



Stadt Viersen

Arbeitskreis „Viersener Kurve“

2. Sitzung

10.09.2018 – Forum Kreishaus

Tagesordnung

1. Begrüßung durch die Bürgermeisterin
2. Genehmigung des Protokolls der 1. Sitzung v. 28.05.2018
3. Bericht Termin BMVI v. 28.06.2018
4. Antwort DB Netz v. 24.07.2018 (Streckenbelastung)
5. Antwortschreiben BMVI v. (Fragen aus 1. AK)
6. Antwortschreiben EBA - Eisenbahnrechtlicher Status „Historische Trasse“ und „Viersener Kurve“
7. Sachstandsbericht S 28
8. Diskussion
9. weiteres Vorgehen

3. Termin BMVI v. 28.06.2018



- Ziel BMVI: Herstellung einer Schienenpersonenverkehr (SPV) -Verbindung Düsseldorf-Eindhoven bis 2030.
- Hierfür: Realisierung des zweigleisigen Ausbaus Kaldenkirchen-Dülken bis 2030
- Darin enthalten sein soll entsprechender Lärmschutz und eine Lösung zu den kritischen Bahnübergängen im Stadtgebiet Viersen
- Demgegenüber erfordert die eigentliche Trasse des Eisernen Rheins als Schienengüterverkehrsverbindung (SGV) erhebliche Investitionen auf dem Gebiet der Niederlande (NL).
- Historischer Vertrag sieht Kostentragung durch Belgien vor. Es ist derzeit fraglich, ob die Kosten durch BE getragen werden können und hierzu eine Einigung zw. NL und BE überhaupt zu Stande kommt. (So auch Antwortschreiben DB Netz v. 24.07.2018)
- Für die Verbindung Krefeld – Viersen ist die Fußnote im Bundesverkehrswegeplan: „Stadtverträgliche Umfahrung“ aus Sicht des BMVI wörtlich zu nehmen. Dabei könnten frühere Trassenplanungen zur Umfahrung des Stadtgebietes wieder in den Fokus rücken (EUREGIO 2000 – Studie: Neersener Kreuz).

Im Ergebnis bedeutet dies für das BMVI:

- Zweigleisiger Ausbau bis 2030 vorantreiben
- abwarten, wie Einigung zwischen NL und BE ausgeht, zumal die Trasse in den Niederlanden durch ein Vogelschutzgebiet verläuft.

Anmerkung:

In den Niederlanden kreuzt die 3RX-Strecke das Vogelschutzgebiet „Weerter- en Budelerbergen & Ringselven“. Auf diesem Abschnitt gilt derzeit eine zulässige Höchstzahl von Güterzügen. (vgl.: 3RX Machbarkeitsstudie Alternative Rhein-Ruhr-Gleisanschlüsse, Dezember 2017, S. 17)

4. Rückmeldung DB Netz v. 24.07.2018

Anlage

„Eiserner Rhein“ - hier: Zugzahlen 2016



Bemerkungen	Verbindung	Verbindungsanteil	Personenzü		Güterzüge	
			IST - 2016 (KW 43.)		IST - 2016 (KW 43.)	
			Ri	Gri	Ri	Gri
Montzenroute	Antw-AC-MG-VIE-KR-DU	Aachen - Mönchengladbach	46	46	15	17
		Mönchengladbach - Viersen	75	76	49	52
		Viersen - Krefeld	54	55	20	19
		Krefeld - Duisburg	59	57	85	82
Brabant, Kopfmachen in Viersen	Antw-Breda-Venlo-VIE-MG-DU <i>KR</i>	Kaldenkirchen - Viersen	21	21	14	14
		Viersen - Krefeld	54	55	20	19
		Krefeld - Duisburg	59	57	85	82
Brabant	Antw-Breda-Venlo-VIE-MG-Köln	Kaldenkirchen - Viersen	21	21	14	14
		Viersen - Mönchengladbach	75	76	19	20
Brabant, als Betuwe- Bypass,	Rott-Breda-Venlo-VIE-KR-DU	Mönchengladbach - Köln	40	38	15	16
		Kaldenkirchen - Viersen	21	21	14	14
Brabant, als Betuwe- Bypass	Rott-Breda-Venlo-VIE-MG-Köln	Viersen - Krefeld	54	55	20	19
		Krefeld - Duisburg	59	57	85	82
Brabant, als Betuwe- Bypass	Rott-Breda-Venlo-VIE-MG-Köln	Kaldenkirchen - Viersen	21	21	14	14
		Viersen - Mönchengladbach	75	76	19	20
		Mönchengladbach - Köln	40	38	15	16



