

Arbeitskreis „Viersener Kurve“

4. Sitzung - Peterboroughzimmer
(Forum im Kreishaus)

13.05.2019

Tagesordnung

- Protokoll der letzten Sitzung v. 12.11.2018
- Fortsetzung Fragestellungen 2gl. Ausbau
 - darin: Antrag CDU Fraktion v. 13.11.2018
- Aktuelle Entwicklungen
- Weiteres Vorgehen

2-gleisiger Ausbau Fragestellungen

- Klärung der vorhandenen Zwangspunkte
- Städtebauliche Auswirkungen
- finanzielle Auswirkungen
- Umsetzungsverfahren
- rechtliche Aspekte
- Projektsteuerung / Schnittstellenkoordination

Lärmschutz an Schienenwegen

Gebietsfestsetzung	Lärmsanierung Tag / Nacht [dB (A)]	Lärmvorsorge Tag / Nacht [dB (A)]	Differenz Vorsorge – Sanierung [dB (A)]
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime	67 / 57	57 / 47	10
Reine und allg. Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	67 / 57	59 / 49	8
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	69 / 59	64 / 54	5
Gewerbegebiete	72 / 62	69 / 59	3

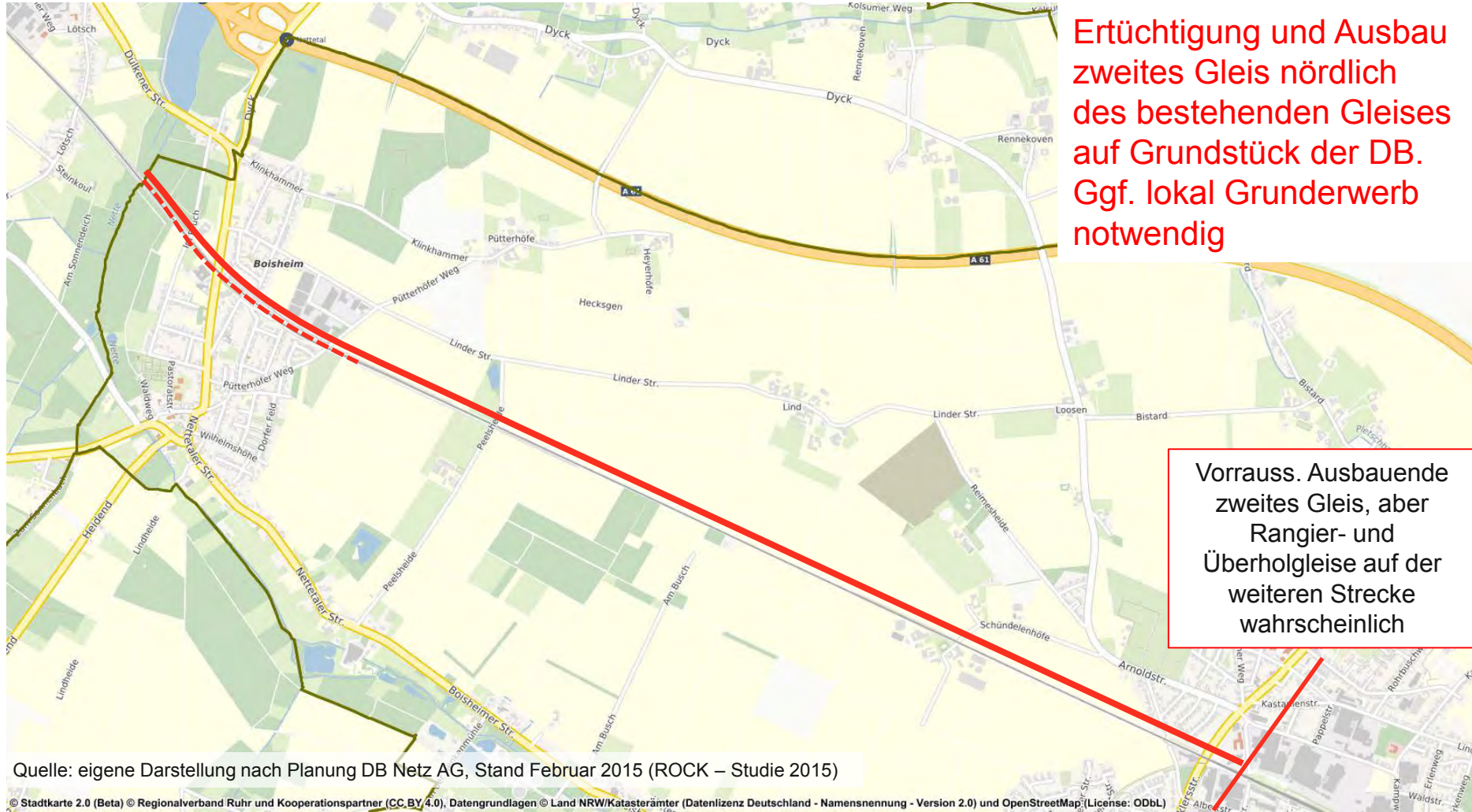


**freiwillige
Leistung des
Bundes an
bestehenden
Strecken**



**verpflichtender
Lärmschutz
bei
wesentlicher
Änderung
(zweigleisiger
Ausbau)**

Lage des zweiten Gleises



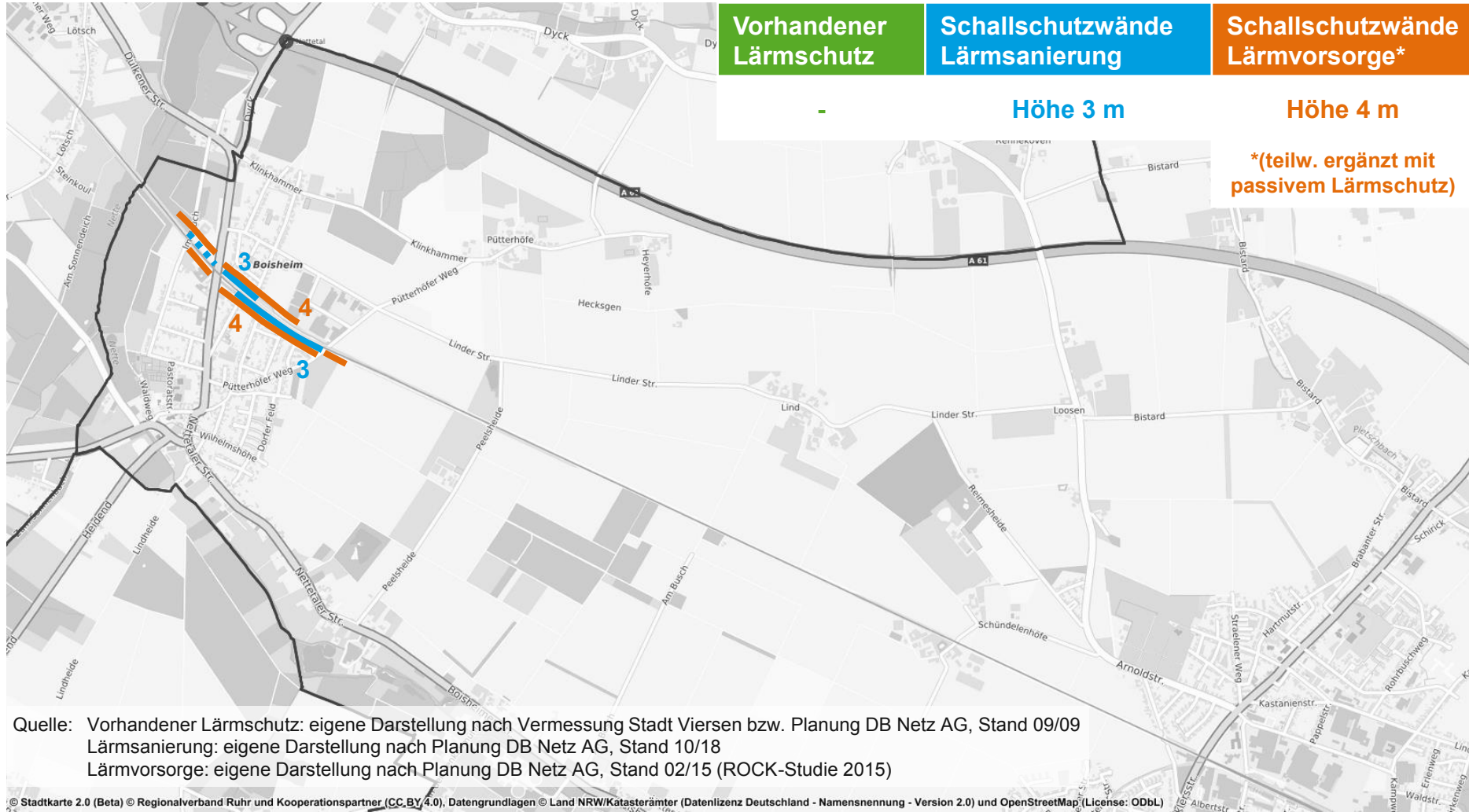
Ertüchtigung und Ausbau zweites Gleis nördlich des bestehenden Gleises auf Grundstück der DB. Ggf. lokal Grunderwerb notwendig

Vorrauss. Ausbauende zweites Gleis, aber Rangier- und Überholgleise auf der weiteren Strecke wahrscheinlich

