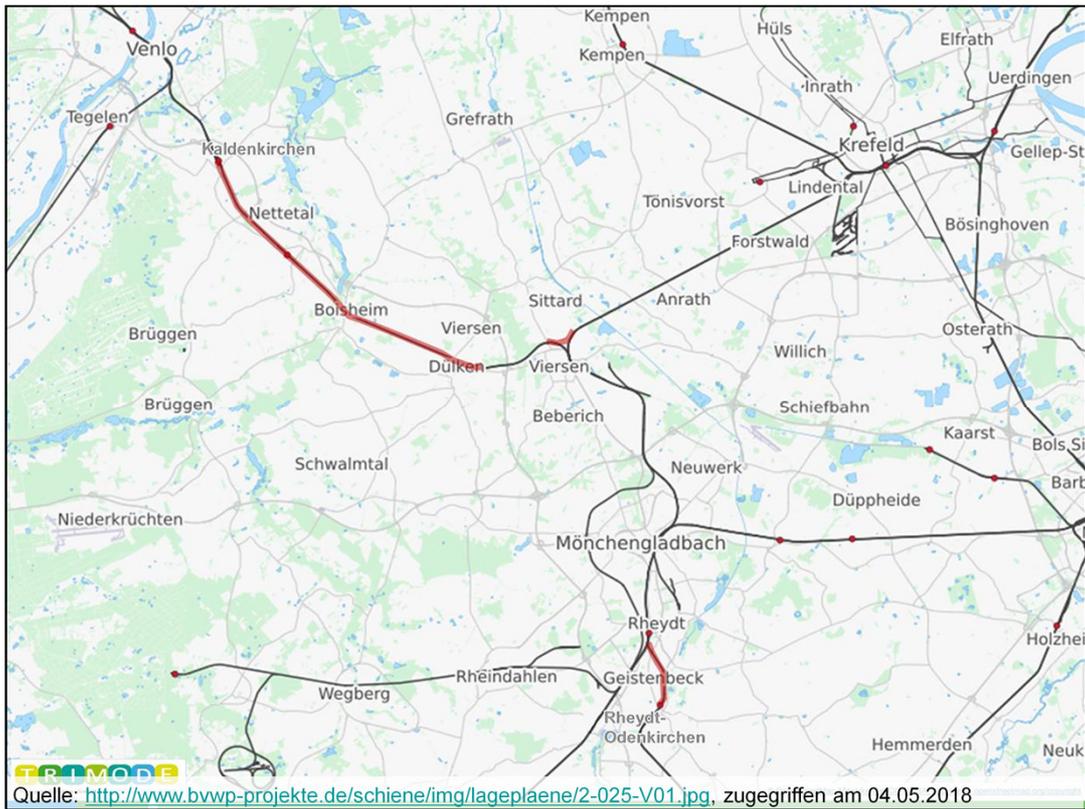
-Viersener Kurve,

-zweigleisigen Ausbau Dülken - Kaldenkirchen und

-Rheydt - Rheydt-Odenkirchen („ABS Grenze D/NL - Kaldenkirchen - Viersen - Rheydt-Odenkirchen“),

zu einem ProjektDossier „2-025-V01“

- Viersener Kurve mit ca. 19 Mio. €. Eingleisig und ebenerdig aus Richtung Venlo in Richtung Krefeld
 - erfüllt nicht die Kapazitätsanforderungen von 72 Zügen/Tag (3RX Studie) und schließt gegenseitige Behinderung von Personen- und Güterzüge nicht aus
 - **Aber: § 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz**
- Ca. 114,4 Mio € zweigleisiger Ausbau zwischen Nettetal-Kaldenkirchen und Viersen-Dülken
 - Unklar, welche Kosten hier für Lärmschutz, Grunderwerb und Ausbau vorgesehen sind.



- **Zweigleisiger Ausbau Kaldenkirchen - Dülken**
 - Mehr und schnelle Züge im SPNV zwischen Düsseldorf bzw. der Niederrhein-Region und Venlo / Eindhoven (NL)
 - südlicher Bypass zur Betuwe-Linie und Zulaufstrecke zum Güterverkehrskorridor Rhein – Alpen (Europäisches Netz-TEN)
 - Aufteilung in Viersen nach a) Duisburg und b) MG und K
- **Viersener Kurve: Verbindung der Bahnstrecke Viersen - Venlo mit der Bahnstrecke Duisburg-Ruhrort - Mönchengladbach**
 - Verbindung Duisburger Hafen an die Häfen (Zeebrügge), Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam. (ZARA-Häfen), entfallen der Wende in Viersen (ehem. Güterbahnhof)
 - Projekt 3RX als Alternative zur histor. Trasse Eisernen Rhein
- **Zweigleisiger Ausbau** zwischen Rheydt Pbf und Rheydt-Odenkirchen
 - Erhöhung der Kapazität der Trasse in Nord-Süd-Richtung

4. Sachstandsbericht

Beratung Bundesverkehrswegeplan und Ausbaugesetze:

- Bundeskabinett 03.08.2016: Beschluss BVWP 2030, Entwürfe Ausbaugesetze sowie Bedarfspläne für Schiene, Straße und Wasserstraße
- Bundestag 02.12.2016: Beschluss der Ausbaugesetze (Straße, Schiene und Wasserstraße)
- Bundesrat 16.12.16: Zustimmung Ausbaugesetz Schiene. (28.12.2016 im Bundesgesetzblatt verkündet)
- ABS Grenze D/NL– Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen (Oder mit stadtverträglicher umfahrender Alternative zur Viersener Kurve – Prüfung und Planung kann zu nachrangiger Umsetzung des Teilabschnitts führen.)
- Kann Aufrücken in „Vordringlichen Bedarf“, wenn Voraussetzungen erfüllt sind



Beratung Bundesverkehrswegeplan und Ausbaugesetze:

- 12.10.2017 Pressemitteilung des Bundesverkehrsministerium (BMVI):
Wirtschaftlichkeit der Maßnahme bestätigt: Vorhaben soll in den Vordringlichen
Bedarf aufrücken:

PStS Enak, Ferlemann (CDU):

„Ich freue mich über das positive Bewertungsergebnis. Die Voraussetzungen für die Planungen des Ausbaus sind damit gegeben. Die Strecke ist bedeutsam für den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr. Das Projekt schafft eine direkte Schienenverbindung zwischen den Städten Düsseldorf und Eindhoven und eine Verbindung zwischen den Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam mit dem Ruhrgebiet.“

Aktueller Stand der Planungen:

- Anschließende Überarbeitung des Projektdossiers im Projektinformationssystem „PRINS“ zum Bundesverkehrswegeplan <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-025-V01/2-025-V01.html>
(-> steht noch aus)
- Schriftliche Bestätigung v. Hr. Ferlemann an Hr. Schiefner: *„der Ausbau der Schienenstrecke von der Deutsch-Niederländischen Grenze über Kaldenkirchen und Viersen bis nach Rheydt-Odenkirchen [...] ist [...] in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgerückt“.* (Mail Schiefner v. 26.04.2018)



Antwortschreiben PStS Ferlemann v. 19.02.2018:

- Projekt 2-025-V01 ist in den Vordringlichen Bedarf aufgerückt
- Planungen können nun durch die DB Netz beginnen
- Im Rahmen der Planungen konkrete Trassenführung mit – Zitat Ferlemann: „*stadtverträglicher Vorzugslösung*“ (vs. Schienenausbaugesetz: *stadtverträgliche Umfahrung*)
- Bürgerbeteiligung im Rahmen des Verfahrens
- Vorteile für Viersen: Lärmschutz nach dem aktuellen Stand der Technik und Entlastung Güterbahnhof, da Richtungswechsel entfällt (weniger Lärm durch Bremsen und Anfahren)
- Ausbau Kaldenkirchen – Dülken lässt sich nur i.V.m. Güterverkehr rechtfertigen
- Ebenso Verbindung Düsseldorf – Eindhoven

Offene Fragen Bundesverkehrswegeplan I

- Welche Fakten/Annahmen haben zur Höherstufung des Projektes geführt bzw. dessen Wirtschaftlichkeit geführt?
- Welchen Einfluss hat die von Hr. PStS Ferlemann angesprochene Verbindung von Güterverkehr und Personenverkehr bei der Höherstufung des Projektes in den Vordringlichen Bedarf?
- Welche Bedeutung/Anteil hat der Abschnitt der sogenannten Viersener Kurve im Rahmen einer Höherstufung ?
- Welchen Einfluss hat hier die 3RX-Studie, die dem Projekt in Deutschland ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von **0,64** nachweist und insgesamt nur **0,16**?
- Zumal die Veranschlagung der Viersener Kurve im BVWP nur eingleisig ist und für die Wirtschaftlichkeit der 3RX Studie zweigleisig erforderlich ist?

Offene Fragen Bundesverkehrswegeplan II

Bundesverkehrswegeplan einschl. Ausbaugesetz Schiene:

- Welcher Anspruch lässt sich aus der Fußnote „Stadtverträgliche Umfahrung in Viersen“ im Ausbaugesetz für die Stadt VIE ableiten?
- Wie ist die Formulierung von Hr. PStS Ferlemann „stadtverträglich Vorzugslösung“ zu verstehen? Welche Trassenalternativen auf Viersener Gebiet gibt es überhaupt und wie und wann werden diese überprüft?
- Wie sieht das technische Prüfzenario (Vorentwurf zum Trassenausbau) auf dem Stadtgebiet Viersen aus? Wurden hier alle Zwangspunkte, Restriktionen und Anforderungen Berücksichtigt (Lärmschutz, Brücken, Unterführungen, Bahnübergänge etc.) (Studie von Schüssler-Plan)
- Nach § 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz sind neue Strecken als Überführungen herzustellen (Konflikt zur Veranschlagung!)



Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) § 2

- (1) Neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, **sind als Überführungen herzustellen.**
- (2) In Einzelfällen, insbesondere bei schwachem Verkehr, kann die Anordnungsbehörde Ausnahmen zulassen. Dabei kann angeordnet werden, welche Sicherungsmaßnahmen an der Kreuzung mindestens zu treffen sind.
- (3) Eine Kreuzung im Sinne des Absatzes 1 ist neu, **wenn einer der beiden Verkehrswege oder beide Verkehrswege neu angelegt werden.**

Offene Fragen Bundesverkehrswegeplan III

- Sind die veranschlagten Summen auskömmlich und berücksichtigen alle relevanten technischen Anforderungen?
- Wieso sind die Bewertungsmaßstäbe und das Bewertungsergebnis nicht öffentlich zugänglich (mehrere schriftliche Anfragen seitens Stadt VIE) ?
(Vgl. hierzu auch Anschreiben der BM`in v. 17.01.2018)
- ...
- ...
- ...weitere offene Fragen zum BVWP aus Sicht des Arbeitskreises?
- ...

ROCK (Regions Of Connected Knowledge)



-Verbindung von Düsseldorf über Mönchengladbach und Venlo nach Eindhoven (evtl. ohne Halt in Viersen wg. Beschleunigung)

→ "IC-Verbindung Eindhoven-Düsseldorf"

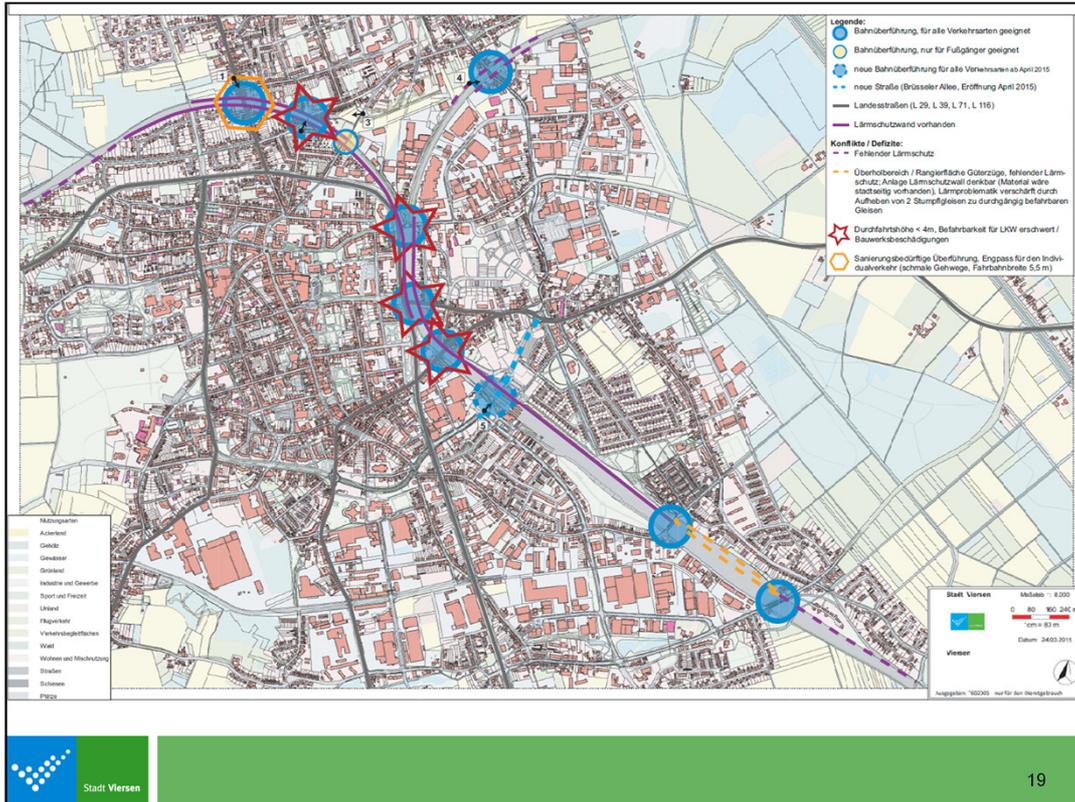
-Aus Sicht der Stadt MG Skepsis ggü. Regio-Bahn im Vergleich zu ROCK (konkurrierende Projekte auf gleicher/ähnlicher Trasse)

-Unterschiedliche Haltungen in den betroffenen bzw. profitierenden Kommunen zu den Vor- und Nachteilen der Projekte

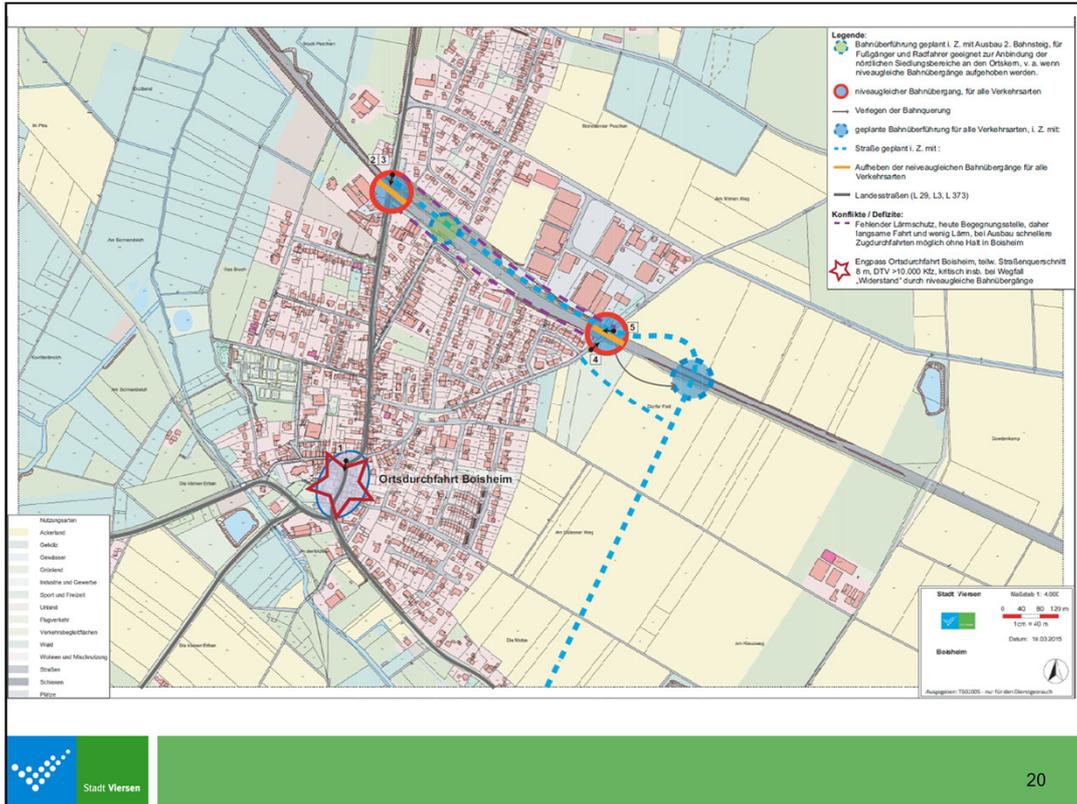
-„Engpass“ ist auch hier der eingleisige Streckenabschnitt zw. Nettetal-Kaldenkirchen und Viersen-Dülken

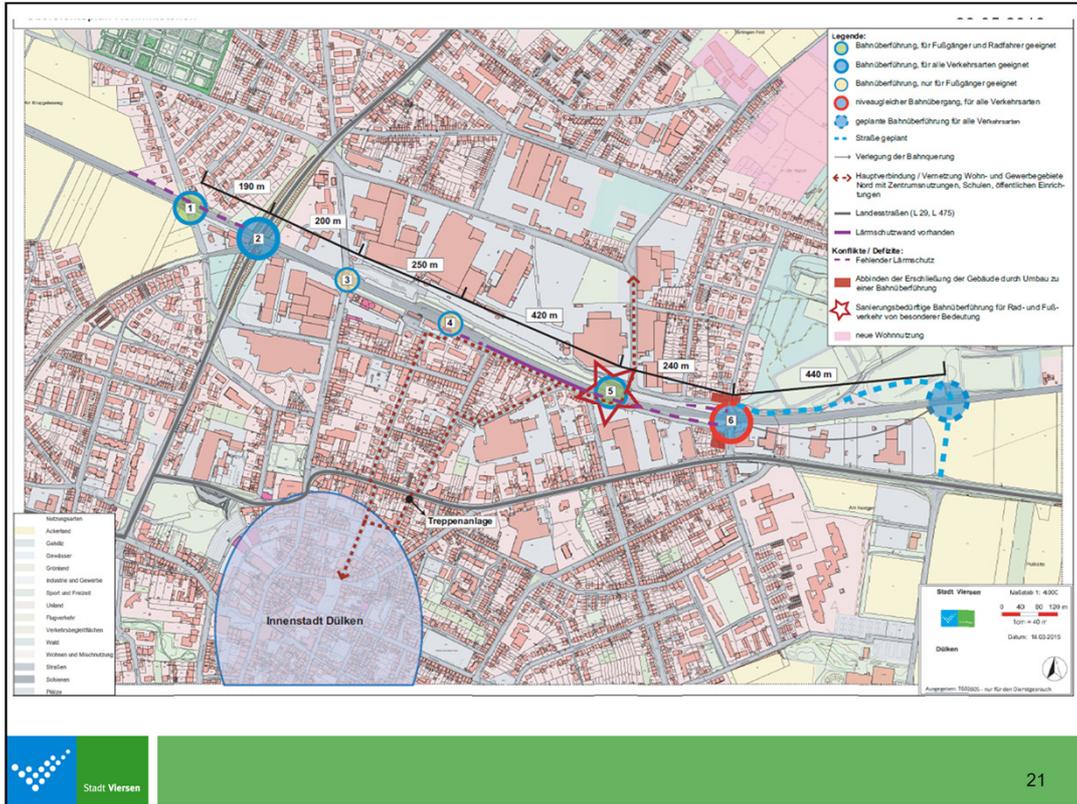
-Vorplanung zur Wirtschaftlichkeit und Nutzen-Kosten-Analyse durch die „ROCK-Partner“ Eindhoven, Venlo, Mönchengladbach und Düsseldorf (Ende 2016)

-An das BMVI zur Aufnahme in den BVWP 2030 (Prüfung!)



