

Bürgermeisterin
Frau Sabine Anemüller
Stadt Viersen
Rathausmarkt 1
41747 Viersen



STADTRATSFRAKTION VIERSEN

Goetersstraße 54 · 41747 Viersen
Postfach 336 · 41703 Viersen

Telefon 02162 29011
Telefax 02162 18989

info@cdu-kreisviersen.de
www.cdu-kreisviersen.de

13.11.2018

Sehr geehrte Frau Anemüller,

der in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufgestiegene zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Viersen - Venlo wirft zahlreiche Fragen auf, derer wir uns in Viersen unverzüglich stellen müssen und deren Beantwortung nunmehr innerhalb der kommenden zwei Jahre gefunden werden muss.

Die CDU-Fraktion in Viersen beantragt daher, sich mit folgenden Themenkomplexen zu beschäftigen:

Lärmschutz:

1. Für die Strecke der Bahnführung durch besiedelte Gebiete sollen grundsätzlich Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden. Diese Lärmschutzmaßnahmen sollen gewährleisten, dass die Lärmemissionsaufkommen durch den gesteigerten Verkehr für die Anwohner und Anlieger entlang der Schienentrassierung auf ein Minimum gesenkt wird. Dabei ist zu beachten, dass die Lärmschutzvorrichtungen optisch in das Straßenbild integriert werden. Bei bestehendem Lärmschutz soll dieser durch modernen und zeitgemäßen Lärmschutz ersetzt werden. Der Qualitätsstandard muss auf jeglichen Streckenabschnitten gleich hoch sein.
2. Lärmschutz soll nicht nur für die stark besiedelten sondern auch dünn besiedelten Gebiete zum Schienenverkehr eingerichtet werden. Das entspricht außerhalb der besiedelten Stadtgrenze in Viersen-Dülken auch die Schündelenhöfe, Linder Straße, Peelsheide, Pütterhöfe.
3. Im Stadtteil (**Alt-)Viersen** wird der zweigleisige Ausbau insbesondere Fragen des vorhandenen Lärmschutzes aufwerfen. Hier muss sichergestellt werden, dass die Anwohner der Trasse auch angesichts des zu erwartenden verstärkten Verkehrsaufkommen und der damit verbundenen steigenden Lärmbelastung mit allen Lärmschutzmaßnahmen versorgt sind, die es zum heutigen Tage und bis zur Inbetriebnahme des zweigleisigen Ausbaus geben wird, damit die Bürgerinnen und Bürger an der Trasse im Viersener Stadtgebiet gleichgestellt werden.

Bahnunterführungen/ Bahnüberführungen:

1. Für die Streckenführung zwischen Boisheim und Dülken werden Lösungen bei den Straßen- und Wegekrenzungen gefordert. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Schiene sind die heutigen Querungen vielfach nicht mehr tragbar. Weiter muss auch bedacht werden, dass es sich bei den ländlichen Kreuzungen um Radwanderwege handelt, die genügend gesichert werden müssen. Somit sollen außerhalb der Querungen mit hohem Verkehrsaufkommen auch die Querungen der Bahnlinie am Pütterhöferweg, Peelsheide, Am Busch und Schündelenhöfe überplant werden. An den Standorten sollen beispielweise Bahnüberführungen etabliert werden, die eine Kreuzung des Anliegerverkehrs, Rad- und Fußgängerverkehrs sowie den des landwirtschaftlichen Verkehrs sicherstellen, um dort die gesamte Mobilität außerhalb des Bahnverkehrs nicht einzuschränken.
2. Die Bürgermeister-Voß-Allee ist einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte zwischen Dülken-Mitte und Dülken-Nord. Die Durchfahrtsfrequenz von Güter- und Personenzüge bei einem zweigleisigen Ausbau würden diese Bahnquerung mit der heutigen Infrastruktur (Schrankenbetrieb) de Facto zum Erliegen bringen. Aus diesem Grunde muss für diesen Querungsbereich eine weiträumige Lösung an dem Standort geschaffen werden oder eine Alternative zur jetzigen Querung in direkter Nähe geschaffen werden. Dazu gibt es folgende Szenarien, die geprüft werden sollen:
 - 2.1 Schaffung einer Unterführung an der Bürgermeister-Voß-Allee hin zum Kampweg. Diese Unterführung müsste wohl längst zur eigentlichen Bahnlinie ausgeführt werden. Ob die Raumstrukturen mit der entsprechenden vorhandenen Wohnbebauung dies zulassen bedarf einer konkreten Überprüfung.
 - 2.2 Errichtung einer Bahnunterführung zwischen der Firma Josef Höiter und der Autobahn A61 zum jetzigen Stadtgarten hin, mit einer Straßenführung an der Windrose vorbei. Diese Lösung hätte zur Folge, dass die zu kreuzende Grundfläche nicht mehr für Gewerbeansiedlungen genutzt werden kann. Weiter ist dabei zu betrachten, dass diese Möglichkeit einen intensiven Eingriff in den Erholungspark Stadtgarten mit sich bringt. Für den Wegfall müssten Ersatzflächen geschaffen werden. Ebenso muss davon ausgegangen werden, dass Ersatz für den Wegfall zweier Sportplätze geschaffen werden muss.
 - 2.3 Die Bahnstrecke selber wird kurz hinter dem Bahnhof Dülken in eine Untertunnelung geleitet. So könnte der heutige Bahnübergang Bürgermeister-Voß-Allee weiter als Querung ohne weitere Hindernisse genutzt werden. Diese Lösung darf für die Deutsche Bahn und dem Bund als kostenintensivste Lösung verstanden werden, hätte jedoch zur Folge, dass die weiteren Infrastrukturanbindungen für den Straßenverkehr nahezu wegfallen würden.
 - 2.4 In Bezug auf die Errichtung des Neubaugebietes Kampweg muss auch über die ehemals geplante Weiterführung der Straße Schirick als Umfahrung an der Reithalle Berger zum Kampweg nachgedacht werden. Dadurch könnte ein erheblicher Teil des Verkehrs von Viersen kommend direkt nach Dülken-Nord geleitet werden. Dieser Lösungsansatz kann jedoch nicht als völliger Ersatz für den Bahnübergang Bürgermeister-Voß-Allee gesehen werden, sondern muss eine redundante Lösung darstellen.
 - 2.5 Die Streckenführung über Boisheim wird eine der großen Herausforderungen in Bezug auf die weitere Straßenführung mit sich bringen. An der Stelle ist eine oberirdische Führung des Straßenverkehrs über die Bahnschienen