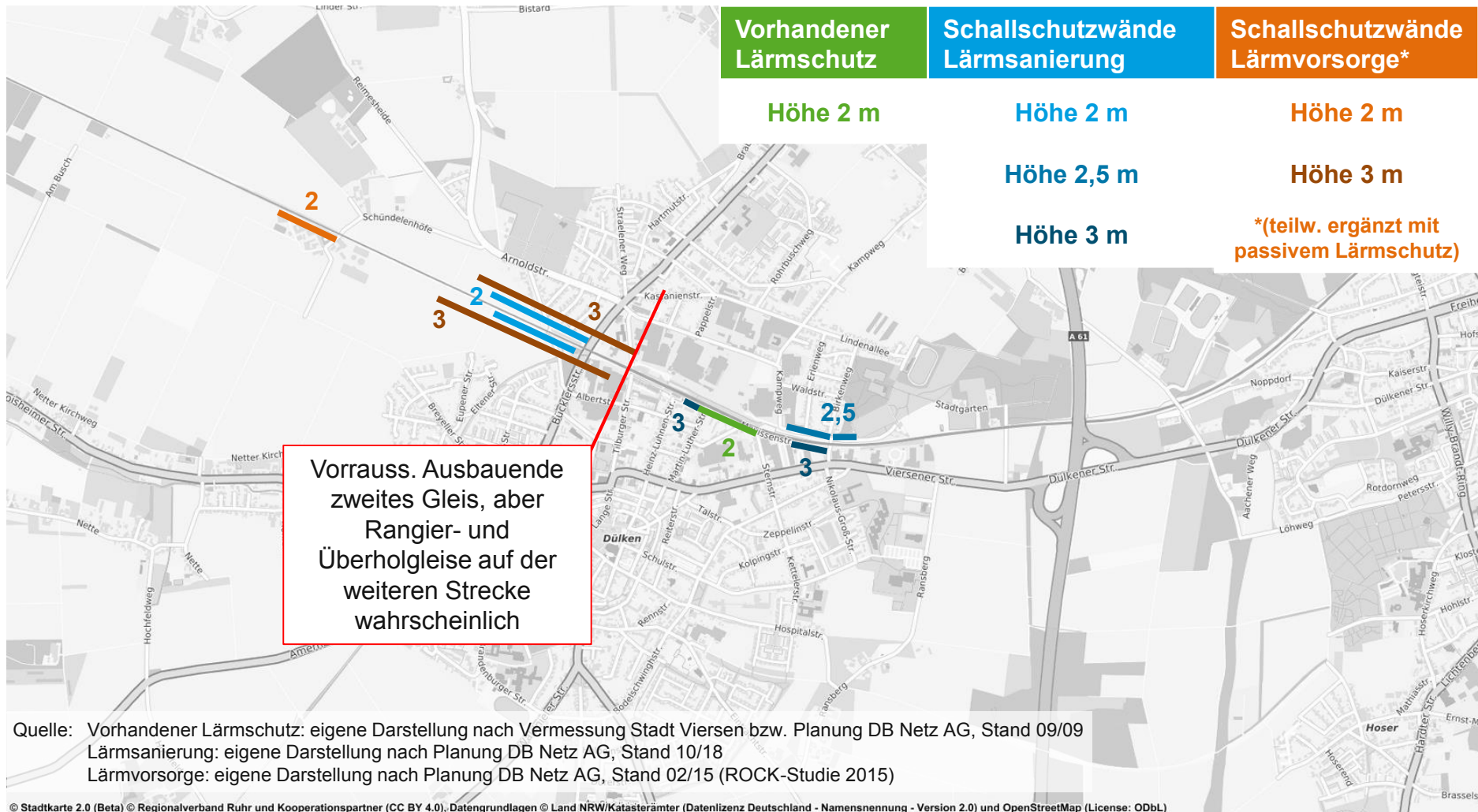
Quelle: eigene Darstellung nach Planung DB Netz AG, Stand Februar 2015 (ROCK – Studie 2015)

© Stadtkarte 2.0 (Beta) © Regionalverband Ruhr und Kooperationspartner (CC BY 4.0), Datengrundlagen © Land NRW/Katasterämter (Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0) und OpenStreetMap (Lizenz: ODbL)

Aktiver Lärmschutz Boisheim

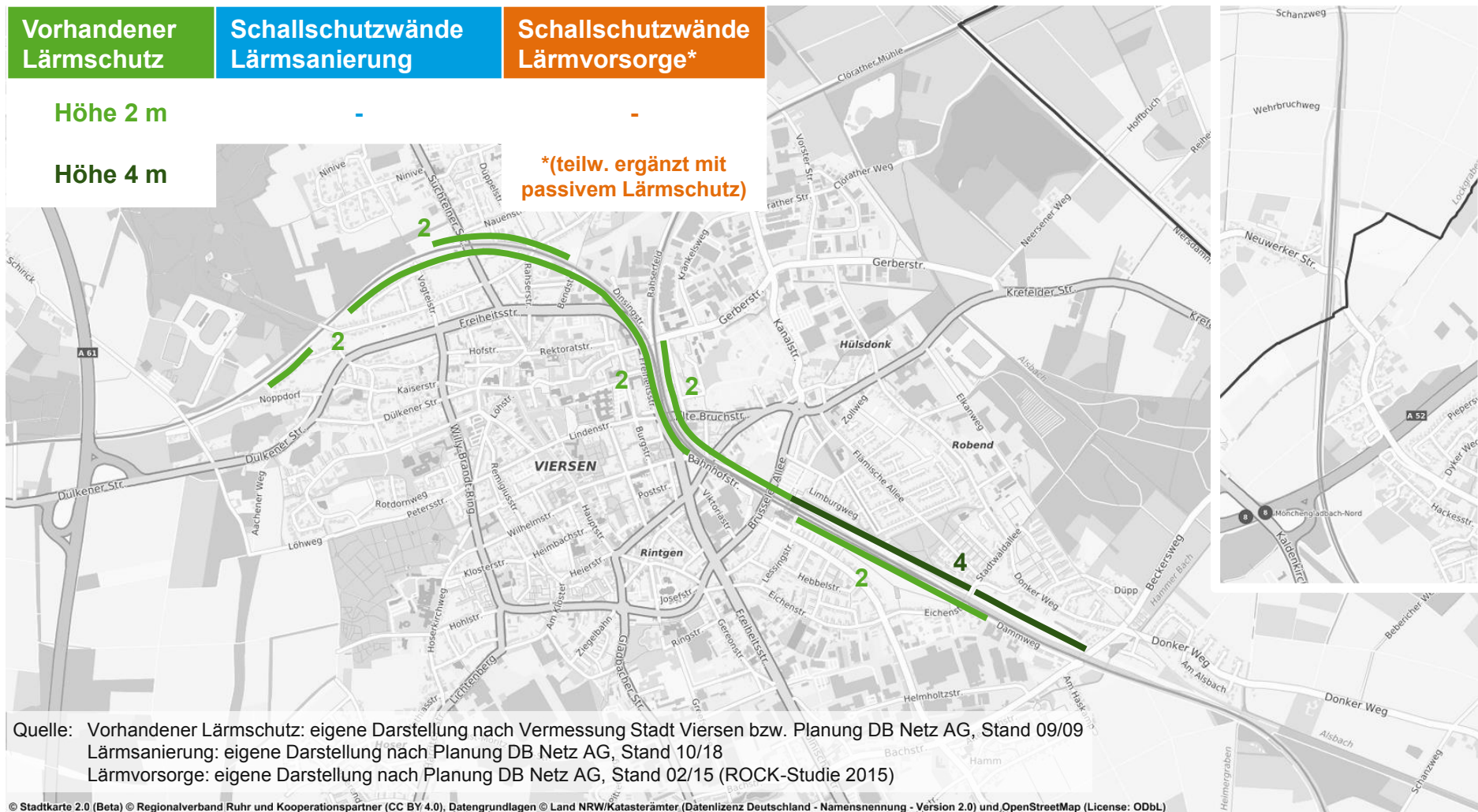


Aktiver Lärmschutz Dülken



© Stadtkarte 2.0 (Beta) © Regionalverband Ruhr und Kooperationspartner (CC BY 4.0). Datengrundlagen © Land NRW/Katasterämter (Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0) und OpenStreetMap (License: ODbL)

Aktiver Lärmschutz Viersen



Bahnunterführungen / Bahnüberführungen



© Land NRW (2018)