- Durch einen eventuellen Ausbau der Strecke Kaldenkirchen-Dülken sowie die Viersener Kurve wären erhebliche Investitionen an den Schienenwegen im Stadtgebiet erforderlich
- Die folgenden Karten erläutern die wesentlichen Konflikte und damit verbundenen Investitionen
 - Lärmschutz entlang der Schienenwege
 - Genaue Definition und Ausbau des Lärmschutzes im Rangierbereich
 - Umbau von Niveaugleichen Übergängen ins. in Boisheim zu Unterführungen
 - Ertüchtigung diverser Unterführungen in Alt-Viersen und Dülken (Durchfahrhöhe 4m, Breite der Unterführungen, Allgemeiner Zustand)





Offene Fragen ROCK

- Wie sind die dargelegten Konfliktpunkte in der weiteren Projektkonkretisierung (inbs. auch Planung und Kostenermittlung) berücksichtigt worden?
- In wie weit sind die mitgeteilten Konfliktpunkte zum ROCK-Projekt auch in die Planung und Kostenermittlung der insgesamt, projektübergreifenden Trassenbewertung (z.B. im BVWP) eingeflossen?
- ...weitere Fragen aus dem Arbeitskreis?

Studie 3RX aus Dezember 2017



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility

 **ARCADIS** | Design & Consultancy
for natural and built assets

ECORYS 

railistics 

 **TRANSPORT
& MOBILITY
LEUVEN**

3RX

Machbarkeitsstudie Alternative Rhein-Ruhr-Gleisanschlüsse

DEZEMBER 2017

Zusammenfassender Bericht



Stadt Wiersen

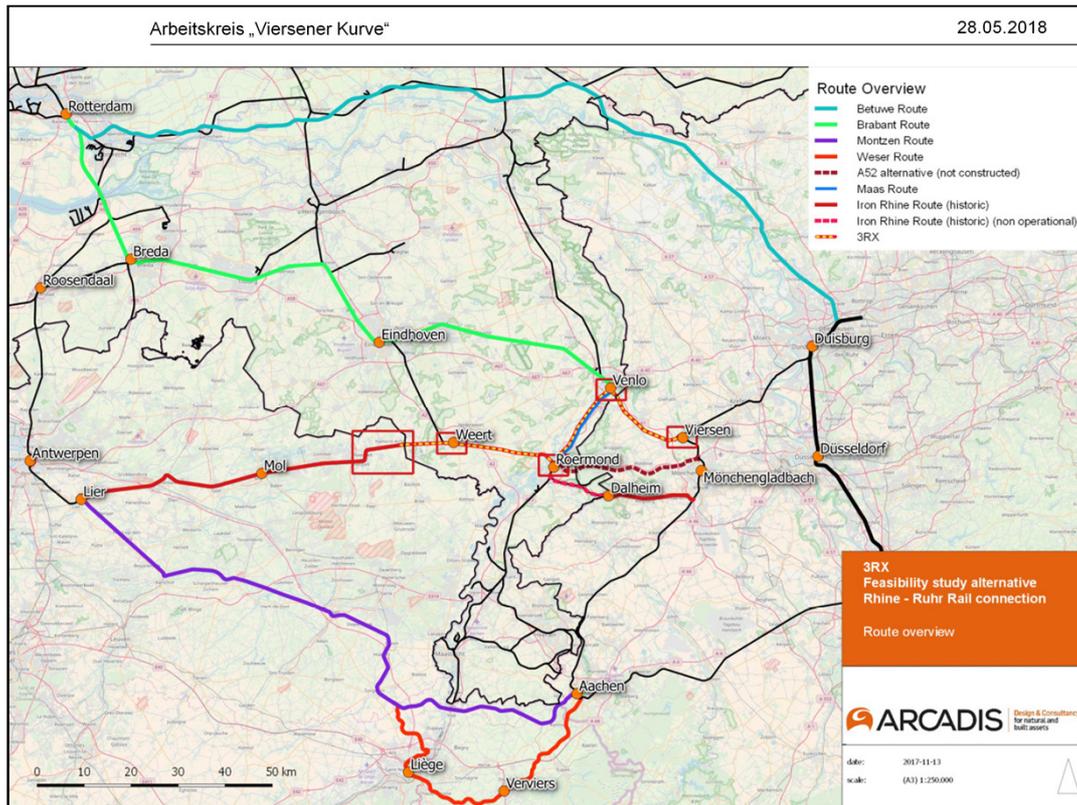
23

-17.11.2014 Pressemitteilung flämisches Verkehrsministerium:
*„beratende Gruppe mit Vertretern aus Flandern, Belgien, den
Niederlanden, Deutschland und Nordrhein-Westfalen für das
Dossier "Eisen Rhein“.*

-Zielsetzung: vorhandenen Engpässe zu verhandeln und aus
dem Weg räumen (Quelle: [http://www.mobielvlaanderen.be/
persberichten/artikel.php?id=624](http://www.mobielvlaanderen.be/persberichten/artikel.php?id=624))

-2015-2017: Machbarkeitsstudie „Rhein-Ruhr Rail Connection:
Feasibility study on an alternative cross-border railway link
(3RX)“ im Auftrag der flämischen Regierung (vgl.
Pressemitteilung BMVI v. 12.10.2017)

- 61. VA Verkehrsausschuss Regionalrat v. 08.03.2018 TOP 6

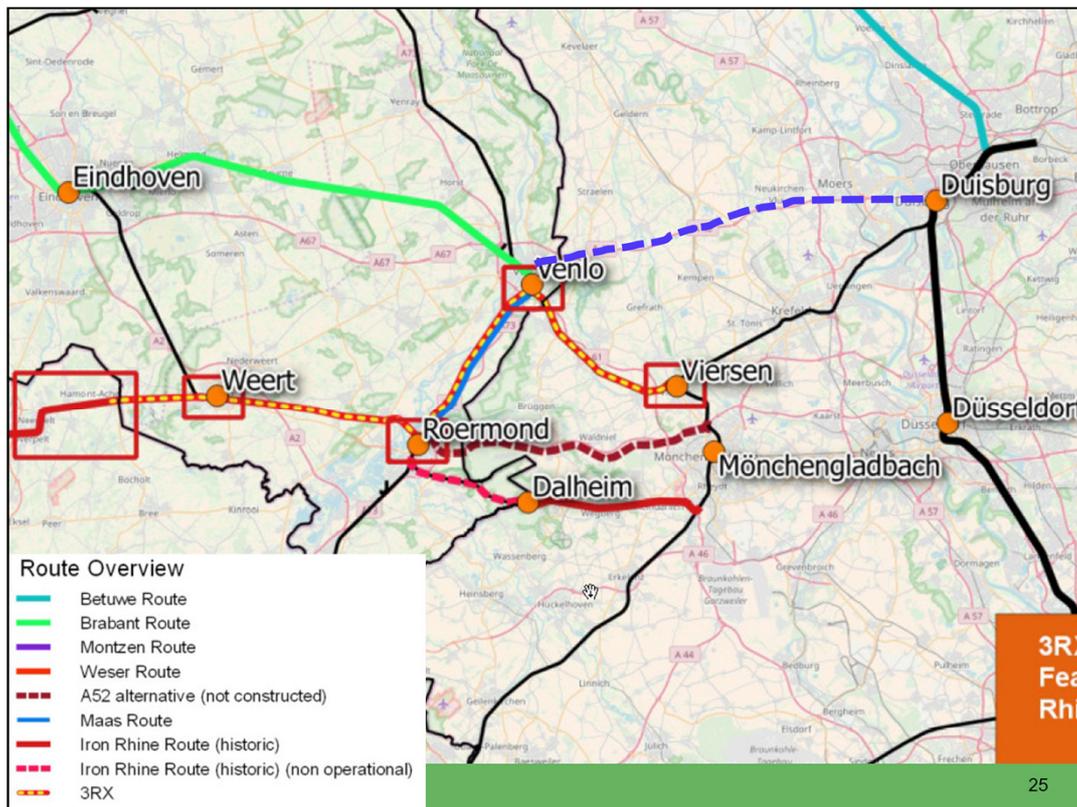


-Lenkungs-gremium unter Beteiligung von Flandern, Nordrhein-Westfalen, Belgien, Deutschland, Niederlande (Quelle: http://www.mobielvlaanderen.be/docs/ijzerenrijn2018-01/20171215_3rx_summary_report_final_de.pdf)

-Studie untersucht:

- a) den sog. „Dritte Weg“ (3RX) als Alternative zum historischen „Eisernen Rhein“ auf technische, umweltpolitische und wirtschaftliche Machbarkeit und
- b) vergleicht ökonomisch die 3RX- Alternative mit den Strecken des historischen Eisernen Rheins und der A52-Variante