unwahrscheinlich, da der Verkehrsfluss durch die Zunahme des Bahnverkehrs intensiv gestört wird. Somit ist an der Stelle nur eine Unterführung möglich, um den Verkehr weiter ohne intensives Stauaufkommen in Boisheim weiterzuleiten. Dabei stellt sich für uns die Frage, ob mit dieser Aufgabenstellung nicht die Verkehrsführung südlich der Bahntrasse grundsätzlich neu diskutiert werden muss, etwa im Sinne der im Verkehrskonzept der Stadt Viersen vorgesehenen Neuschaffung einer Umfahrung östlich des Ortskerns.

Bautenschutz:

3. Für das höhere Verkehrsaufkommen entlang der gesamten Bahnstrecken ist es grundsätzlich erforderlich überprüfen zu lassen, was ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mit den anliegenden Gebäuden in den verschiedenen Stadtteilen macht. Durch die heute schon immerwährenden Erschütterungen durch den Güterverkehr sind schon viele Häuser und Gewerbegebäude in Mitleidenschaft gezogen worden. Ein zweigleisiger Ausbau entlang der geplanten Strecke wird mit einhergehenden höheren Verkehrsaufkommen weiteren Schaden an privatem Eigentum mit sich bringen. Die Frage ist zu klären inwieweit die angrenzenden Gebäude schon heute in Mitleidenschaft gezogen worden sind, inwieweit die Gebäude weiter in Mitleidenschaft gezogen werden, wie sich eine höhere Verkehrsfrequenz auf die Gebäude auswirkt und wer am Ende dafür haften wird.

„Viersener Kurve“ und mögliche Alternativen:

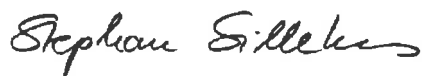
Der zweigleisige Ausbau ist nur deshalb möglich, weil auf Bundesebene nach wie vor und gegen den mehrheitlichen Willen der Viersener Bevölkerung an der Schaffung einer Verbindung der beiden Bahnstrecken Viersen-Venlo und Viersen-Krefeld in Form einer Verbindungsspanne, die unter dem Namen „Viersener Kurve“ bekannt ist, festgehalten wird. Diese soll zwar, nach den Aussagen der Verantwortlichen in Berlin, erst im nachfolgenden Bundesverkehrswegeplan konkretisiert werden, aber der Gedanke daran ist keineswegs tot, wie einige Stimmen voreilig verkündeten. Er existiert als stadtverträgliche Umfahrung weiter in den Köpfen der Entscheider in Berlin.

Um hier weiter die Diskussion voran zu treiben, halten wir zwei Dinge für unerlässlich und fordern daher die Stadtverwaltung auf, unter Hinzunahme eines entsprechenden Ingenieurbüros, die Beantwortung folgender Fragen im Sinne der Stadt Viersen bereits zum heutigen Zeitpunkt schnellstmöglich voranzutreiben:

- 1.) Die Prüfung möglicher Varianten einer stadtverträglichen Umfahrung um herauszufinden:
 - a.) gibt es eine solche Umfahrung überhaupt, die die Zustimmung der Viersener Bevölkerung finden kann und wie sähe sie aus.
 - b.) mit welchen Kosten wäre eine solche Umfahrung wahrscheinlich verbunden.

- 2.) Welche Möglichkeiten haben wir in Viersen, den Preis für die Realisierung der heute existenten Planvarianten „in die Höhe“ zu treiben? Ähnliche Diskussionen in anderen Städten haben zum Beispiel gezeigt, dass vorhandene Bebauung in der unmittelbaren Nähe der Trasse erheblichen Einfluss auf die spätere tatsächlich geplante Trassenführung nehmen kann. Wir fordern daher die Stadtverwaltung auf, Prüfungen in diese Richtung, etwa die Schaffung eines Baugebietes zwischen der Trasse und der nördlichen, heute existierenden Bebauung im Ortsteil Rahser, schnellstmöglich vorzunehmen und die Realisierung voranzutreiben. Am Ende der Laufzeit des jetzigen Bundesverkehrswegeplanes muss unsererseits alles unternommen sein, die heute vorgesehene Trasse zu vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen



Stephan Sillekens
Fraktionsvorsitzender