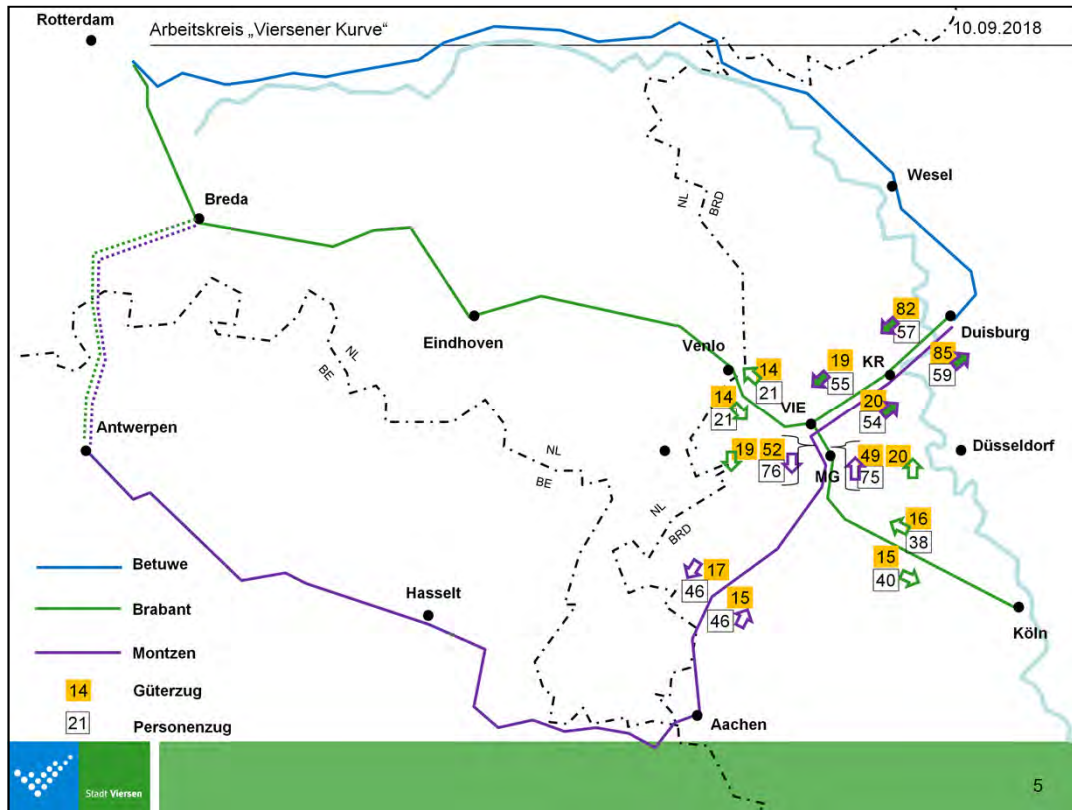
Antwortschreiben v. 24.07.2018 auf Schreiben vom 03.07.2018:

Frage an DB-Netz:

Welche Personen- und Güterverkehrsbelastung sind aktuell (2017/2018) und prognostiziert (2030/ 2040) auf den einzelnen Trassen (ggfls. Trassenabschnitten) - Betuweroute, Brabantroute, Montzenroute - des Eisernen Rhein vorhanden bzw. zu erwarten (siehe Tab. 1 und Abb. 1 in der Anlage 1)?