-A40 Route ist nicht Bestandteil des Alternativenvergleichs

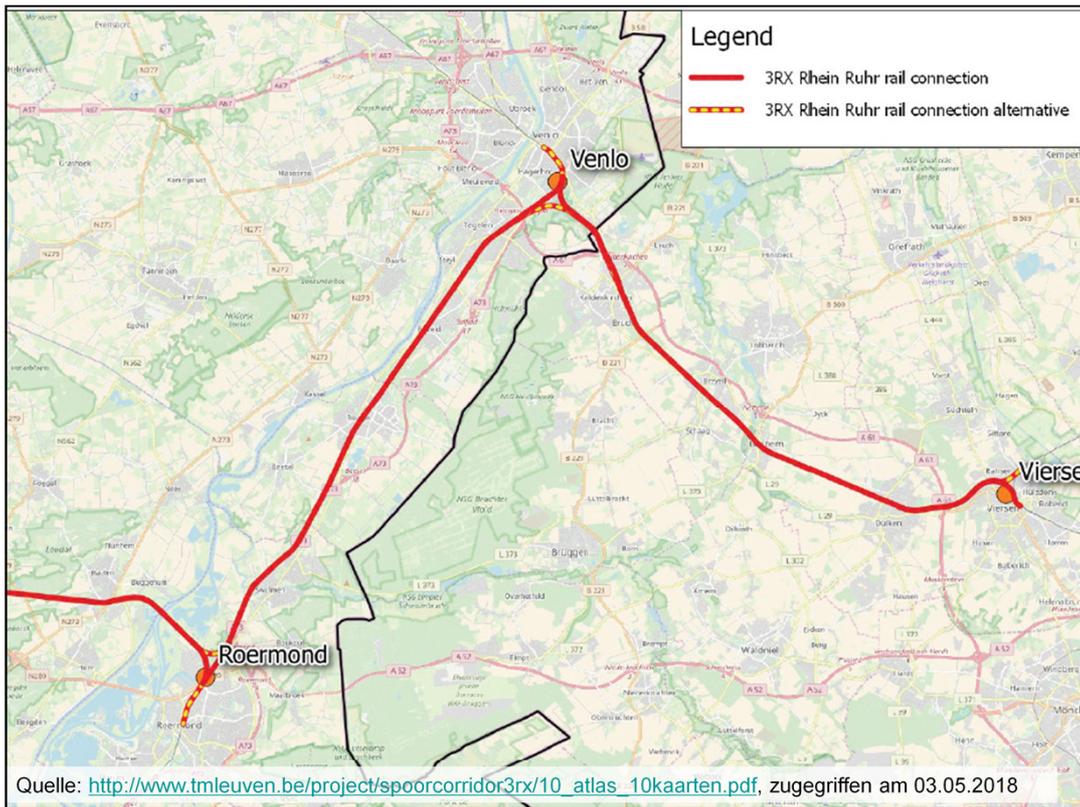


Kernaussagen der Studie:

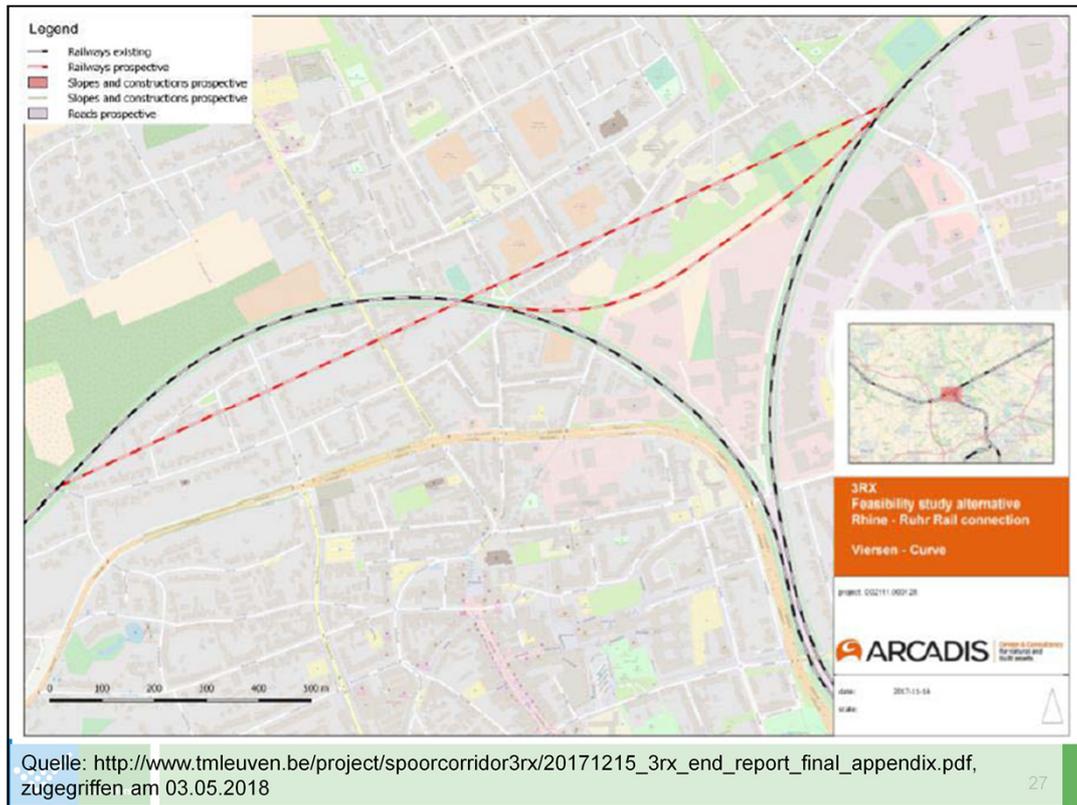
- Die 3RX-Variante nutzt bereits bestehende Schieneninfrastruktur
- führt ab Roermond nach Venlo, dann südöstlich nach Viersen und von dort aus a) nach MG/ K (→ Eifeltor) oder DU (teilt sich in Viersen)

Die Grundannahmen zur erforderlichen Trassenqualität:

- Kapazität von mind. 72 Güterzügen pro Tag (36 je Richtung/Tag)
- Zuglänge **750 m**, max. Achslast 22,5 t (= ca. 35 Wagons)
- Voll elektrifizierte Strecke
- Max. ein Richtungswechsel auf der Strecke (Roermond, in Venlo oder in Viersen)
- Genügend zweigleisige Trassen und Überholstrecken



- Mindestens 2 von drei Bögen (Roermond, Venlo, Viersen) um Leistungsfähigkeit der Strecke laut Studie herzustellen



Varianten der Viersener Kurve in 3RX-Studie:

-Variante 1: Curve Level +1 Viersen

-2-gleisige Kurve auf Bahndamm mit Überführungen, erfordert zusätzlichen Grunderwerb und Abbruch von Gebäuden

-Variante 2 : Curve Level 0 Viersen = Vorzugsvariante :

-2-gleisige Kurve ebenerdig mit Bahnübergängen aber: Eisenbahnkreuzungsgesetz (vgl. Fragen zum BVWP)

-Variante 3: Curve Level -1 Viersen:

-drei Untertunnelungen, um Bahnübergänge zu vermeiden (s.o.)

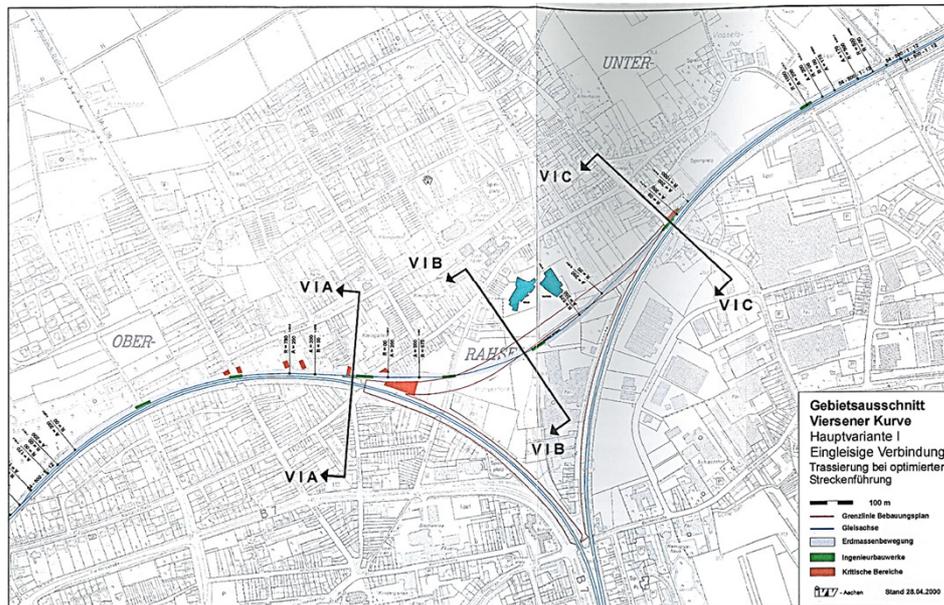
-Variante 4: Curve Level -1.5 Viersen:

-gebohrter Tunnel für die Kurve

-BVWP-Studie Planfall 025 von Schüssler Plan:

- ebenerdige eingleisige Kurve

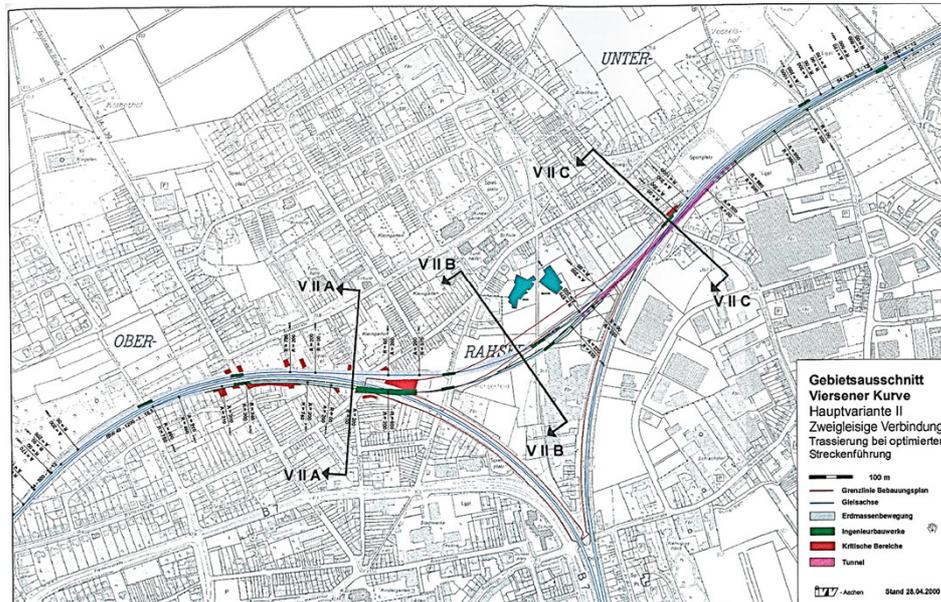
Exkurs: Varianten Viersener Kurve 2000



Quelle: Euregio Rhein-Maas-Nord (2000). Begegnung ohne Grenzen. Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie zum Bau der „Viesener Kurve“ und der alternativen Schienenstreckenführung über das „Neersener Kreuz“ 28