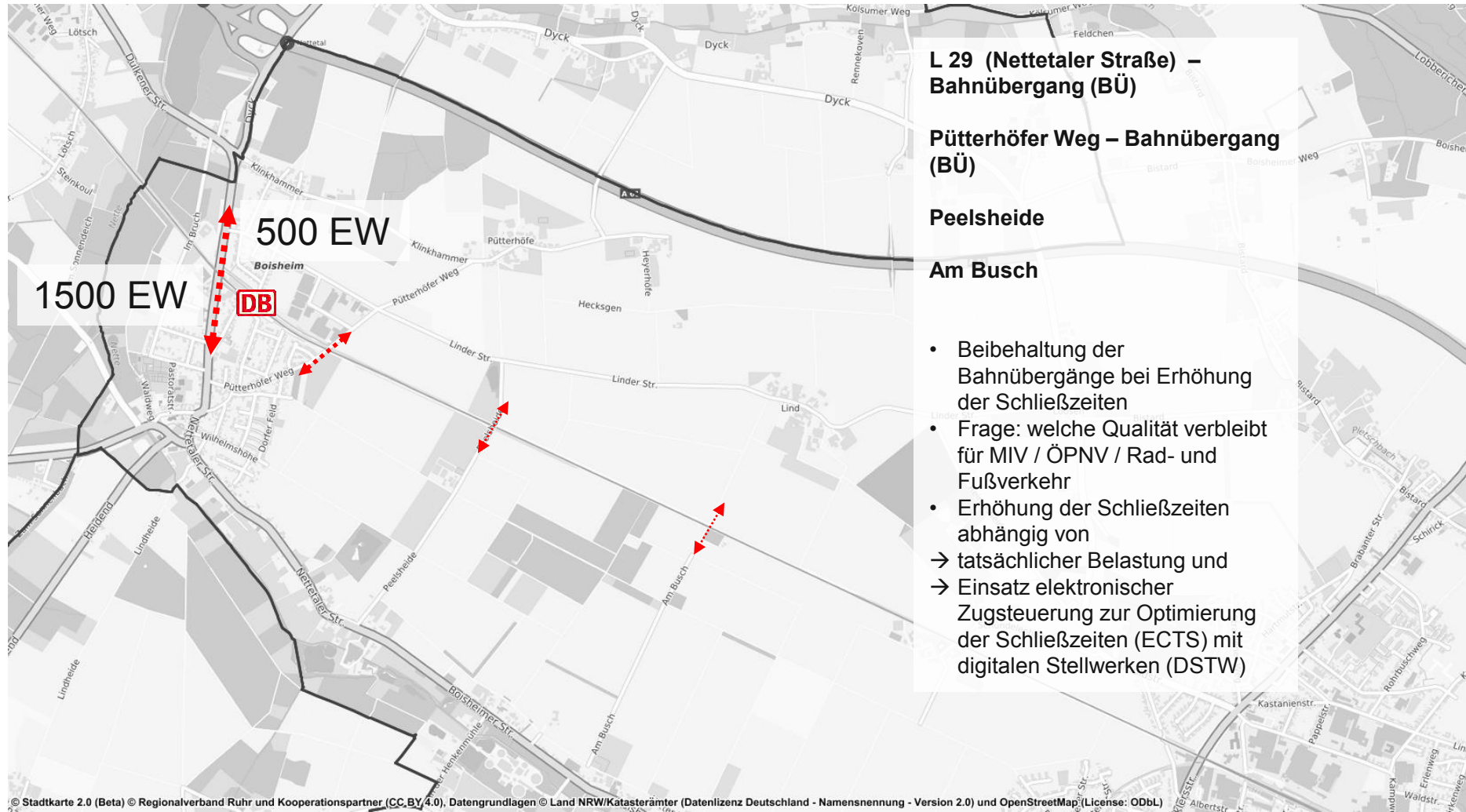
Verkehrszahlen – Stichprobenerhebung

Verkehrsmengen 7 – 8 Uhr (Spitzenstunde Berufsverkehr)

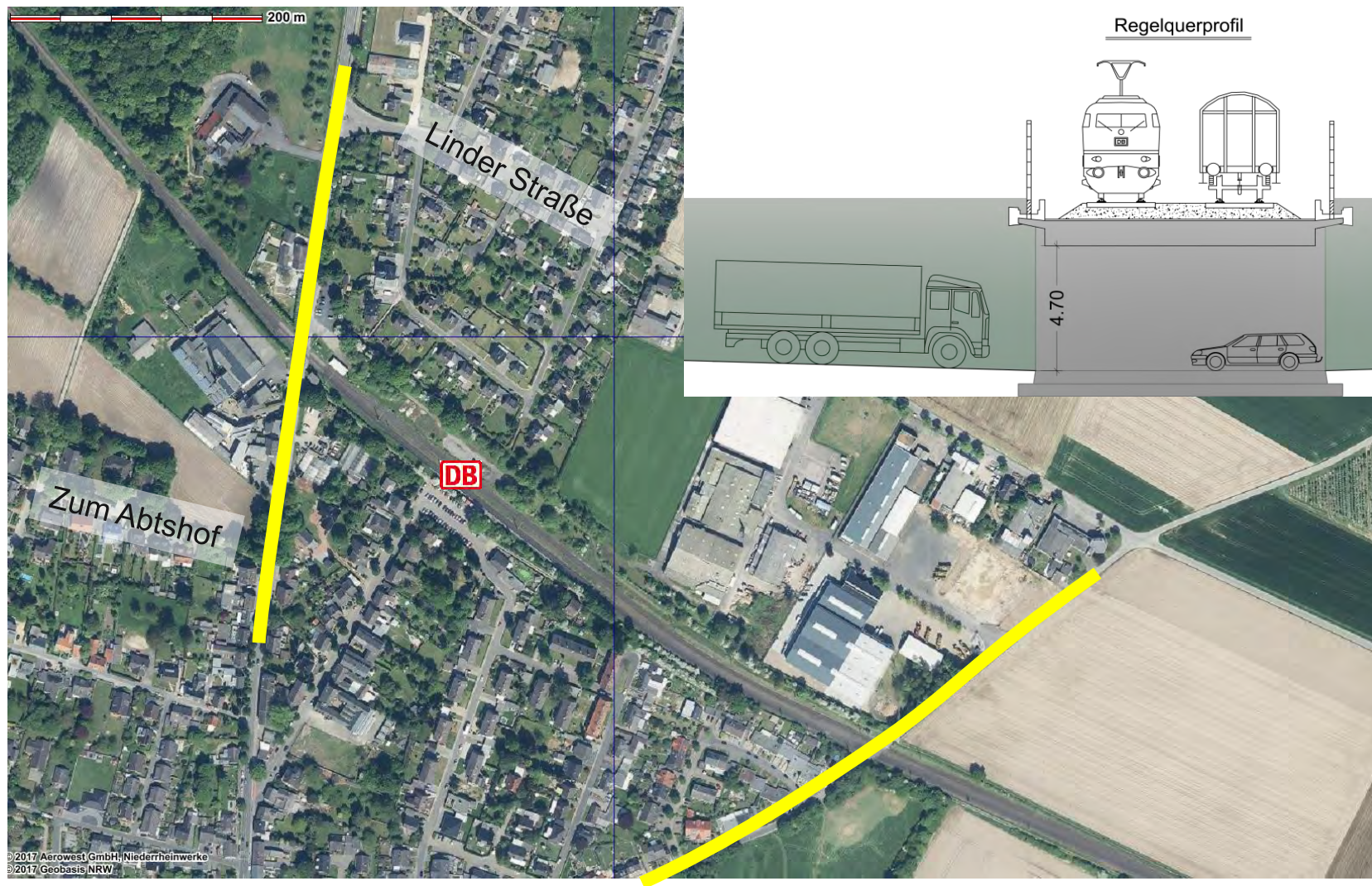


© Stadtkarte 2.0 (Beta) © Regionalverband Ruhr und Kooperationspartner (CC,BY,4.0). Datengrundlagen © Land NRW/Katasterämter (Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0) und OpenStreetMap (Licence: ODbL)

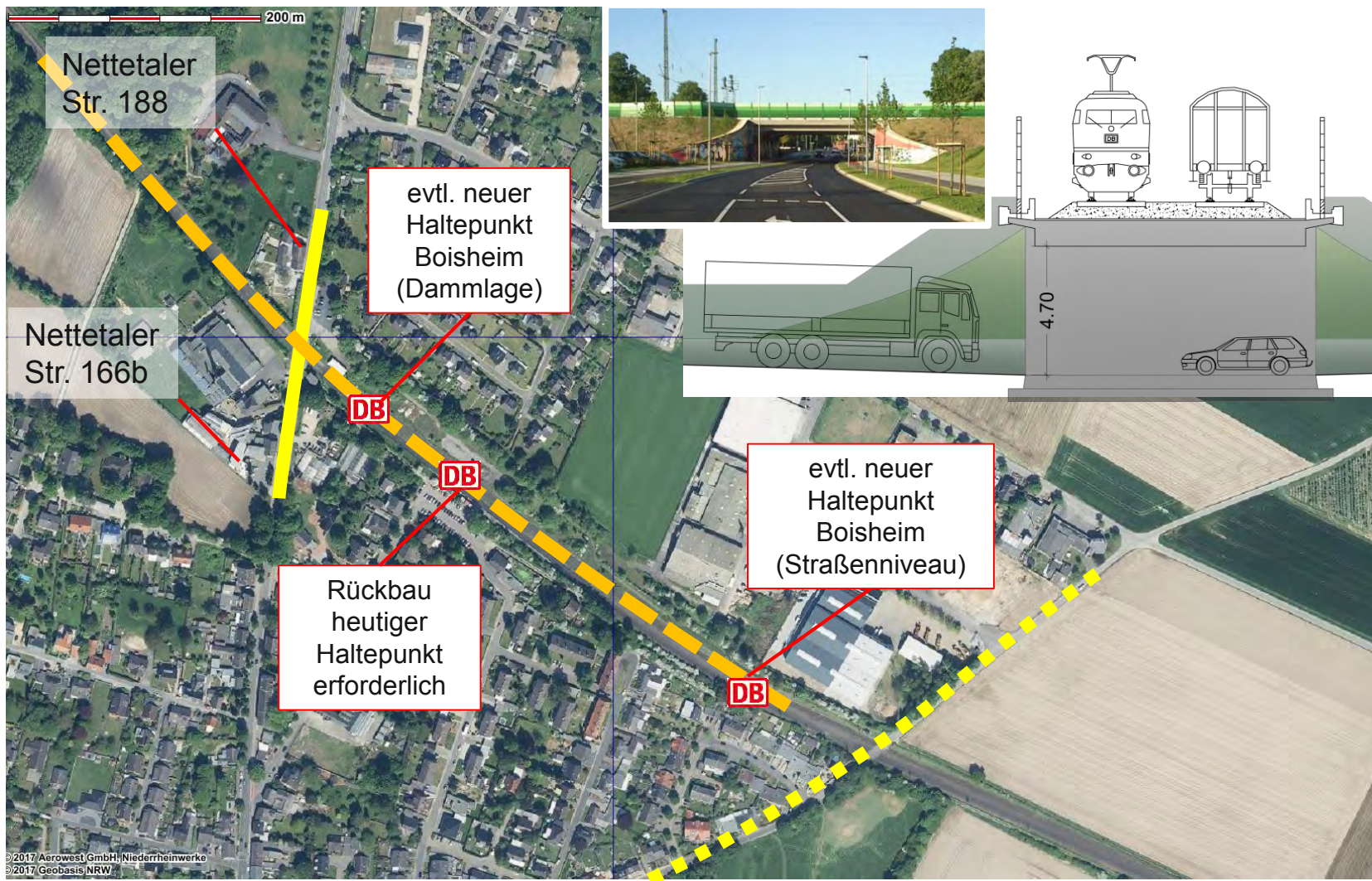
Szenario 1 Boisheim – erhöhte Schließzeiten



