

*Vorweg möchte ich betonen, dass der folgende Text meine persönliche Meinung zu der Thematik um die S28 und die Verkehrswende und alle weiteren im Text angesprochenen Themen darstellt. Dieser Text ist derzeit nicht mit der BAUM abgestimmt und daher auch keine offizielle Stellungnahme der BAUM.*

- 5 *Mit der gleichen Mail an dich, lieber Roman, gebe ich den Text aber zur weiteren Diskussion in den BAUM-Verteiler und an die weiteren Adressen, die du auch im Verteiler deiner letzten Mails an mich hattest.*

## **Die S28-Verlängerung spaltet die Geister**

- 10 Während es lange Zeit im wahrsten Sinne des Wortes still um die ehemalige Trasse der Bahnlinie von Neuss über Schiefbahn/Neersen nach Viersen war, hat sich in jüngster Zeit einiges dazu getan. Mittlerweile fordern nicht nur die Stadt und der Kreis Viersen und insbesondere auch die Stadt Willich mit immer größerem Nachdruck den Wiederaufbau der S28 auf der historischen Trasse, sondern es gibt auch aus dem Bereich der Umweltinitiativen Befürwortung, nicht zuletzt von der BAUM, für  
15 die ich 2019 eine umfassende positive Stellungnahme dazu geschrieben habe (die dir und soweit ich weiß allen hier an der Diskussion beteiligten vorliegt).

- Während der Streckenast Bf Neersen-Viersen schon am 23.5.1971 endgültig stillgelegt und danach abgebaut wurde (der Verkehr wurde schon 1968 eingestellt), also vor genau 50 Jahren, blieb die Strecke von Krefeld über Willich-Neersen bis nach Eicken noch bis 1994 in Betrieb (Stilllegung zum  
20 31.12.1994), wobei nach der Einstellung des Personenverkehrs auf dieser Strecke (nach dem 2. Weltkrieg nur noch bis zum HP Neuwerk) 1982 die Strecke nur noch für einen immer sporadischeren Güterverkehr genutzt wurde. [Quellen:  
<http://nrwbahnarchiv.bplaced.net/strecken/2501.htm>  
<http://nrwbahnarchiv.bplaced.net/strecken/2511.htm>  
25 <http://nrwbahnarchiv.bplaced.net/strecken/2530.htm>  
[https://willich-history.de/tl/Strecke-Krefeld\\_Willich\\_Neersen\\_M.oe.nchengladbach.htm](https://willich-history.de/tl/Strecke-Krefeld_Willich_Neersen_M.oe.nchengladbach.htm)]

- Nach 50 Jahren hat sich begreiflicherweise die Natur ihr Terrain zurück erobert, selbst nach ´nur´ rund 25 Jahren wie bei dem Ast Willich-Neersen-Eicken hat sich beachtlicher Wildwuchs auf den  
30 ehemaligen Bahnflächen breit gemacht, sogar dort, wo noch Schotter und Gleise liegen geblieben sind.

- Das Ansinnen der an diese ehemaligen Strecken lebenden Anwohner, dass diese Ruhe erhalten bleiben möge und die alte(n) Strecken nicht reaktiviert werden sollen, kann ich durchaus gut verstehen und nachvollziehen. Dass die BAB 52 die Donk so unübersehbar und massiv durchquert und durchschneidet ist schon lange eine Belastung für diesen Stadtteil, die nicht unterschätzt werden darf. Es  
35 ist verständlich, dass die S28 als eine weitere Belastung angesehen wird, die niemand dort haben möchte.

- Zudem kann ich das Statement von Kurt Sasserath „dass es sowieso schon zu wenig freie Naturflächen gibt, gerade in MG, und man daher auf keinen Fall solche zurück eroberten Flächen wie die der S28 in der Donk opfern darf“ [sinngemäßes Zitat] ebenfalls sehr gut verstehen und nachvollziehen.  
40

Für mich gibt es beim Thema S28-Westverlängerung einen heftigen Zielkonflikt, auf den ich im nächsten Abschnitt näher eingehen werde.