- Gleisquerschnitt Viersener Kurve eingleisig
- Machbarkeitsstudie IVV Aachen im Auftrag der EUREGIO Rhein-Maas-Nord
- Euregio Rhein-Maas-Nord (2000). Begegnung ohne Grenzen. Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie zum Bau der „Viesener Kurve“ und der alternativen Schienenstreckenführung über das „Neersener Kreuz“

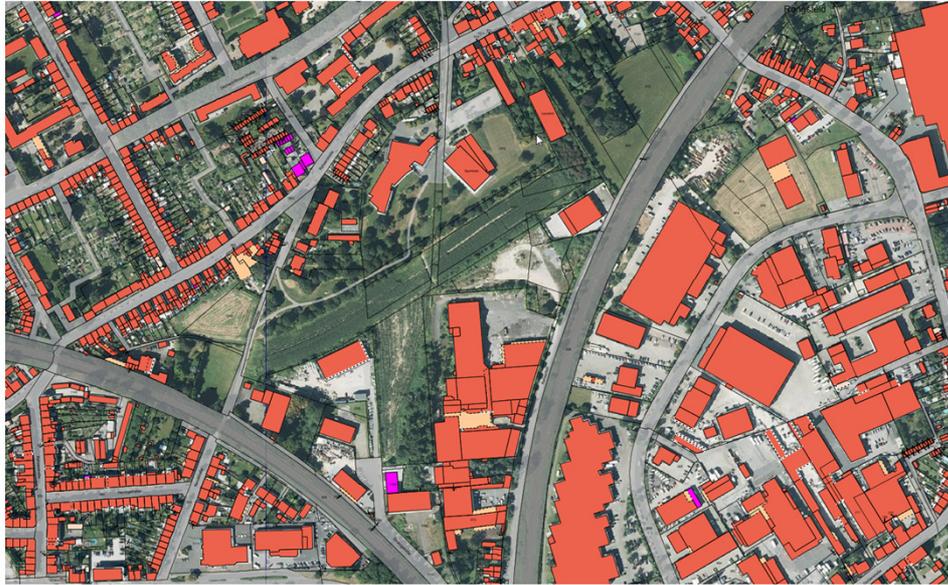
Exkurs: Varianten Viersener Kurve 2000



Quelle: Euregio Rhein-Maas-Nord (2000). Begegnung ohne Grenzen. Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie zum bau der „Viesener Kurve“ und der alternativen Schienenstreckenführung über das „Neersener Kreuz“ 29

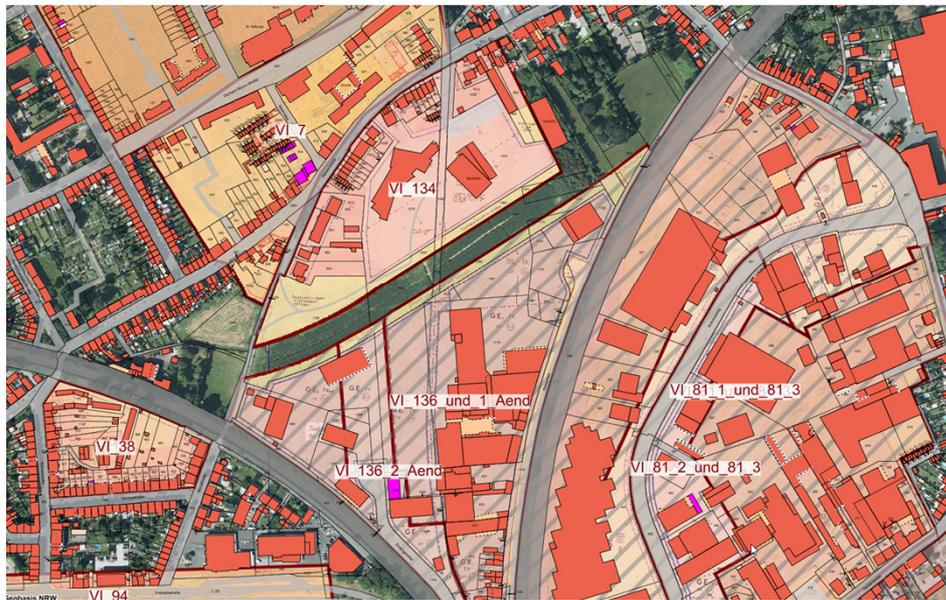
- Gleisquerschnitt Viersener Kurve zweigleisig
- Machbarkeitsstudie IVV Aachen im Auftrag der EUREGIO Rhein-Maas-Nord
- Euregio Rhein-Maas-Nord (2000). Begegnung ohne Grenzen. Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie zum bau der „Viesener Kurve“ und der alternativen Schienenstreckenführung über das „Neersener Kreuz“
- Ingenieurbauwerk im östlichen Bereich und Tunnelbauwerk im westlichen Teil (Aus- bzw. Eingleisen des zweiten Gleises)

Exkurs: Varianten Viersener Kurve 2000



- Viersener Kurve: erkennbare Lage der Trasse im Luftbild (Grünstreifen) im Vergleich zur umgebenden Bebauung
- Ca. 70% der Trassenlage befinden sich im Eigentum der Stadt Viersen

Exkurs: Varianten Viersener Kurve 2001



- Trassenlage ist aufgrund der Regionalplanung (GEP 99 und RPD = Trassenplanung) sowie den Fachplanungsvorbehalt nach § § 37 und 38 BauGB freigehalten / freizuhalten
- Bebauungspläne südlich und nördlich der Trasse

4. Sachstandsbericht

Basisvariante 3RX („billigste“ Ausbauvariante)

Zusätzliche Investitionskosten 3RX (Mio. Euro), einschließlich Abschwächungsmaßnahmen und Risikorückstellungen, ohne MwSt.				
	Belgien	Niederlande	Deutschland	gesamt
Trasse Belgien (Elektrifizierung + zweigleisiger Ausbau Neerpelt-Balen + zweigleisiger Ausbau Neerpelt-Harmont)	96,70			
Verbindung Weert		62,32		
ERTMS		15,88		
Zweigleisiger Ausbau Roermond - Venlo		213,44		
Bogen Roermond		128,19		
Bahnhof Venlo		24,42		
Doppelspurbogen ebenerdig Viersen			49,50 (bereits im Referenzfall 19)	
Kaldenkirchen – Dülken			(bereits im Referenzfall 114,4)	
gesamt	96,70	444,25	49,50	590,45
			(+133,4 über BVWP s.o.)	753,4



Basisvariante 3RX („billigste“ Ausbauvariante)

- Verfügt über die über die definierten Anforderungen (nur eine Richtungsänderung, 72 Züge pro Tag)
- Gesamtinvestition von 770 Millionen € (ausschl. MwSt, einschl. Risikorückstellungen) erfordert.
- Bögen in Roermond und Viersen (d. h. Viersener Kurve zweigleisig, um Kapazität von 72 Zügen zu erfüllen)
- Davon werden in der Studie bereits durch das BVWP-Ausbaugesetz eingestellte Kosten i.H.v. ca. 135 Mio. € abgezogen)
- **Aber: im BVWP ist nur ebenerdige, eingleisige Kurve in Viersen eingeplant (Konflikt: Eisenbahnkreuzungsgesetz !)**

4. Sachstandsbericht

Gesamtkosten der Varianten im Vergleich:

- die 3RX-Strecke hat die geringsten Investitionskosten (ohne MwSt. und Studienkosten sowie soziale Kosten)

	Belgien	Niederlande	Deutschland	gesamt
3RX	96,70	444,25	49,50	590,45
Historische Trasse	96,70	611,00	459,00	1166,70
A52	96,70	311,00	571,00	978,70

4. Sachstandsbericht

Investitionskosten: („festen Kosten“ als Schätzung = +/-30%)

Investitionskosten der festen Elemente 3RX-Studie		
(in Millionen Euro, Preisniveau 2015, ohne MwSt)		
Abschnitte	Arbeiten	Kosten (Mio. Euro)
Mol – Hamont – Grenze BE/NL	Elektrifizierung	70, davon 46,3 vom CEF-Projekt Mol-Hamont-Wert bereits abgedeckt = 23,7
	Zweigleisiger Ausbau der Trasse Neerpelt- Balen	46,5
	Zweigleisiger Ausbau der Trasse Neerpelt- Hamont	26,5
Weert	Verbindung Weert	62,3
Weert – Roermond - Venlo	ERTMS (European Rail Traffic Management System)	15,9
Roermond - Venlo	Zweigleisiger Ausbau	213,4
Kaldenkirchen – Dülken	Zweigleisiger Ausbau	114,4 (bereits über den BVWP 2030 finanziert)
Summe feste Elemente		388,3

4. Sachstandsbericht

Investitionskosten: („variable Kosten“ als Schätzung = +/-30%)

