

Resolution der Städte des Niederrheins

Die aufgrund der Vereinbarung von Warnemünde geplante Betuwe-Linie und die Hochgeschwindigkeitsstrecke haben – wie die von der Euregio in Auftrag gegebenen Studien beweisen – enorme Auswirkungen auf Städte und Gemeinden von Zevenaar bis Oberhausen (Zevenaar, Emmerich, Rees, Isselburg, Hamminkeln, Wesel, Hünxe, Voerde, Dinslaken, Oberhausen).

Die bisher im BVWP projektierten Maßnahmen – Dreigleisigkeit Oberhausen – Wesel, Zweigleisigkeit Wesel – Emmerich – sind nachweislich nicht zu halten. Die notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen lösen Folgewirkungen aus, die dringend einer völlig andersartigen Lösungsstrategie unter Beachtung der Sozialverträglichkeit bedürfen. Daher ergeben sich folgende Forderungen:

1. Die Strecke Oberhausen – Emmerich bis zur Landesgrenze bzw. Zevenaar muss so schnell wie möglich in das Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgenommen werden und bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes mit einer entsprechenden Summe als Ausbau in der ersten Priorität einfließen. Unter Ausbau sind auch für die einzelnen Städte individuelle, weitergehende Maßnahmen wie Begradigungen, Tieferlegungen, Tunnelungen oder Teilumfahrungen etc. zu verstehen; entsprechende Details müssen in den nachfolgenden, konkretisierenden Planungen möglich sein. Aufgrund des für 2010 prognostizierten Verkehrsaufkommens wird ergänzend zur Studie 1 der dreigleisige Ausbau des Abschnittes Wesel-Feldmark bis Haldern gefordert. Die weiteren konkretisierenden Planungen sind wegen der 2005 in den Niederlanden fertiggestellten Betuwe-Linie sofort einzuleiten; dies bedeutet, dass die Planfeststellung und damit auch entsprechende Vorkehrungen (Lärmschutz, Vermeidung von Barrierewirkung, Beseitigung von Bahnübergängen etc.) unmittelbar angegangen werden müssen.
2. Die Bundes- und Landesregierung werden aufgefordert, die in der Vereinbarung von Warnemünde verabredete nördliche und südliche Abzweigung einzufordern und gleichzeitig mit den Niederlanden über eine finanzielle Beteiligung bei den Infrastrukturmaßnahmen auf deutscher Seite zu verhandeln.
3. Die Städte und Gemeinden fordern eine Garantie des schienengebundenen Personennahverkehrs und Güternahverkehrs und ihrer Entwicklungsmöglichkeiten entsprechend des Betriebskonzeptes der Studie einschließlich der Anbindung der Güterverkehrszentren und Hafenstandorte.
4. Die Städte und Gemeinden gehen davon aus, dass die höhengleichen Bahnübergänge städtebaulich verträglich durch Über- und Unterführungen ersetzt werden und die Haltepunkte entsprechend ausgebaut werden.
5. Da die Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge nur durch die Errichtung der Hochgeschwindigkeitsstrecke und durch den überregionalen Güterverkehr verursacht werden, wird abweichend von der gesetzlichen Regelung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes eine Übernahme der auf die kommunalen Straßenbaulastträger entfallenden Kosten verlangt.
6. In jedem Fall wird ein städtebaulich verträglicher, aktiver Lärm- und Sicherheitsschutz gefordert. Dabei sind mindestens die Werte der 16. BImSchV uneingeschränkt einzuhalten.
7. Für die von der Bahnstrecke Betroffenen wird gefordert, dass nicht ausgeglichene Vermögensnachteile entschädigt werden.