In dem Zusammenhang möchte ich aber nicht unerwähnt lassen, dass die alte Strecke eines der vielen Opfer der „Auto-Vorrang-Politik“ war, wie sie seit Beginn der 60-er Jahre in Deutschland immer massiver durchgesetzt und voran gebracht wurde. Erinnert sei an das Zitat des damaligen Verkehrsministers Georg Leber aus dem Jahr 1966: „kein Deutscher soll mehr als 20 Kilometer von einer Autobahnauffahrt entfernt leben“. Auch wenn dieses absolut absurde und Flächen-fressende Ziel erfreulicherweise nie erreicht wurde, hat man doch seither reichlich Asphalt über Deutschland ausgegossen, an Straßen mangelt es jedoch praktisch nirgendwo in Deutschland.

Im Gegensatz dazu hat diese Politik ein umfangreiches Streckensterben bei der Schiene ausgelöst, das erst heute angesichts der sich immer deutlicher abzeichnenden Klimakatastrophe allmählich zum Stillstand kommt, aktuell beginnt sich der Trend sogar umzukehren mit einigen schon erfolgten Reaktivierungen und vielen Plänen und Absichten dazu.

Hier kann man eine Karte der (noch wenigen) Reaktivierungen seit 1994 herunter laden:

[https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2020/07/200709\\_%C3%9Cbersichtskarte\\_reaktivierte-eisenbahnstrecken.pdf](https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2020/07/200709_%C3%9Cbersichtskarte_reaktivierte-eisenbahnstrecken.pdf)

Und hier finden sich weitere Informationen zu dem Thema mit weiteren Vorschlägen für die Reaktivierung von Strecken: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/reaktivierung-bahnstrecken/>

Es darf bezweifelt werden, ob die ehemalige Strecke Kaarst-Schiefbahn-Neersen-Viersen ohne diese regelrecht *gnadenlose* Politik pro-Asphalt jemals stillgelegt worden wäre. Im Gegenteil würde ich vermuten, dass bei einer Politik, die die Schiene in der Fläche nicht nur nicht so stark ins Abseits befördert, sondern einigermaßen konsequent *gefördert* und modernisiert hätte, sich diese und viele andere Strecken heute großer Beliebtheit erfreuen würden und stark frequentiert wären.

## **Das Planungsrecht - des einen Leid, des anderen Freud?**

Es mutet ein wenig seltsam an, dass diese schon vor Jahrzehnten für den Schienenverkehr aufgegebenen Flächen nicht nur offensichtlich der Bahn noch gehören (heute der DB-Netz), sondern sogar laut dem Flächennutzungsplan immer noch dem Schienenverkehr gewidmet sind. An anderen Orten wurden ehemalige Trassen verkauft, oft schon längst überbaut, aber die mittlerweile sich mehrenden Reaktivierungen alter Strecken waren fast immer nur deswegen realisierbar, weil die Flächen noch für den Bahnverkehr reserviert waren.

Das führt nun zum Thema Planungsrecht. Bekanntlich sind die planungsrechtlichen Hürden für Reaktivierungen von Bahnstrecken erheblich kleiner als für komplette Neubauten auf dafür erst zu bestimmenden und zu widmenden Flächen, jedenfalls gilt das ganz offensichtlich für Schienenstrecken. Für den Bau von Straßen scheint das vor allem hierzulande deutlich weniger streng gehandhabt zu werden, wie jeder von uns leidvoll bestätigen wird.

Das bedeutet nun aber im Fall der S28-Westverlängerung ganz konkret, dass die Strecke praktisch nur auf den ehemaligen Flächen in einem überschaubaren Zeitrahmen, ja überhaupt, reaktiviert werden kann, und ansonsten meiner Ansicht nach nicht die geringsten Chancen bestehen, eine Schienenverbindung von der bestehenden Strecke bis „Kaarster See“ nach Viersen zu realisieren.

Denn für jede andere denkbare alternative Streckenführung wäre ein Tangieren oder sogar Durchschneiden bestehender Siedlungsbereiche (z.B. Schiefbahn / Niederheide / Neersen) und/oder das Überbauen anderer jetzt noch offener und ebenfalls schützenswerter Naturflächen notwendig. Es

wäre also bei Planungen an anderen Stellen im fraglichen Bereich von anderer Seite massiver Widerstand zu erwarten, nicht nur aus der Bevölkerung, sondern ebenfalls seitens der Umwelt- und Naturschutzverbände – ebenfalls nicht zu Unrecht.

5 Dabei stellt sich die historische Streckenführung nicht einmal als optimal vor allem für die Willcher, Niederheider und Neersener Einwohner dar, da sie relativ weit von diesen Siedlungsflächen entfernt verläuft. Allenfalls Schiefbahn wird relativ nah tangiert.