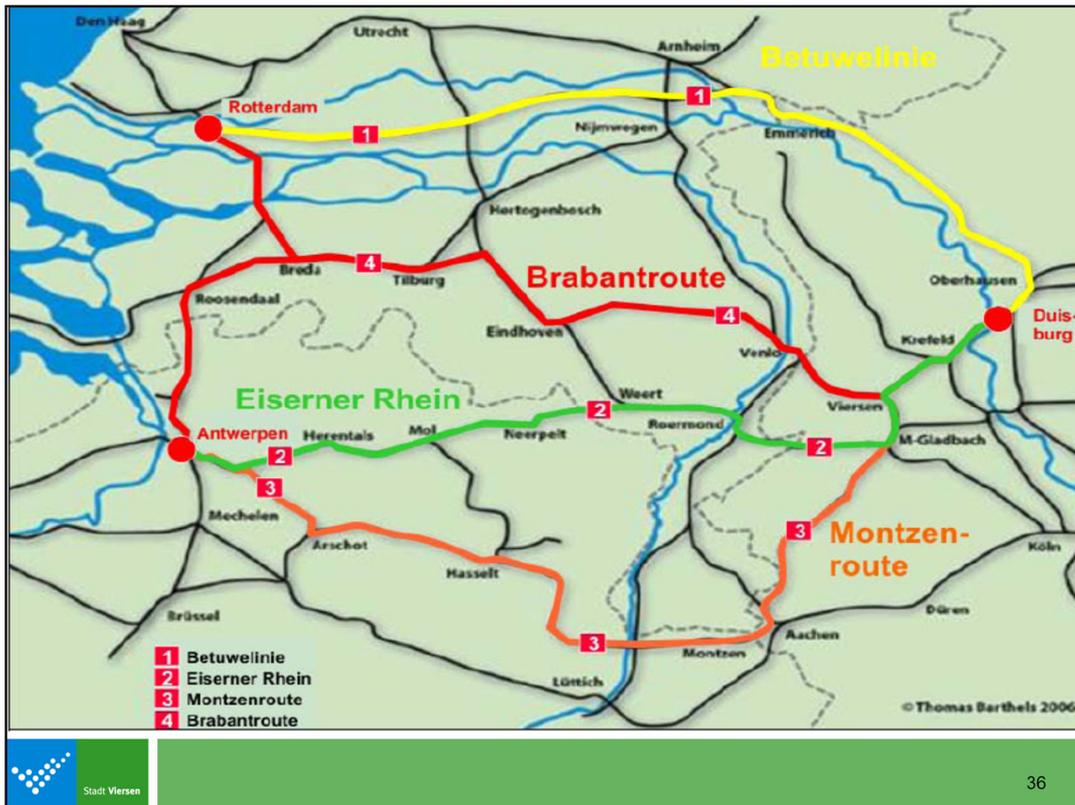
Investitionskosten für variable Elemente der 3RX-Strecke (in Mio. Euro, Preisniveau 2015, ohne MwSt)		
Bahnhof	Arbeiten	Kosten (Mio. Euro)
Roermond	Bahnhof	45,7
	Bogen	128,2
Venlo	Bahnhof	24,4
	Unterirdisch verlegter Bogen	407,4 + 103,4 (dadurch notwendige Zusatzarbeiten andernorts)
	Gebörter Tunnel	762 + 103,4 (dadurch notwendige Zusatzarbeiten andernorts)
	Bahnhof	0
	Oberirdischer Bogen (V1)	84,4
Viersen	Eingleisiger Bogen Bodenhöhe (BVWP)	19 (über den BVWP 2030 finanziert)*
	Zweigleisiger Bogen Bodenhöhe (V2)	68,5
	Unterirdisch verlegter Bogen (V3)	327,8
	Gebörter Bogen (V4)	802,6



Stadt Viersen

* Behinderung von Personen- und Güterverkehr in dieser Variante nicht ausgeschlossen.

35



Verkehrsauslastung 2015

- 86% der Güterzüge, im Schnitt 61 Züge pro Tag (Ruhrgebiet / NL – BE) laufen über die Montzenroute (Grenzübertritt bei Montzen) ([Übersichtskarte Folie 9](#))
- 14% = 10 Züge pro Tag laufen über die Brabant-Route (Grenzübertritt bei Venlo), davon wiederum 44% = ca. 4-5 Züge/Tag aus/nach Süden NL
- **Die Kapazität der Montzenroute reicht laut 3RX-Studie aus, um die durchschnittliche Anzahl der Züge pro Tag zu verkraften.**
- **Allerdings kommt es im Zugaufkommen zu Schwankungen im Tages- und Wochengang, die zu Engpässen und damit Verzögerungen und Zusatzkosten führen.**

4. Sachstandsbericht

Verkehrsprognose 2030/2040		IST 2015	2030 mittleres Szenario	2040 mittleres Szenario
Autonomes Wachstum	BRA	10	13	15
	MON	61	90	100
	<i>gesamt</i>	71	103	115
3RX mit zwei Bögen	BRA	10	7	8
	MON	61	78	87
	3RX		19	21
	<i>gesamt</i>	71	104	116
A 52 Alternative	BRA	10	4	4
	MON	61	57	63
	A52		45	50
	<i>gesamt</i>	71	106	117
Historische Strecke	BRA	10	5	6
	MON	61	67	74
	HIS		32	36
	<i>gesamt</i>	71	104	116

Verkehrsprognose 2030/2040

- Die Entlastung der bestehenden Routen durch die 3RX-Strecke hält sich gegenüber der möglichen Entlastung durch die A52-Alternative oder Historische Strecke in Grenzen.
- **Wettbewerbsfähigkeit der 3RX-Strecke ist abhängig von der Gestaltung.** In vorheriger Tabelle ist von jeweils einem Bogen bei Roermond und Viersen ausgegangen worden (= Richtungswechsel in Venlo mit ca. 45 min Verzögerung erforderlich)
- Zitat Studie:

„Eine Strecke mit einem Bogen bei Venlo sowie mit Bögen bei Roermond und Viersen führe zu einer attraktiveren Option und einer Wettbewerbsfähigkeit, die mit der der historischen Strecke vergleichbar sei.“ (→ ohne konkreten Beleg in der Studie, Zeitersparnis von ca. 45 min/Zug)

4. Sachstandsbericht

Kosten-Nutzen-Vergleich:

Soziale Kosten-Nutzen-Analyse: Übersicht über alle 9 Szenarien/Varianten, als Barwerte in Mio.€ ohne MwSt.

	3RX	HIST	A52
Niedrig	-374 €	-545 €	-175 €
Mittel	-365 €	-495 €	-86 €
Hoch	-358 €	-463 €	-30 €

Quelle: ARTECORAIL, Arbeitsbericht E3/E4/E5: Soziale Kosten-Nutzen-Analyse

Soziale Kosten-Nutzen-Analyse: Übersicht über alle 9 Szenarien/Varianten, Nutzen-Kosten-Verhältnisse

	3RX	HIST	A52
Niedrig	0,14	0,40	0,78
Mittel	0,16	0,45	0,89
Hoch	0,18	0,49	0,96

Quelle: ARTECORAIL, Arbeitsbericht E3/E4/E5: Soziale Kosten-Nutzen-Analyse



Kosten-Nutzen-Vergleich:

- Referenzfall: Eiserner Rhein wird nicht aktiviert, aber bereits beschlossene Strategien und Maßnahmen umgesetzt (= Elektrifizierung des Abschnitts Mol-Weert + zweigleisiger Ausbau der Strecke Kaldenkirchen-Dülken.)
- Die Ergebnisse werden für die „3RX-Basisvariante“ (Viersener Kurve mit zwei Gleisen) beim mittleren wirtschaftlichen Szenario aufgezeigt.
- Grundlage ist der diskontierte Wert (3%) künftiger Kosten und Nutzen für die Jahre bis 2030 (angenommene Bauzeit) und 30 Jahre Betriebsdauer (2031-2060).
- **Der Nutzen der 3RX-Strecke liegt um 365 Mio. Euro niedriger als die Kosten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der 3RX-Strecke beträgt insgesamt 0,16.**

4. Sachstandsbericht

Kosten-Nutzen-Vergleich:

- Bricht man diesen Wert auf die einzelnen Länder herunter, so ist das N-K-V in Belgien mit 0,93 am positivsten. **In Deutschland sinkt dieser Wert auf 0,64, in den Niederlanden gar auf 0,04.**

Übersicht über Soziale Kosten-Nutzen-Analyse, Szenario 3RX-Strecke - mittel“, NPV (bei Diskontierungsrate von 3 %) für 2015 in Mio. € für 2015

	Gesamt	BE	NL	DE	Welt
Barwert	- 364,65 €	- 2,08 €	- 349,86 €	- 14,58 €	1,87 €
Verhältnis	0,16	0,93	0,04	0,64	

Quelle: ARTECORAIL, Arbeitsbericht E3/E4/E5: Soziale Kosten-Nutzen-Analyse, S. 35

- Irritierend ist hier die Aussage die 3RX Route böte die gleichen Kosten-Nutzen-Ergebnisse wie die historische Route aber zum halben Preis (Pressemitteilung des flämischen Verkehrsministers <http://www.mobielvlaanderen.be/persberichten/artikel.php?id=930> v. 16.01.2018 (zugegriffen am 26.04.2018))



Zitat aus der Zusammenfassung der Studie; S.32:

„Der relativ niedrige Grad der Nutzen ist vor allem der Tatsache geschuldet, dass 3RX ein fast perfekter Ersatz für die Montzen-Strecke ist. Züge werden von der Montzen- Strecke auf 3RX verschoben, mit einigen Vorteilen für die Verbraucher (weniger Reisezeit und Kosten, allerdings nicht viel kürzer, da 3RX nur wenig besser ist als die Montzen-Strecke).“

- Der Montzenroute wird bescheinigt, dass sie grundsätzlich auch die prognostizierten Güterzüge aufnehmen kann. Probleme verursachen die Schwankungen im Tages- und Wochengang – diese könnten mit der zusätzlich 3RX-Option besser abgefangen werden. Das Verlagerungspotential von der Straße auf die Schiene wird indes aber als sehr gering eingestuft.