Wesentlicher Inhalt des Antwortschreibens:

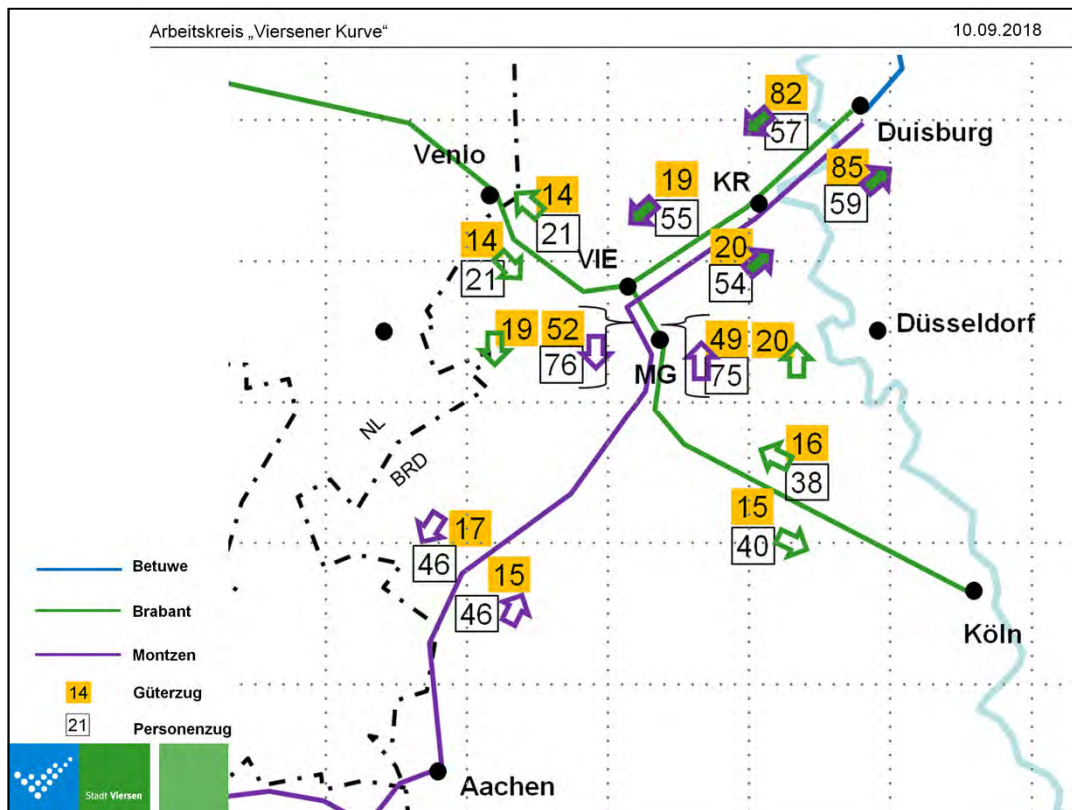
- Mit Aufnahme der des ABS Grenze NL/D – Kaldenkirchen – Rheydt-Odenkirchen“ in den Vordringlichen Bedarf des BVWP ist die Finanzierungsfähigkeit der Maßnahmen gegeben.
- Zur Sicherstellung der verkehrlichen Wirkung sind auch Maßnahmen in den Niederlanden erforderlich. → Zunächst entsprechende Vereinbarungen zwischen D und NL sowie ggfls BE erforderlich
- Erst danach Planungsauftrag durch BMVI an DB Netz
- Erst im Rahmen der Planung erfolgt durch die DB Netz / im Auftrag der DB Netz eine Prognose der künftigen Streckenauslastung („Sollbetriebsprogramm“)
- Daher „nur“ Übermittlung der Ist-Zugzahlen aus 2016
- Hierbei handelt es sich um die Zugzahlen / Tag



Die Zugzahlen sind so aus Sicht der Stadt Viersen nicht direkt nachvollziehbar.

Daher Versuch der telefonischen Kontaktaufnahmen und anschließende Mail an DB Netz:

- Kein Unterschied in den Belastungszahlen : Barabantroute mit a) Kopfmachen in Viersen und Brabantroute b) als Bypass für die Betuweroute
- In beiden Varianten kommen 14 Güterzüge in VIE an und 20 Güterzüge fahren in Richtung Krefeld bzw. 19 Züge kommen aus Richtung Krefeld.
- Auf dem Abschnitt Venlo – VIE und VIE – KR bleiben die Zahlen in beiden Varianten bzw. auf beiden Routen identisch (siehe Tabelle und Abbildung)
- auf den Abschnitten VIE-KR und KR-DU sind die Zugzahlen ebenfalls auf beiden Routen identisch (siehe Tabelle und Abbildung)
- Die Stadt Viersen geht davon aus, dass es sich um dieselben Züge handelt und nicht etwa beide Abschnitte zufällig die gleiche Belastung aufweisen.
- Darüber hinaus lässt sich für die Stadt Viersen nicht nachvollziehen, wo die Güterzüge der Montzenroute (lila in der Grafik) "hinter" MG bzw. Viersen blieben
- Die Belastungszahlen sind danach deutlich geringer. Gibt es in VIE und MG einen so signifikanten Umschlag der Güter (Schiene --> Straße) oder eine sonstige Verbindung (z.B. nach Neuss in den Hafen?)