10 In der zur Reaktivierung der Strecke vorliegenden umfangreichen Studie wird auf diese jeweilige Erreichbarkeit eingegangen, aber auch dort werden alternative Streckenführungen nicht befürwortet [diese Studie kann hier herunter geladen werden: <https://www.kreis-viersen.de/de/inhalt-60/interreg-a-projekte-regiobahn/>]. Trotz der zum Teil größeren Entfernung zu der alten Trasse wird sie als sinnvoll angesehen und Vorschläge zu einer besseren Anbindung werden auch erwähnt.

15 Das Planungsrecht und die daraus resultierenden Konsequenzen ist daher sicher für die Gegner der S28-Westverlängerung ein übles Ärgernis, für die Befürworter stellt es sich dagegen als eher positives Faktum dar. Denn für die Befürworter ergibt sich daraus immerhin überhaupt eine Chance, dass die Strecke wiederbelebt und damit eine bessere Anbindung der Region an die Schiene erreicht werden kann.

## **Die Verkehrswende – ja bitte – oder bitte doch besser nicht?**

20 Worum geht es im Kern der ganzen Diskussion, und warum hat die BAUM 2019 diese befürwortende Stellungnahme herausgegeben?

Das große Thema, die große Aufgabe, die über alledem aufscheint, ist die so dringend notwendige „Verkehrswende“!

25 Ich gehe davon aus, dass in unserer Runde niemand bestreitet, dass der Auto- und LKW-Verkehr *deutlich* reduziert werden muss, gerade und vor allem auch in Ballungsräumen wie dem unsrigen. Die Verkehrslawine wird aber nicht von alleine dahin schmelzen. Im Gegenteil sehe ich die Initiativen und Bestrebungen in Richtung „Elektromobilität“, womit tatsächlich mehr oder weniger nur elektrische, also Batterie-betriebene PKW, Busse und teilweise auch LKW gemeint sind, als den Versuch an, den motorisierten Individualverkehr möglichst ungebremst und uneingeschränkt in der Zukunft fortsetzen zu können. Der Markt für die Automobilindustrie soll erhalten bleiben, koste es was es wolle. Die geradezu absurden Auswüchse monströser „Elektro-SUVs“ sprechen für mich Bände. Auch die Produkte des Kotau-haft hoffierten Elon Musk mit seinen „Tesla“-Elektro-PKW kann ich auch nicht ansatzweise als zielführend in Richtung *Verkehrswende* erkennen.

30 Damit will ich nicht in Abrede stellen, dass wir uns von der Mobilität mittels Verbrennungsmotor mit seinen fossilen Brennstoffen und dem damit verbundenen CO<sup>2</sup>-Ausstoß verabschieden müssen. Die Elektromobilität, also auch das E-Auto, sehe ich grundsätzlich als einen richtigen Schritt in die mobile Zukunft. Nur nicht in dem Ausmaß, wie wir heute PKW und LKW einsetzen. Das wird weder Rohstoff- noch Flächen-schonend sein, sondern nur in dieselbe Katastrophe führen, lediglich ohne Emissionen direkt aus den Fahrzeugen – reine Augenwischerei!

40 Da es aber das Bedürfnis und die Notwendigkeit nach Mobilität gibt, nicht nur lokal, sondern auch überregional, gibt es nur zwei Möglichkeiten, den MIV zurück zu drängen:

1) Den PKW/LKW das Leben schwer machen und ihre Nutzung mit Restriktionen zu belegen. Das schmähliche Ende der Umweltpuren in Düsseldorf, das die CDU im Wahlversprechen dort hatte und mittlerweile umgesetzt hat [<https://www1.wdr.de/nachrichten/rheinland/duesseldorf-umweltpur-entscheidung-keller-100.html>] belegt, dass es solche Konzepte leider nach wie vor schwer haben, da es außer aus dem Kreis der Anwohner der belasteten Straßen kaum Befürworter gibt.

2) Die Schaffung guter, praktikabler, komfortabler und nicht zuletzt preiswerter (!) Alternativen, die es schlussendlich nicht mehr sinnvoll erscheinen lässt, das eigene Auto zu benutzen, ja, nicht mal mehr sinnvoll erscheinen lässt, ein eigenes Auto anzuschaffen.