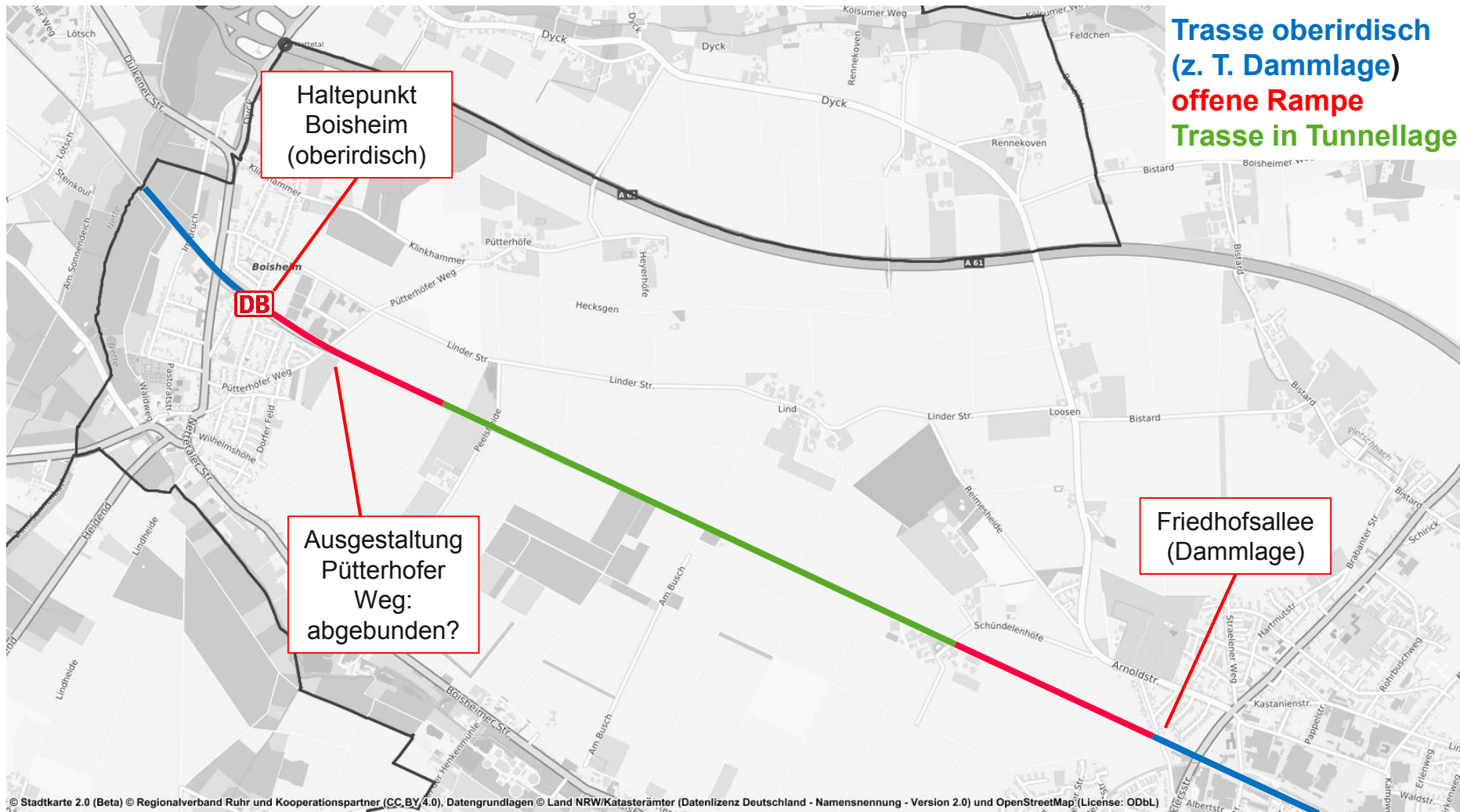
Platzbedarf Eisenbahnüberführung (EÜ)



Platzbedarf EÜ i.V.m Dammlage Trasse



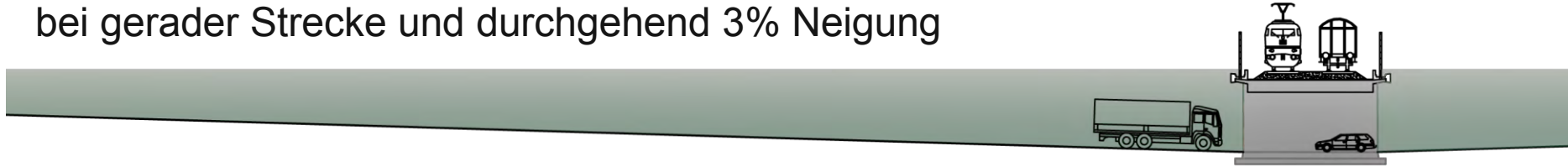
Tunnelszenario (Zwangspunkte)



© Stadtkarte 2.0 (Beta) © Regionalverband Ruhr und Kooperationspartner (CC BY 4.0), Datengrundlagen © Land NRW/Katasterämter (Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0) und OpenStreetMap (Lizenz: ODbL)

Szenarien höhenungleiche Querungen

Eisenbahnüberführung Rampenlänge je Seite ca. 220 m
bei gerader Strecke und durchgehend 3% Neigung



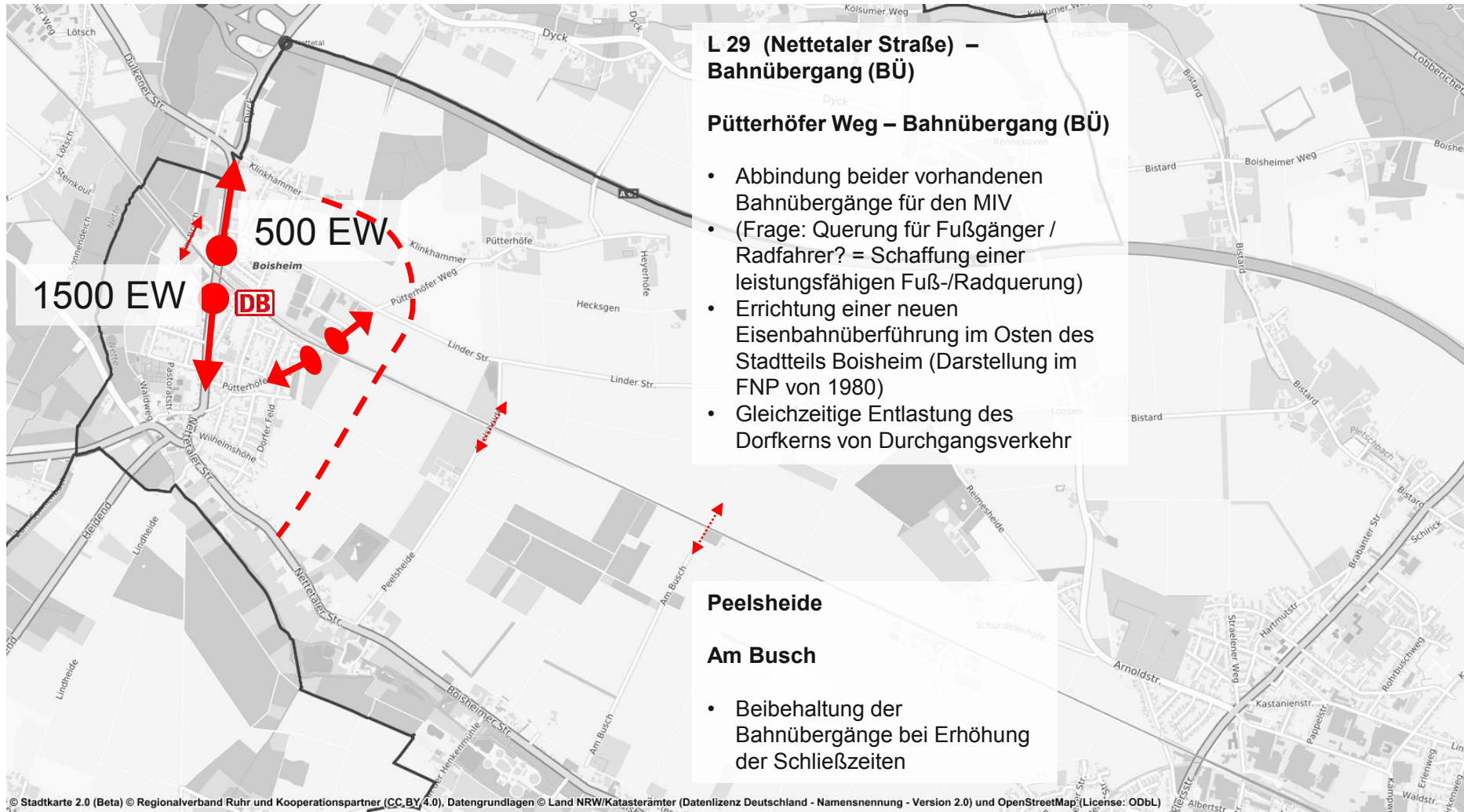
Eisenbahnunterführung Rampenlänge je Seite ca. 250 m
bei gerader Strecke und durchgehend 3% Neigung