- von Venlo nach VIE fahren 14 Güterzüge / Tag (Brabant a/b) – ggRi 14 Züge
- Von VIE nach KR fahren 20 Güterzüge / Tag (Brabant + Montzen(ggRi 19 Züge)
- = max 14 Güterzüge auf möglicher, sog. Viersner Kurve nach diesen Zahlen

- von Köln nach MG fahren 16 Güterzüge/Tag (Brabant) --- ggRi 15 Züge
- von Aachen nach MG fahren 15 Güterzüge/Tag (Montzen) ---- ggRi 17 Züge
- = zusammen 31 Güterzüge/Tag -- ggRi 32 Züge

- von MG nach VIE fahren 20 Güterzüge (Brabant) --- ggRi 19 Züge
- von MG nach VIE fahren 49 Güterzüge (Montzen) --ggRi 52 Züge
- = zusammen 69 Güterzüge/Tag ---- ggRi 61 Güterzüge

- Die DB Netz stellt in dem Antwortschreiben noch erforderliche Verhandlungen mit NL und BE dar. Die Stadt Viersen geht davon aus, dass diese durch den Bund (das BMVI) zu führen sind.
- Ergänzende Frage, welche Maßnahmen auf Seite NL erforderlich sind, um einen zweigleisigen Ausbau zwischen Nettetetal - Kaldenkirchen und Viersen voran zu treiben.
- Frage nach der voraussichtlichen Zeitschiene für diese Verhandlungen und einen vorauss. Start der Planungsarbeiten

5. Antwort BMVI steht noch aus

Anschreiben an Hr. PStS Ferlemann v. 21.06.2018:

- Anschreiben enthielt Fragenkatalog aus dem 1. AK Viersener Kurve.
- Ist den Mitgliedern des AK mit Mail vom 25.06. zur Kenntnis gegeben worden.
- Beantwortung durch PStS Ferlemann im Termin am 28.06.2018 in Berlin zugesichert worden.
- BMVI wurde am 28.08.2018 (2 Monate nach Termin) an die Beantwortung erinnert.
- Ergänzend wurde noch nach dem Sachstand der von der DB Netz benannten vorbereitenden Verhandlungen mit NL und BE gefragt.

Vgl. hierzu auch Präsentation zur 1. Sitzung des AK Viersener Kurve

6. Bahnrechtlicher Status histor. Trasse



Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale

Sehr geehrte Damen und Herren,

**Genehmigung
gemäß § 11 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)**

1. Auf den Antrag vom 18.07.2017 erteile ich der DB Netz AG, Theodor-Heuss-Allee 7 in 60486 Frankfurt am Main, die Genehmigung gemäß § 11 AEG zur dauerhaften Einstellung (Stilllegung) des Betriebes der Streckeninfrastruktur der Teilstrecke Abzw. Dahlheim (km 20,051) – Dahlheim Grenze (km 21,260) (DB Strecken Nr. 2524).

Sehr geehrte Damen und Herren,

**Genehmigung
gemäß § 11 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)**

1. Auf den Antrag vom 18.07.2017 erteile ich der DB Netz AG, Theodor-Heuss-Allee 7 in 60486 Frankfurt am Main, die Genehmigung gemäß § 11 AEG zur dauerhaften Einstellung (Stilllegung) des Betriebes der Streckeninfrastruktur der Teilstrecke Abzw. Dahlheim (km 20,051) – Dahlheim Grenze (km 21,260) (DB Strecken Nr. 2524).