Das Fahrrad (zu dem ich weiter unten mehr schreibe) ist weder eine Alternative für beliebig lange Strecken, auch wenn E-Bikes für viele den Radius komfortabel erhöhen können, noch gar für jedes Wetter.

Das bringt den ÖPNV ins Spiel, der in Zukunft ein immer stärkeres Rückgrat für die Abwicklung der Mobilität bilden soll und muss. Dabei hat vor allem der Schienen-gebundene ÖPNV für den überregionalen Verkehr die Nase vorn, weil er schneller und komfortabler als der Bus die ferneren Ziele erreichbar macht.

### **Ist die Westverlängerung der S28 kein sinnvolles Konzept?**

Nach wie vor sehe ich die Westverlängerung der S28 als ein wichtiges und sinnvolles Projekt an, das in der Lage sein wird, einen erheblichen Teil des auf Neuss und Düsseldorf ausgerichteten Verkehrs aufzunehmen, selbst bei der weiter vorne erwähnten suboptimalen Streckenführung, die ja planungsrechtlich so gut wie ohne Alternative ist. In diesen Punkten folge ich der verlinkten Studie, die ein recht hohes Fahrgastaufkommen auf diesem Streckenast prognostiziert.

Tatsächlich wurden bei *allen* bisher realisierten Bahnstrecken-Reaktivierungen die vorherigen Prognosen zum Fahrgastaufkommen im späteren Betrieb überschritten, zum Teil erheblich (das entnehme ich den regelmäßigen Veröffentlichungen von „Pro Bahn“ (wo ich Mitglied bin) zu den Reaktivierungen).

Den Anwohnern der Donk mag das wenig überzeugend im Ohr klingen, schließlich ist die Zahl der möglichen Nutzer der S28 dort schon deshalb überschaubar, weil in der Donk nicht allzu viele Menschen wohnen. Da ich den Flughafen Mönchengladbach ablehne, mag ich auch nicht nahvollziehen, dass ein Haltepunkt Neersen diesen besser erreichbar machen würde. Aber der Flugplatz muss (und wird!) nicht in aller Zukunft dort dominieren, sicher auch gar nicht so lange mehr dort existieren – überflüssig wie er ist. Als gewerblich nutzbare Flächen, jedenfalls die, die schon jetzt versiegelt sind, mag sich dort aber zukünftig weiteres Gewerbe ansiedeln, vielleicht wird es auch weitere Wohngebiete geben. Für diese wäre die S28 in der Nähe sicher attraktiv.

Außerdem darf man bei geschickter Anbindung durch den ÖPNV und den Radverkehr (nein, ich meine nicht den „Radschnellweg“) für die in der Nähe liegenden Stadtteile (Hoven, Bettrath, Neuwerk, Lürrip, sicher auch Eicken, vielleicht sogar Uedding) eine gute Attraktivität der S28 und der Haltepunkte auf Mönchengladbacher Gebiet erwarten.

Wenn durch den Protest der Anwohner heute die S28 verhindert werden sollte, könnte es dann nicht passieren, dass zukünftige in der Donk und angrenzenden Gebiete lebenden Generationen dereinst

die vorwurfsvolle Frage stellen werden „Warum habt ihr damals verhindert, dass wir einen attraktiven ÖPNV vor der Haustür bekommen?“.

Es gilt jedenfalls, mit weniger CO<sup>2</sup> an seine Ziele zu kommen, und das so bald wie möglich, deshalb plädiere ich dafür, eine mögliche attraktive Anbindung per Schiene jetzt nicht zu verhindern.

5

### Warum immer „big“, wenn es auch „small“ geht – vielleicht sogar besser?

Im Zusammenhang mit der Verlängerung der S28 gibt es die – nachvollziehbare – Befürchtung, dass so eine Schienenstrecke mit z.B. Zügen alle 20 Minuten, auch in den sehr frühen Morgen- und den späten Abendstunden eine nicht unerhebliche Lärmbelästigung verbunden sein wird. Zudem gibt es das Misstrauen, dass die Schienen, wenn sie erst mal liegen, irgendwann auch von Güterzügen benutzt werden und die Lärmbelästigung dann erst recht unerträglich wird.

Auf die Entwicklung, dass es moderne Güterwaggons gibt mit leiseren Rädern und sog. „Flüsterbremsen“ will ich hier nicht weiter eingehen, denn die steht zum einen erst ganz am Anfang und zum anderen muss es meiner Meinung nach sowieso eine absolute Priorität für den Personenverkehr auf der S28-Strecke geben, Güterzüge sollen auf keine Fall sensible Wohngebiete durchqueren.