4. Sachstandsbericht

Ersteinschätzung der Ergebnisse der Studie:

- **NL:** bei Umsetzung 3RX-Basisvariante hier die größten kostenverursachenden Maßnahmen, wobei kein echter Nutzen erkennbar ist. (**Verhältnis 0,04**) Es sei denn auch deutliche Erhöhung des Güterumschlags angestrebt (?)
- Der von NL als besonders wichtig erachtete Ausbau der Strecke Dülken-Kaldenkirchen (Stärkung der Brabantroute) wird bereits durch die Aufnahme in den BVWP 2030 realisiert.
- **D:** Maßnahmen sind größtenteils durch die erfolgte Aufnahme in das BVWAG durchfinanziert (+ ca. 50Mio. € für zweigleisige Viersener Kurve nicht in BVWP). Geringe Vorteile gegenüber den bestehenden Verbindungen (**Verhältnis 0,16 bzw. 0,64 in D**)
- **BE:** hier liegt das Verhältnis nahezu bei 1 (= sehr günstig), u.a. fallen hier auch die geringsten Kosten an.

Offene Fragen 3RX-Studie I

- Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Alternativen (A52-Route und Historische Route) zur 3RX-Strecke sind deutlich höher, was angesichts der erheblichen Mehrkosten unlogisch erscheint und im Text auch widersprüchlich dargestellt ist. (S.36). Wie kann das?

Soziale Kosten-Nutzen-Analyse: Übersicht über alle 9 Szenarien/Varianten, Nutzen-Kosten-Verhältnisse

	3RX	HIST	A52
Niedrig	0,14	0,40	0,78
Mittel	0,16	0,45	0,89
Hoch	0,18	0,49	0,96

Quelle: ARTECORAIL, Arbeitsbericht E3/E4/E5: Soziale Kosten-Nutzen-Analyse

- In der Studie wird zur A52-Variante schriftlich angeführt, dass hier neuerliche Kostenschätzungen vorlägen, die aber nicht berücksichtigt werden konnten, so dass das N-K-V tatsächlich niedriger läge als in der Studie angegeben.

Offene Fragen 3RX-Studie II

- Die Gesamtinvestition der Basisvariante wird zunächst – ohne Abzug der zwischenzeitlich im BVWP 2030 und über CEF (bzw. TEN = Transeuropäische Netze) finanzierten Maßnahmen – mit 770 Mio. Euro (ohne MwSt, einschl. Risikorückstellungen) angegeben (S. 19). Diese Zahl ist anhand der im vorliegenden Dokument benannten Kosten nicht herzuleiten.
- Bei der Übersicht zur sozialen Kosten-Nutzen-Analyse (S. 34), bleiben die Berechnungen/Bewertungen eine „black box“. Auch die Überträge der Investitionskosten sind nicht nachvollziehbar.
- Viele Feststellungen verbaler Art werden nicht mit Fakten hinterlegt. Bspw.: „Eine Strecke mit einem Bogen bei Venlo sowie mit Bögen bei Roermond und Viersen führt zu einer attraktiveren Option und einer Wettbewerbsfähigkeit, die mit der der historischen Strecke vergleichbar ist“.

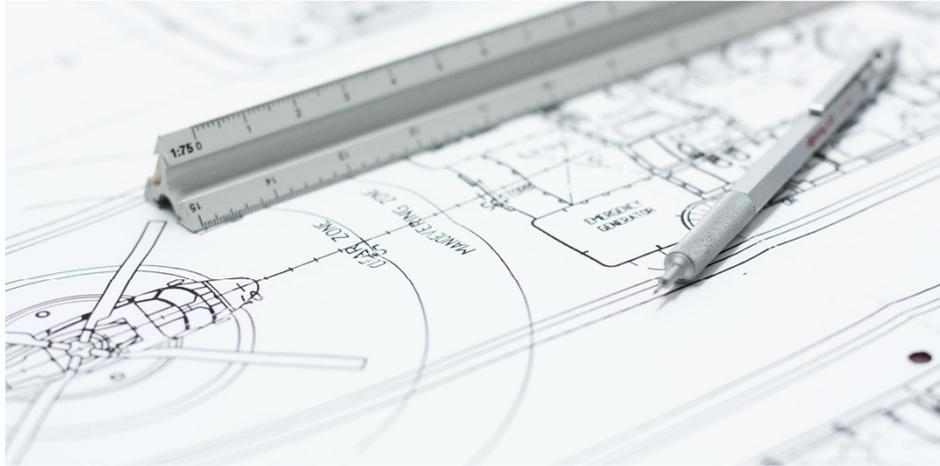
Offene Fragen 3RX-Studie III

- Wenn Veranschlagung im BVWP eingleisig, Voraussetzung nach 3RX Studie für hinreichende Kapazität und damit auch Wirtschaftlichkeit zweigleisige Kurve ist, ist erstmal unklar, wie die positive Bewertung im BVWP zustande kommt (siehe auch offene Fragen BVWP)
- Wie genau soll die technische Umsetzung der Varianten zur Viersener Kurve aussehen? Die Abbildungen und Beschreibungen der Studie bleiben hier sehr oberflächlich. Darüber hinaus sind technische Zusammenhänge nicht berücksichtigt (genauer Anschluss an bestehende Gleise, Steigungen und Rampenbauwerke zur Überwindung der Höhenunterschiede) → vgl. hierzu Studie IVV Aachen zur Viersener Kurve aus 2000 ([Folie 42 und 43](#))

Offene Fragen 3RX-Studie IV

- Wenn eine Strecke mit drei Bögen (+Roermond) Wettbewerbsfähiger ist, stellt sich die Frage, warum der Bogen bei Roermond in der Betrachtung der Vorzugsvariante nicht mitberücksichtigt wurde.
- Es ist fraglich, ob in der 3RX – Studie vergleichbare Indikatoren und Bewertungen zur Bewertung im BVWP-verfahren angewendet wurden. Insofern ist fraglich ob und wie die Studie in die Bewertung des Projektes im Rahmen des BVWP eingeflossen ist.
- Es drängt sich der Eindruck auf, dass die Studie die günstigste Variantenkonstellation gewählt hat, um die Wirtschaftlichkeit nach vorne zu bringen und damit die Kostenseite im Vergleich zum Nutzen zu drücken.
- weitere offene Fragen aus Sicht des Arbeitskreises ?

Weiteres Verfahren / Planungsschritte



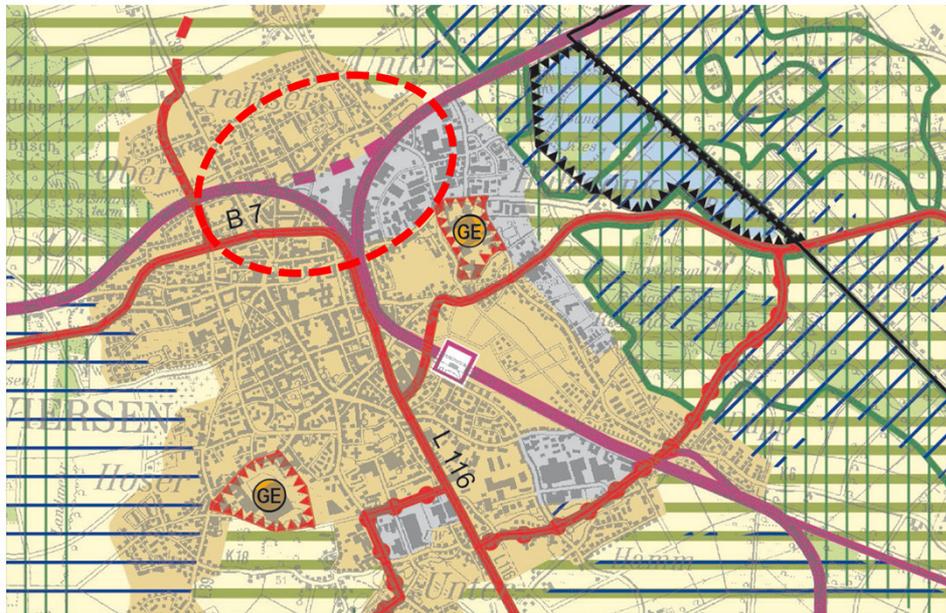
Quelle: <http://www.girschner.de/assets/Hintergrundbilder/Planung2.jpg>

5. Weiteres Verfahren / Planungsschritte

Bundesverkehrswegeplan und Ausbaugesetz:

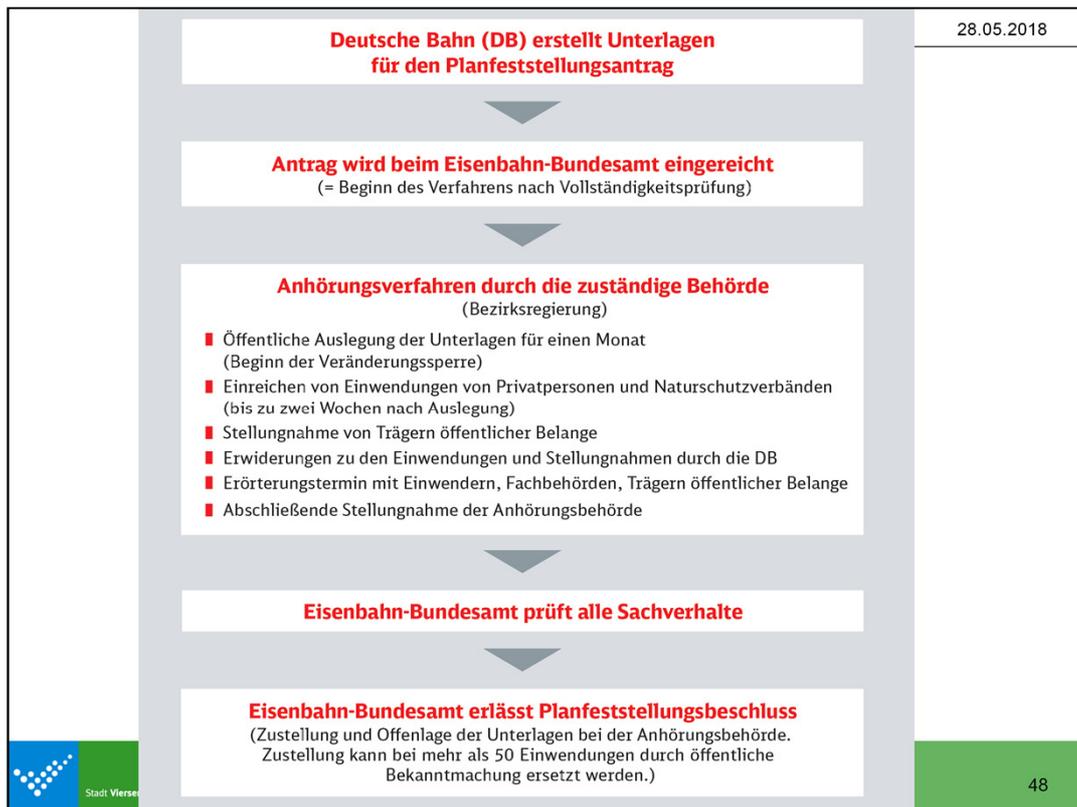
- Neue Eisenbahnprojekte werden in Deutschland auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans und des Bedarfsplans gemäß dem Bundesschienenwege-Ausbaugesetz geplant (5 Jahres-Pläne = Finanzierung)
- Aufnahmen des „ABS Grenze D/NL - Kaldenkirchen - Viersen - Rheydt-Odenkirchen“, Dossier 2-025-V01 in den Vordringlichen Bedarf = Finanzierungsgrundlage grds. gegeben
- Auf den nachfolgenden Planungsstufen werden die einzelnen Projekte des BVWP bzw. der Bedarfspläne von den jeweiligen **Vorhabenträgern** vertieft.
- Vorhabenträger für das o.g. Projekt ist vorauss. die DB-Netz

5. Weiteres Verfahren / Planungsschritte



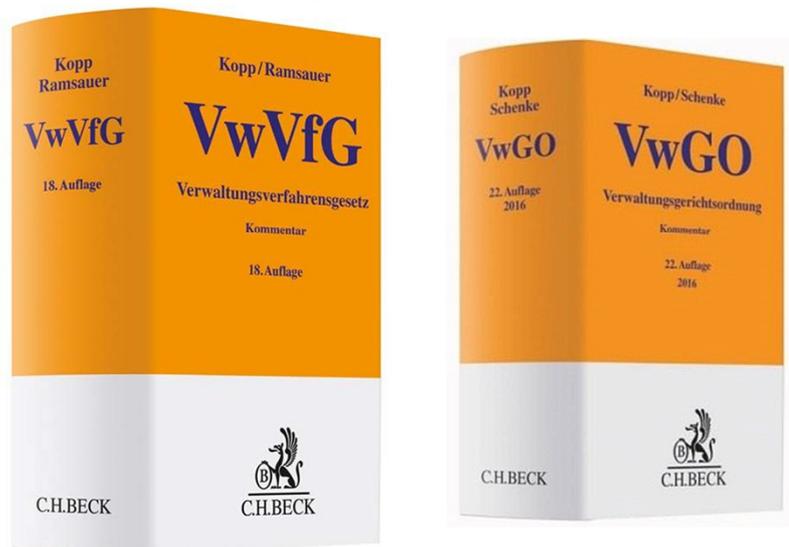
Raumordnungsverfahren (ROV)

- Raumordnungsverfahren (ROV) in NRW nach DVO zum LPIG für Straße und Schiene nicht erforderlich
- Die Viersener Kurve ist im BWVP enthalten. Dadurch Verpflichtung der Regionalplanungsbehörde die Trasse aufzunehmen.
- Die gestrichelte Darstellung stellt keine abschließende Festlegung dar, sondern eine „Vorzugsvariante“ einer notwendigen Verbindung („Bedarfsplanmaßnahmen ohne räuml. Festlegung“)
- Die Prüfung von Trassenalternativen („stadtverträgliche Umfahrung“) wird in das nachgelagerte Genehmigungsverfahren, das sog. Planfeststellungsverfahren, verlagert.
- Eine Trassenalternative für eine Umfahrung des Stadtgebietes ist derzeit auf Ebene des Regionalplans nicht dargestellt und auch nicht geprüft.



- Bahnanlagen inkl. Nebenanlagen können nur mittels eines Planfeststellungs-/Plangenehmigungsverfahrens gebaut oder verändert werden. (Eisenbahnbundesamt – EBA)
- Anschließend wird der Antrag an die betreffende Anhörsbehörde im jeweiligen Bundesland geschickt. Im vorliegenden Fall ist es die Bezirksregierung Düsseldorf, welche die öffentliche Anhörs selbstständig und unabhängig durchführt.
- Die Unterlagen werden in den betroffenen Kommunen öffentlich ausgelegt. Die Kommunen sowie andere betroffene Behörden und Dritte erhalten die Gelegenheit Stellungnahmen und Einwendungen einzureichen. Wenn angemessen, muss eine öffentliche Diskussion veranstaltet werden.
- Die öffentliche Anhörs endet mit einer Erklärung der anhörenden Behörde, die an das EBA gesandt wird.
- Auf Grundlage der eingereichten Unterlagen des Projektinitiators und der anhörenden Behörden stellt das EBA die Zulässigkeit des Projekts in Bezug auf das gesamte öffentliche Interesse fest.
- Es ist die Aufgabe des EBA, die betreffenden Fragen durch Betrachtung aller öffentlichen und privaten Interessen abzuwägen. Über Bestimmungen und behördliche Auflagen stellt das EBA sicher, dass Rechte Dritter nicht beeinträchtigt werden. Der Plan kann als Pendant zu einer Baugenehmigung betrachtet werden.

Mögliche Rechtsbehelfe gg. Planfeststellungsbeschluss



- Gegen die Entscheidung nach § § 18 ff AEG ist - direkt, ohne Vorverfahren (§ § 74 Abs. 1 Satz 2, 70 VwVfG) - der Rechtsweg zu den Verwaltungsgerichten eröffnet.
- Soweit es sich bei dem Vorhaben um ein solches nach § 18e Abs. 1 AEG i.V.m. der Anlage hierzu handelt, ist die erstinstanzliche Zuständigkeit des BVwG gegeben (derzeit ist der Abschnitt nicht enthalten, könnte hier aber potenziell aufgenommen werden → siehe Exkurs § 18e Abs. 1 AEG)
- Die Klage hat grds. aufschiebende Wirkung (§ 80 Abs. 1 VwGO), d.h. der Planfeststellungsbeschluss kann insoweit nicht vollzogen werden, der Vorhabenträger ist an der Ausführung des Vorhabens insoweit gehindert.

6. Mögliche Rechtsbehelfe

- Die aufschiebende Wirkung der Klage entfällt in folgenden Fällen:
 - soweit im Bundesschienenwegeausbaugesetz für das Vorhaben "Vordringlicher Bedarf" festgestellt ist (§ 18e Abs. 2 AEG) und
 - in allen Fällen, in denen die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses auf Antrag des Vorhabenträgers von der Planfeststellungsbehörde ausdrücklich festgestellt wurde (§ § 80 a Abs. 1 Nr. 1 und 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO).
- In diesen Fällen kann der Vorhabenträger auf eigenes Risiko mit der Umsetzung des Vorhabens beginnen. Er riskiert im äußersten Falle schon errichtete Anlagen wieder zurückbauen oder zumindest ändern zu müssen.

6. Mögliche Rechtsbehelfe

Exkurs Allgemeines Eisenbahngesetz:

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

§ 18e Rechtsbehelfe

- (1) § 50 Abs. 1 Nr. 6 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt für Vorhaben im Sinne des § 18 Satz 1, soweit die Vorhaben Schienenwege betreffen, die wegen
1. der Herstellung der Deutschen Einheit,
 2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,
 - 3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,**
 4. ihres sonstigen internationalen Bezuges oder
 5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe

in der Anlage 1 aufgeführt sind.

Anlage 1 (zu § 18e Absatz 1 AEG) Schienenwege mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts

Lfd. Nr.	Vorhaben
1	ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund
2	ABS Leipzig – Dresden
3	ABS Hamburg – Lübeck
4	ABS Hamburg – Öresundregion
5	ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover
6	ABS Stelle – Lüneburg
7	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen
8	ABS Uelzen – Stendal
9	ABS Rotenburg – Minden
10	ABS Minden – Haste/ABS/NBS Haste – Seelze
11	ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund (– Skandinavien)
12	ABS Berlin – Rostock (– Skandinavien)
13	ABS Berlin – Dresden
14	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL
15	ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt
16	NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar
17	ABS Düsseldorf – Duisburg (Rhein-Ruhr-Express)
18	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel
19	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg
20	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier
21	ABS/NBS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
22	ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A

Offene Fragen Planungsverfahren und Rechtsbehelfe

- Zu welchem Zeitpunkt ist mit einer Aufnahme der Planung durch die DB – Netz zu rechnen?
- Wird ein Raumordnungsverfahren für die Vorprüfung der Trassenalternativen durchgeführt oder wird die Prüfung in das Planfeststellungsverfahren verlagert?
- Zu welchem Zeitpunkt und in welchem Verfahren ist die Trassen-/Alternativenprüfung zu erwarten?
- Welche genauen Einflussmöglichkeiten existieren für die Stadt VIE?
- weitere offene Fragen aus Sicht des Arbeitskreises ?

7. Diskussion



8. Weiteres Vorgehen

