



Landtag Nordrhein-Westfalen

Dr. Gerd Hachen MdL

Dipl.-Kfm. Bernd Krückel MdL

Gemeinschaftsbüro

Landtag NRW Dr. Gerd Hachen/Bernd Krückel Postfach 10 11 43 40002 Düsseldorf

An den
Bundesminister für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung
Dr. Peter Ramsauer
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Telefon (0211) 884 – 2797
Telefax (0211) 884 – 3319

Düsseldorf, 04. Oktober 2011

Offener Brief

Sehr geehrter Herr Bundesminister ,
sehr geehrter Herr Dr. Ramsauer,

als CDU-Abgeordnete aus NRW, die schon seit vielen Jahren mit den Bemühungen um eine auch für die betroffenen Bürger verträgliche Realisierung der Schienenanbindung vom Hafen Antwerpen zum Ruhrgebiet befasst sind, sehen wir die aktuellen Entwicklungen mit großer Sorge und nehmen das zum Anlass, uns an Sie zu wenden.

In einem Schreiben vom 15. September teilt Ihnen Ihre Belgische Kollegin, Frau Vervotte mit, dass sie sich in bilateralen Gesprächen mit dem niederländischen Ministerium bereits im Juli auf die Realisierung der historischen Trasse verständigt hat. Das Vorgehen ist aus ihrer Sicht verständlich, da Belgien nach dem Arbitrage-Urteil nur die juristisch unanfechtbare Option auf die historische Trasse hat. Da eine Variantenflexibilität zum Verlust dieses Rechtsanspruchs führen könnte, wird von Belgien hier keine Bewegung in dieser Frage erwartet werden können.

Die Faktenlage, die die Experten bei der Anhörung am 7. Juni und in der Verkehrsausschusssitzung am 22. September eindrucksvoll darlegten, stellt sich ganz anders dar.

Da die Niederländer bekanntlich kein ausgeprägtes Eigeninteresse an der Anbindung der Konkurrenz Antwerpen an das Ruhrgebiet haben, kann der Knoten nur durchschlagen werden, wenn die deutsche Seite zu einem neuen – auch für die Belgier rechtlich tragfähigen – Kompromiss mit den Niederlanden beiträgt, bei dem auch die deutschen Interessen zum Tragen kommen müssen.

Dem Vernehmen nach werden nun die Deutschen Interesse aus Ihrem Hause anders vertreten, als der nordrheinwestfälische Landtag dies mit seinem Beschluss aus dem Jahre 2007 und aktuell am 28. September noch einmal einhellig bekräftigt hat.

Offensichtlich präferieren Sie die historische Trasse, die – wenn überhaupt realisierbar – nur eingleisig und nicht elektrifiziert durch das FFH-Gebiet De Meinweg und mitten durch Roermond, Wegberg und durch Teile von Mönchengladbach führt. Sowohl Ihr Haus, wie auch darauf aufbauend Frau Vervotte, argumentieren mit den Ergebnissen der Überprüfung des Bundesschienenwegeplanes vom November 2010.

Dies ist befremdlich, weil in diesem Plan selbst eingeräumt wird, dass es sich lediglich um eine Plausibilitätsüberprüfung handelt, bei der die von der DB zur Verfügung gestellten (Alt)-Daten ohne weitere Prüfung übernommen wurden. Deshalb verwundert es nicht, dass die Experten an den Ergebnissen und Schlussfolgerungen deutliche Zweifel und Kritik geübt haben:

Den so nicht hinterfragten und unbelegten Kostenrahmen von 150 Mio. € für die historische Trasse halten die Experten deshalb für völlig unrealistisch. Für Lärmschutz und Oberbau sind dort nur 27 Mio. € vorgesehen und Bahnübergänge bleiben höhengleich. Nur unter diesen Annahmen resultiert ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 3,5 für die historische Trasse und damit ein deutlich besseres als die ausgewiesenen 1,1 für die A52-Variante.

Wir bitten Sie herzlich dem Eindruck entgegenzutreten, hier würden Planungen auf dem Rücken der betroffenen Kommunen und ihrer Bürger betrieben.

Zu dieser hinterfragbaren Entscheidungsgrundlage für die historische Trasse kommen weitere Aspekte, die in NRW Unverständnis und Irritationen auslösen: Die alte historische Strecke ist nur eingleisig und nicht elektrifiziert zu realisieren.

- Sie kann damit nicht annähernd dem Ziel dienen, die notwendigen Kapazitäten zur Bewältigung des zukünftigen Güterverkehrsaufkommens zu ermöglichen.
- Eine grenzüberschreitende Betrachtung zeigt, dass bei Einbeziehung der notwendigen Kosten für die Untertunnelung des FFH-Gebiets De Meinweg die A52- Variante nicht teurer ist. Die angebotene Kostenbeteiligung an den Investitionskosten auf deutscher Seite durch die Niederlande macht die Variante sogar finanziell attraktiver.
- Im Gegensatz zur historischen Trasse wäre eine Neubautrasse durchgehend zweigleisig und elektrifiziert und trägt deshalb substantiell zur Lösung der Verkehrsinfrastrukturprobleme bei.

Warum das Bundesverkehrsministerium bei dieser Sachlage entgegen den Bedürfnissen und gegen den erklärten Willen von NRW und auf einer so wenig nachvollziehbaren Grundlage auf der historischen Trasse beharrt, ist insbesondere deshalb hier unerklärlich, weil die zentralen Ziele des Vorhabens so nicht erreicht werden: Weder erreicht die historische Trasse die notwendigen Kapazitäten noch werden die Bürger durch den nicht ausreichenden Lärmschutz entlastet oder das Problem der höhengleichen Bahnübergänge beseitigt.

Verkehrsminister Voigtsberger teilte in der Plenardebatte des Landtages in der vergangenen Woche mit, dass Sie bereits am 6. Oktober in trinationale Gespräche eintreten wollen.

Wir bitten Sie deshalb sehr darum:

- den eigenen Standpunkt vor dem Hintergrund der aufgezeigten Argumente zu überdenken, und einen auch für Belgien rechtssicheren Weg für einen tragfähigen Kompromiss aufzuzeigen.
- NRW an diesen Gesprächen zu beteiligen.

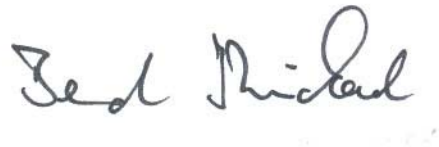
Treten Sie bitte denen durch aktives Handeln entgegen, die behaupten, Sie präferieren nur deshalb die historische Trasse, weil Sie – wie die Experten auch – davon ausgehen, dass ihre Umsetzung europarechtlich am FFH-Gebiet scheitern wird, und der Bund deshalb kein weiteres Geld für NRW bereitstellen muss.

In der Hoffnung auf ein gutes gemeinsames Vorgehen mit NRW verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen



Dr. Gerd Hachen, MdL



Bernd Krüchel, MdL