Eisenbahntunnel Rampenlänge je Seite ca. 875 m bei
gerader Strecke und ca. 8‰ Neigung



Szenario 2 Boisheim – Neue EÜ



L 29 (Nettetal) – Bahnübergang (BÜ)

Pütterhöfer Weg – Bahnübergang (BÜ)

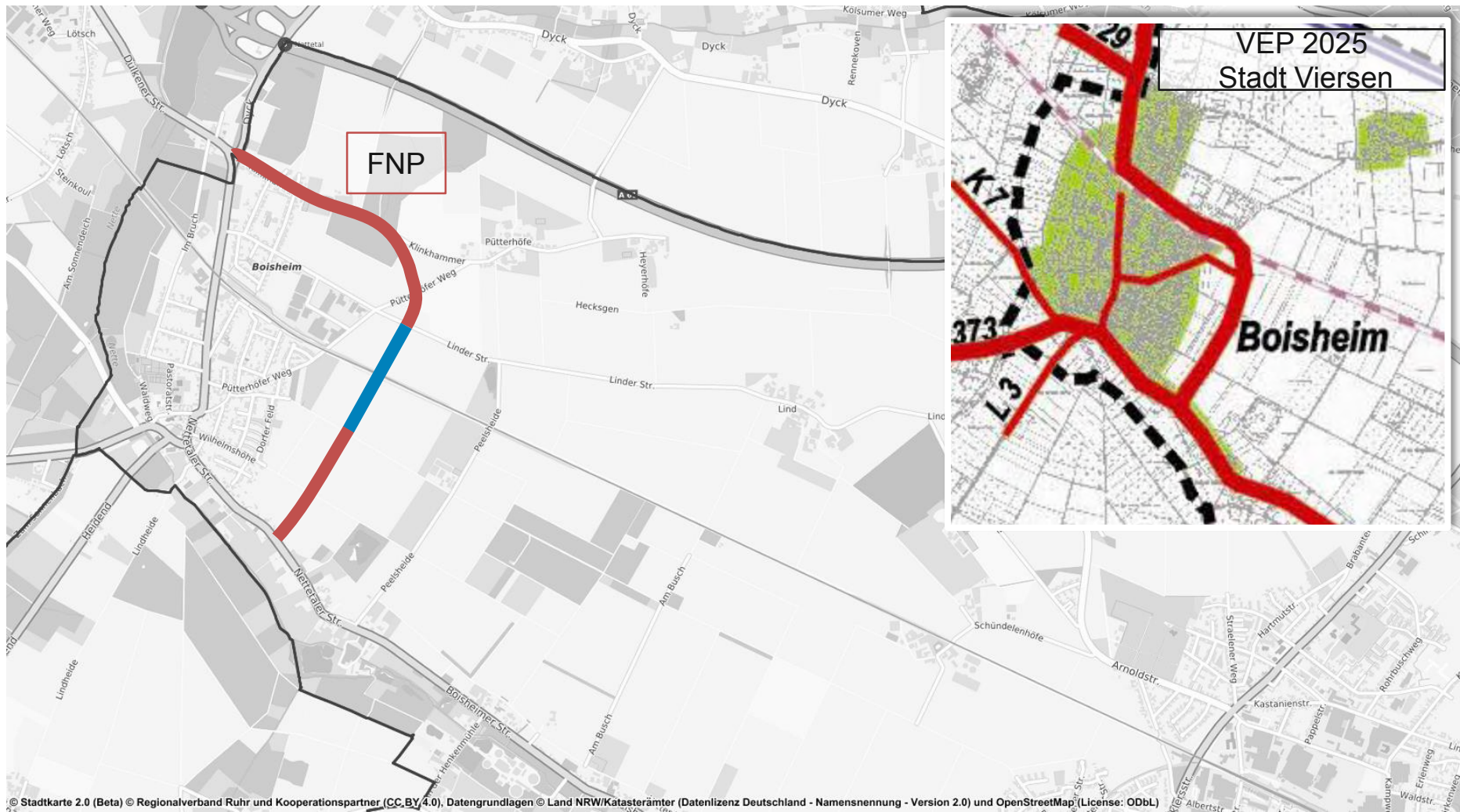
- Abbindung beider vorhandenen Bahnübergänge für den MIV
- (Frage: Querung für Fußgänger / Radfahrer? = Schaffung einer leistungsfähigen Fuß-/Radquerung)
- Errichtung einer neuen Eisenbahnüberführung im Osten des Stadtteils Boisheim (Darstellung im FNP von 1980)
- Gleichzeitige Entlastung des Dorfkerns von Durchgangsverkehr

Peelsheide

Am Busch

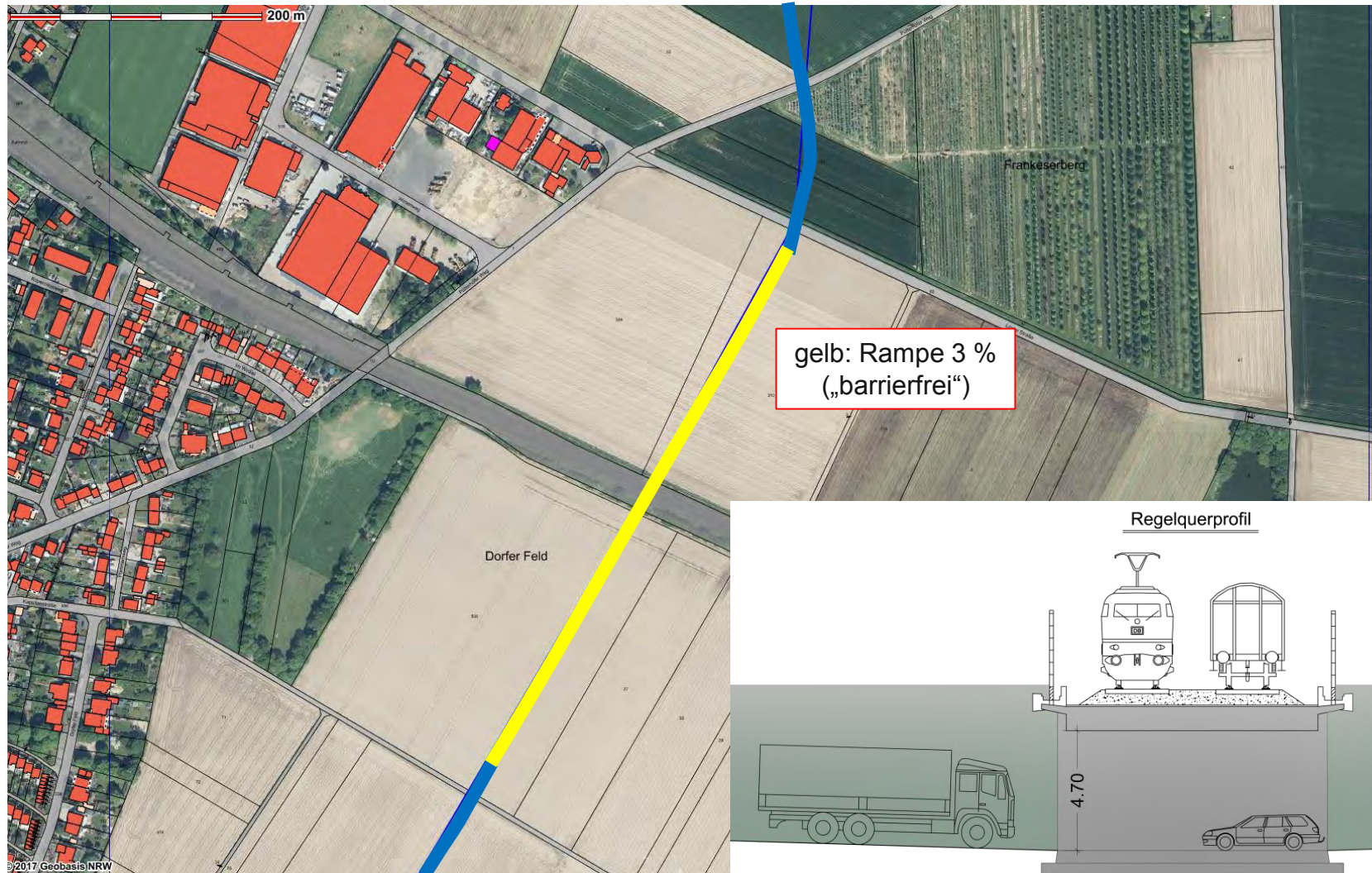
- Beibehaltung der Bahnübergänge bei Erhöhung der Schließzeiten