Stadt Viersen

8

Entscheidung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA)

- Antrag durch die DB-Netz AG vom 18.07.2017
- Entscheidung zur dauernden Einstellung des Betriebes der Streckeninfrastruktur der Teilstrecke Abzw. Dahlheim bis Dahlheim Grenze D/NL

Begründung des Antrages durch die DB – Netz

- 1,2 Km lange Strecke – ohne Elektrifizierung – ist seit 1992 ohne Betrieb und damit ohne Einnahmen.
- Die Strecke wurde lediglich zum evtl. Neuaufbau des „Eisernen Rheins“ vorgehalten
- Es stehen in 2018 entsprechende Unterhaltungsmaßnahmen/Investitionen in Weichen bzw. die Erneuerung von Gleisen an (unwirtschaftlich ohne Einnahmen).
- Die DB Netz AG hatte den Betrieb der Teilstrecke Abzw. Dahlheim- Dahlheim Grenze mit bisheriger Kapazität zur Übernahme durch Verkauf oder Verpachtung im Internet 3 Monate ausgeschrieben. Im Rahmen der Ausschreibung fand sich kein Betreiber, der die Strecke als öffentliche Strecken-Infrastruktur weiter betreibt.
- BMV NRW und BMVI haben nicht widersprochen.

6. Bahnrechtlicher Status „Viersener Kurve“

Antwortschreiben EBA vom 07.08.2018 und Telefonat v. 14.08.2018

Nach Auskunft des EBAs:

- ist 1. die Strecke 2524 Rheydt – Dahlheim – Roermond für den Abschnitt von Km 20,051 bis Km 21,260 der Betrieb dauerhaft eingestellt → dadurch keine Unterhaltung durch die DB-Netz.
- ist 2. damit nicht der Fachplanungsvorbehalt aufgelöst, d.h. die Strecke könnte wieder reaktiviert werden (mit entsprechenden Investitionen). Aber: oftmals neuer Standard, so dass dann ggfls doch eine erneute Planfeststellung erforderlich wird.
- ist 3. für die Trasse der sog. „Viersener Kurve“ bisher kein Antrag auf Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens gestellt worden.
- wäre 4. der Beginn einer eventuellen Planung bei der DB Netz zu erfragen.



Entscheidung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA)

- Antrag durch die DB-Netz AG vom 18.07.2017
- Entscheidung zur dauernden Einstellung des Betriebes der Streckeninfrastruktur der Teilstrecke Abzw. Dahlheim bis Dahlheim Grenze D/NL

Begründung des Antrages durch die DB – Netz

- 1,2 Km lange Strecke – ohne Elektrifizierung – ist seit 1992 ohne Betrieb und damit ohne Einnahmen.
- Die Strecke wurde lediglich zum evtl. Neuaufbau des „Eisernen Rheins“ vorgehalten.
- Es stehen in 2018 entsprechende Unterhaltungsmaßnahmen/Investitionen in Weichen bzw. die Erneuerung von Gleisen an (unwirtschaftlich ohne Einnahmen).
- Die DB Netz AG hatte den Betrieb der Teilstrecke Abzw. Dahlheim- Dahlheim Grenze mit bisheriger Kapazität zur Übernahme durch Verkauf oder Verpachtung im Internet 3 Monate ausgeschrieben. Im Rahmen der Ausschreibung fand sich kein Betreiber, der die Strecke als öffentliche Strecken-Infrastruktur weiter betreibt.
- BMV NRW und BMVI haben nicht widersprochen.

7. Sachstandsbericht S 28

Projektgruppe (Stadt Willich, Stadt Viersen, Kreis Viersen und Regiobahn am 29.06.2018:

- Aktivitäten werden künftig in der lokalen Projektgruppe gebündelt und abgestimmt.
- Entwurf einer Realisierungsvereinbarung und anschließende politische Beratung
- Westverlängerung der Regiobahn bis Viersen Bahnhof ist gemeinsames Ziel.
- zeitnah Abstimmungsgespräch mit VRR (Förderung und Genehmigung)
- Studie „regionale Effekten der Westverlängerung“ durch Gutachter



- Nächste Projektgruppensitzung ist am 25.09.2018
- Vgl. hierzu auch öffentliche Sitzungsvorlage 2018/1831/FB60/II im STEP am 13.09.2018

8. Diskussion



9. Weiteres Vorgehen