Trassenlagen FNP / VEP Ortsumfahrung



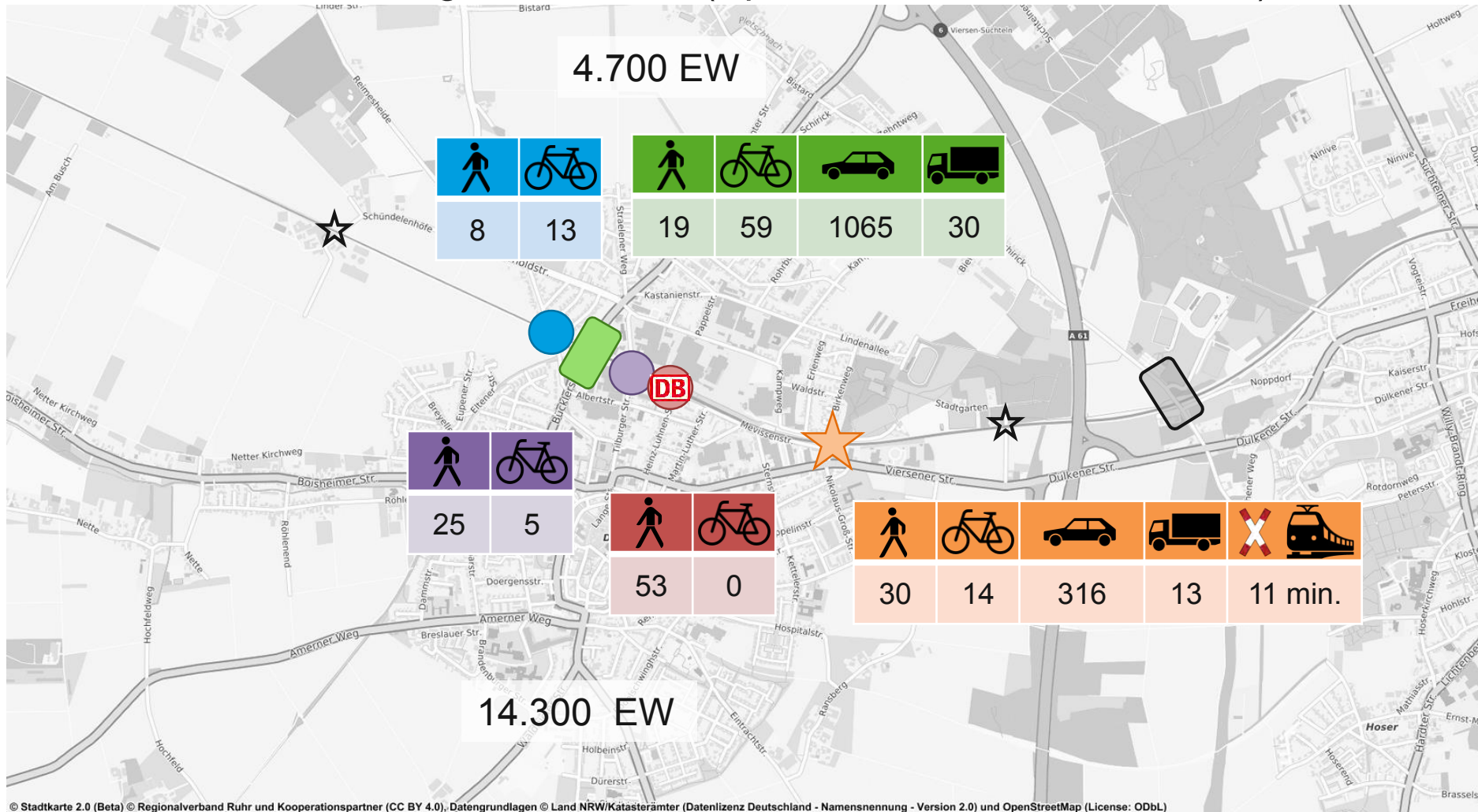
© Stadtkarte 2.0 (Beta) © Regionalverband Ruhr und Kooperationspartner (CC BY 4.0). Datengrundlagen © Land NRW/Katasterämter (Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0) und OpenStreetMap (Lizenz: ODbL)

Trassenlagen FNP / VEP Ortsumfahrung

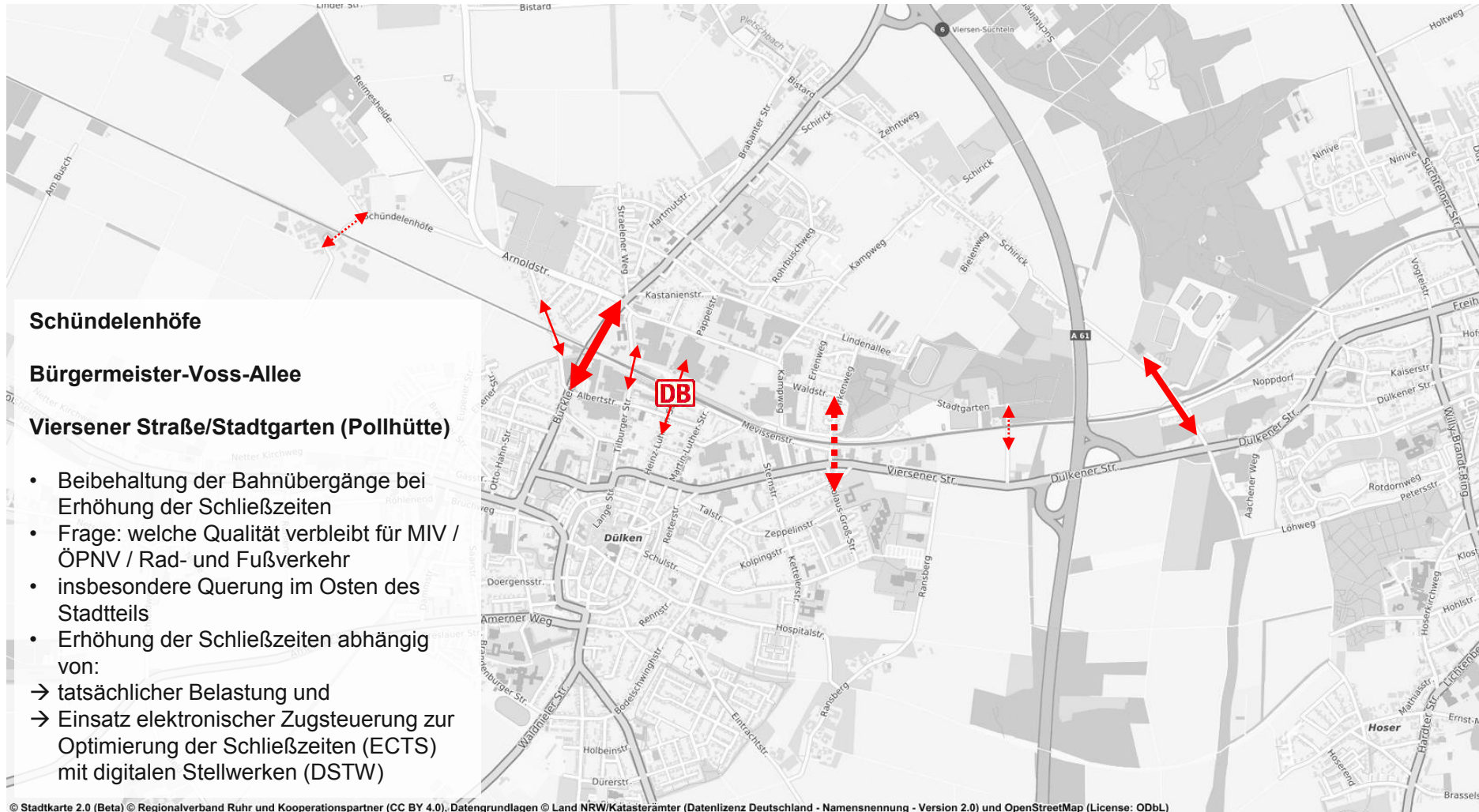


Verkehrszahlen – Stichprobenerhebung

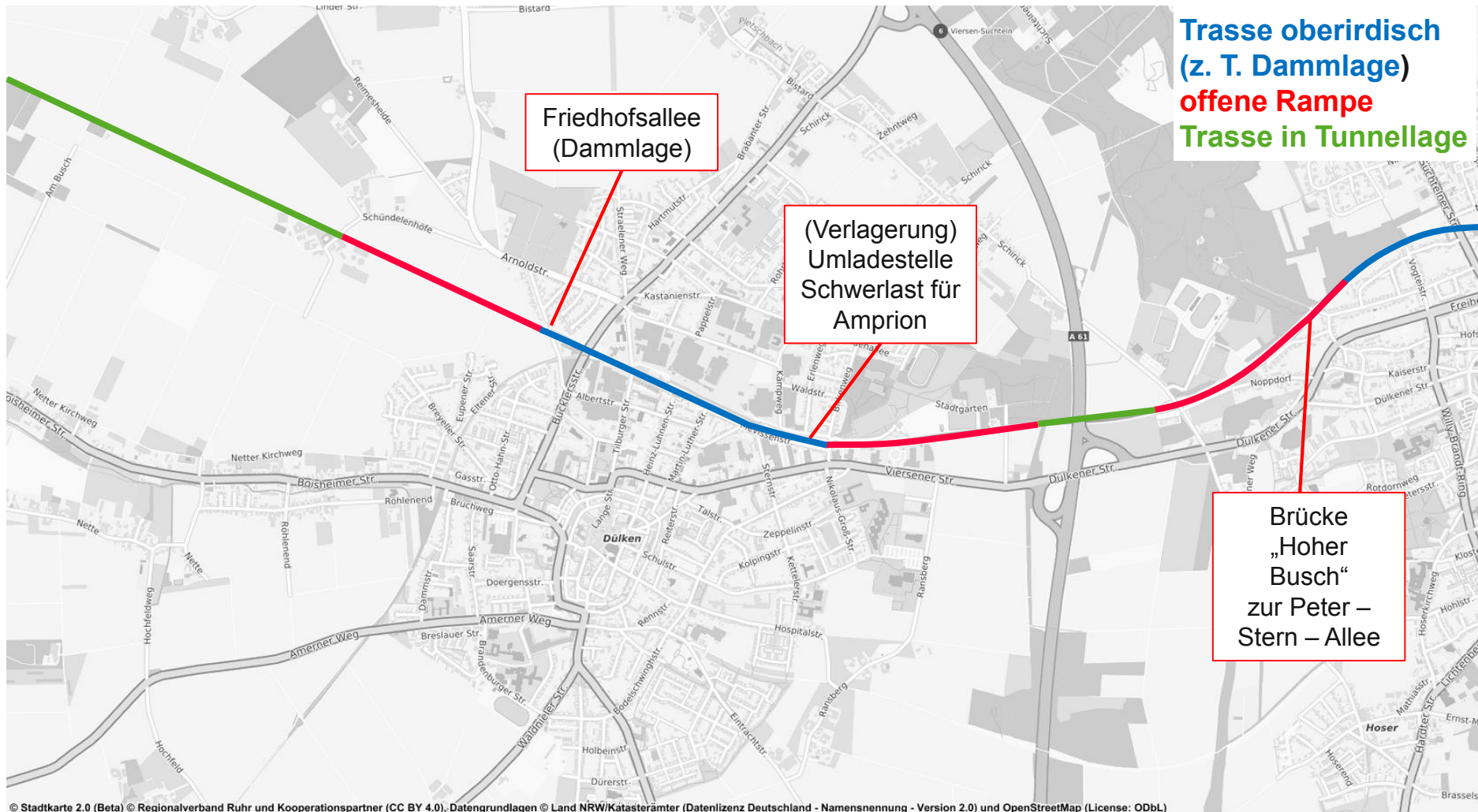
Verkehrsmengen 7 – 8 Uhr (Spitzenstunde Berufsverkehr)



Szenario 1 Dülken – erhöhte Schließzeiten



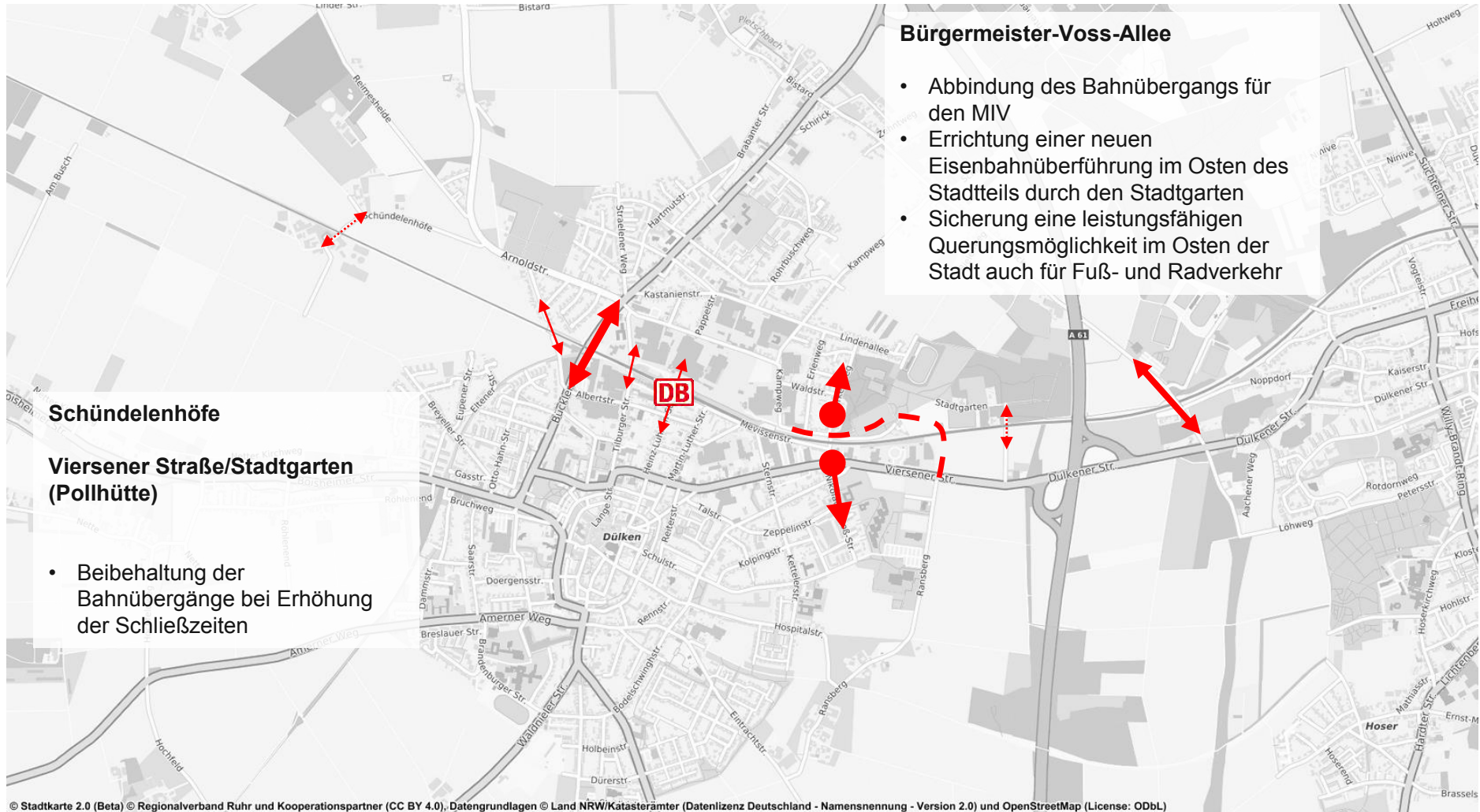
Tunnelszenario – (Zwangspunkte)



Trasse oberirdisch (z. T. Dammlage)
offene Rampe
Trasse in Tunnellage

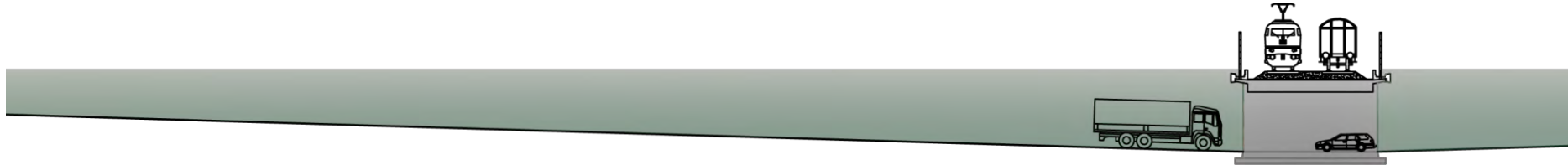
© Stadtkarte 2.0 (Beta) © Regionalverband Ruhr und Kooperationspartner (CC BY 4.0). Datengrundlagen © Land NRW/Katasterämter (Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0) und OpenStreetMap (License: ODbL)

Szenario 2 Dülken – Neue Überführung



mögl. höhenungleiche Bahnquerungen

Eisenbahnüberführung Rampenlänge je Seite ca. 220 m



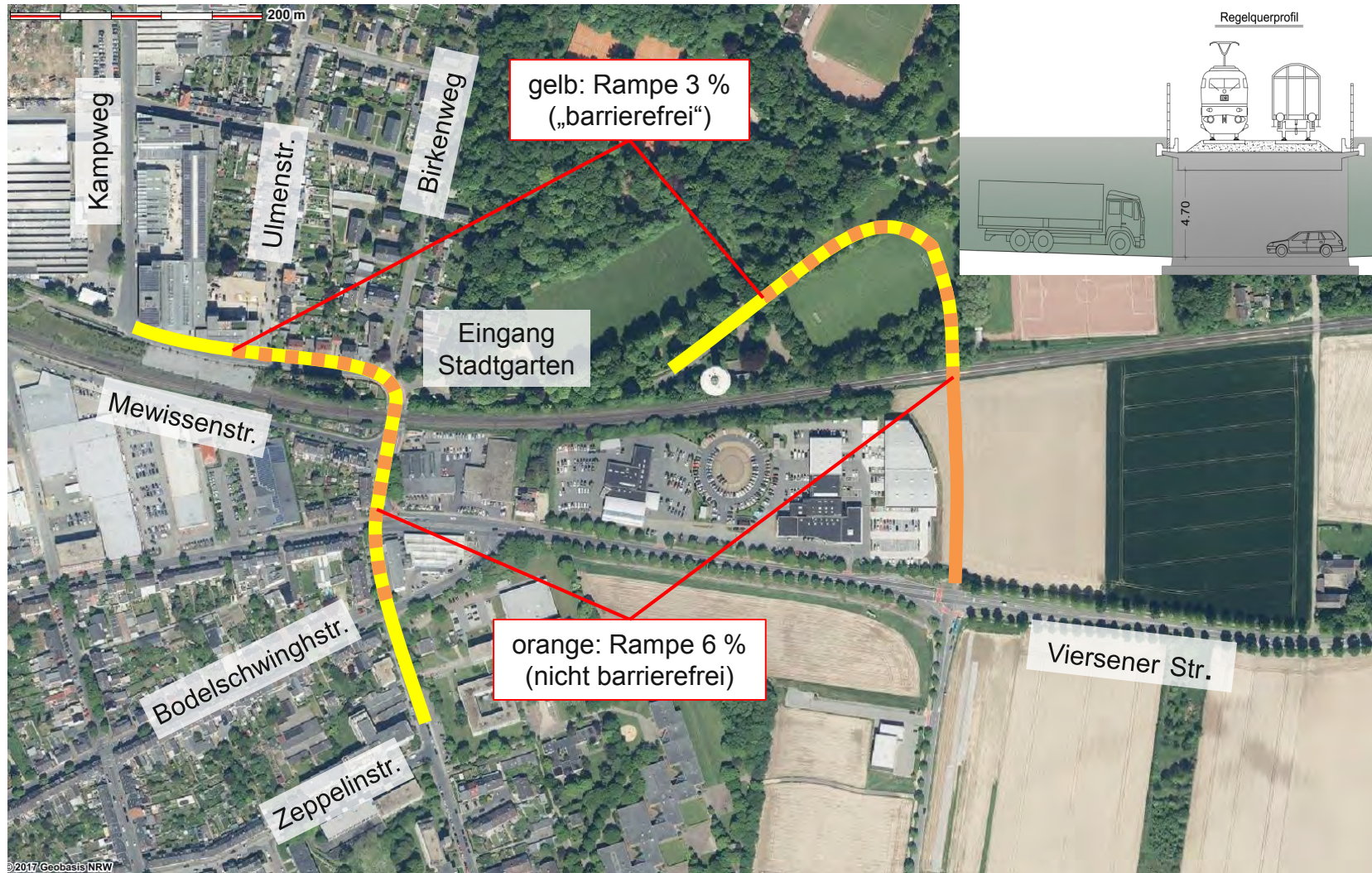
Eisenbahnunterführung Rampenlänge je Seite ca. 250 m



Eisenbahntunnel Rampenlänge je Seite ca. 875 m



Entwicklungslängen Eisenbahnüberführung



Fußgängerbrücke über Gleise

Beispielfoto:

Barrierefreier Ausbau
der Verkehrsstation
Bacharach

u. a. Neubau einer
Personenüberführung
mit zwei Aufzügen



Quelle: <https://www.albert-fischer.de/index.php/referenzen.html?page=2>, aufgerufen am 25.04.2019

Erschütterung I

Ersteinschätzung des GB I/II – Rechtsangelegenheiten v. 04.04.2019

Haftungsfragen im Zusammenhang mit Erschütterungsschutz von Gebäuden

- a. Zivilrecht (Eigentumsschutz nach § 906, § 1004 BGB - Erschütterung als Immission- DIN Norm 4150 vgl. Urteil des LG Bochum vom 30.07.2014 Az.: 6 O 443/09) oder
- b. öffentliches Recht (§ 41 BImSchG, § 74 VwVfG, öffentlich-rechtlicher Abwehranspruch etc.)

Unterscheidung des Rechtswegs und des Klagegegners:

- a. Verwaltungsgericht = Träger der öffentlichen Gewalt
- b. Zivilgerichten im Rahmen nachbarrechtlicher Forderungen direkt gegen den jeweiligen Emittenten, also gegen das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Erschütterung II

Ersteinschätzung des GB I/II – Rechtsangelegenheiten v. 04.04.2019

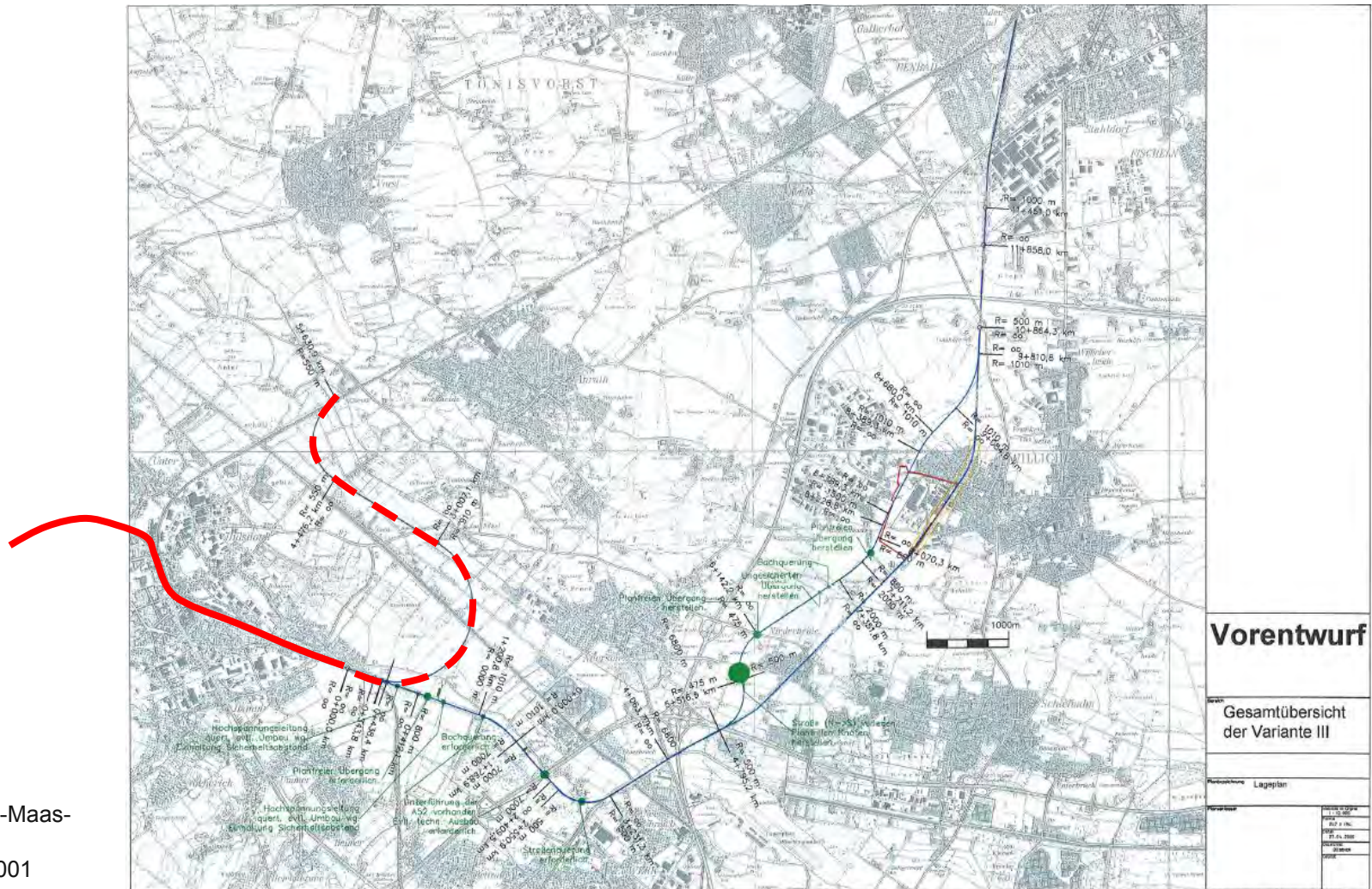
Beispielfall in der Stadt Essen:

- Ausbau der Straßenbahn durch die Stadt Essen selbst; Erschütterungen privaten Eigentums.
 - Beweissicherungsverfahren beim Landgericht geführt mit Nachweis Ursächlichkeit des Ausbaus für die Erschütterungen
- Beseitigung der verursachten Schäden

Zweigleisiger Ausbau:

- Ausbau der Bahngleise/Bahnstrecke fällt allein in den Zuständigkeitsbereich der Bahn bzw. des Bundes.
- Beachtung etwaiger Erschütterungen und entsprechender Vorkehrungen
- **Aber: Bestandsschutz von bereits planfestgestellter Eisenbahninfrastruktur (Für in der Vergangenheit entstandene Schäden kein Anspruch auf Entschädigung / Beseitigung)**

Alternativen aus vorh. Untersuchungen



Quelle:
Euregio Rhein-Maas-
Nord;
IVV Aachen 2001

Abb. A3: Trassierung der Variante der Variante III / Vorentwerp von variant III

Aktuelles



Diskussion / Weiteres Vorgehen