Das bringt mich zu dem Gedanken, ob die S28, mindestens die zur Debatte stehende Westverlängerung, überhaupt eine Schienenstrecke nach der Eisenbahn-Betriebsordnung (EBO) sein muss, oder ob es nicht mindestens eine Nummer kleiner sein darf.

Was ich meine, ist der Bau einer **Straßenbahn** mit Normalspurweite (wie es z.B. auch die K-bahn Düsseldorf-Krefeld ist oder die U79 Düsseldorf-Duisburg). Das würde zwar die Elektrifizierung der Strecke voraussetzen, aber die wäre auch bei einem Eisenbahn-Betrieb auf Dauer sinnvoll. Solche Normalspurbahnen gibt es auch schon lange als Mehrsystem-Fahrzeuge, die mit Straßenbahn- und DB-Stromspannungen fahren können.

Die Zweisystem-Straßenbahnen der Stadt Karlsruhe ist so ein Beispiel, vor allem einige der Überland-Linien nutzen abschnittsweise DB-Strecken.

Hier gibt es einen interessanten weiterführenden Artikel zu diesem Thema:

[https://de.wikipedia.org/wiki/Verkn%C3%BCpfung\\_zwischen\\_Stra%C3%9Fenbahn\\_und\\_Eisenbahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Verkn%C3%BCpfung_zwischen_Stra%C3%9Fenbahn_und_Eisenbahn)

Da die Abmessungen von Straßenbahnen deutlich kleiner sind als die von Eisenbahnfahrzeugen (Höhe/Breite/Lichtraumprofil, auch bei Normalspur), ist der Flächenbedarf absehbar geringer als der für Eisenbahnfahrzeuge.

Die Schienen und deren Unterbau sind bei Straßenbahnen für maximal 10t Achslast vorgesehen, bei der Eisenbahn sind nach der EBO mindestens 15-16t vorzusehen, üblich sind Konstruktionen für Achslasten von mindestens 20t. Der Bau einer nur für Straßenbahnen vorgesehene Strecke wäre also die absolute Garantie dafür, dass dieser Streckenabschnitt niemals von einem Güterzug befahren wird, nicht einmal von einer einzelnen Güterzuglok oder überhaupt einem normalen Eisenbahnfahrzeug. Die Durchfahrt eines einzelnen Güterzuges wäre in der Lage, die Strecke unmittelbar zu zerstören, wahrscheinlich würde so ein schwerer Zug sogar ganz schnell entgleisen.

Straßenbahngleise können und werden heutzutage vielerorts als sog. „Rasengleise“ angelegt, was nicht nur eine freundlichere Optik herstellt, sondern auch sowohl eine bessere Lärmreduzierung als auch eine bessere Durchlässigkeit für Niederschläge mit sich bringt.

[\[https://de.wikipedia.org/wiki/Rasengleis\]](https://de.wikipedia.org/wiki/Rasengleis)

Moderne Straßenbahnen sind ohnehin mittlerweile verblüffend leise geworden, was sicher die meisten aus eigener Erfahrung bestätigen können.

Die leichten Straßenbahnzüge erlauben mehr Haltestellen, da sie schnell beschleunigen und viele Halte daher weniger Verzögerung bedeuten als bei Eisenbahnzügen.

5 Als Zweisystem-Züge könnten entsprechende Straßenbahnen auf der S28-Strecke ohne weiteres bis zum Düsseldorfer Hauptbahnhof als auch selbstverständlich bis in den Bahnhof Viersen einfahren, bei Bedarf auch ggf. weiter Richtung Venlo. Es bliebe das Problem der unterschiedlichen Einstiegshöhen bei Straßenbahnen im Vergleich zu Eisenbahn-Personenzügen wenn Straßenbahnen Eisenbahn-Haltestellen anfahren, wie es im Bahnhof Viersen und auf der existierenden Strecke ab „Kaarst See“  
10 nötig wäre, aber dem stehen heutzutage baulich und konstruktiv keine unüberwindlichen Hürden mehr im Weg.

Im Sinne eines gut erreichbaren, weil engmaschig mit Haltestellen ausgestattetem, gleichzeitig aber schnellem und komfortablen ÖPNV sehe ich eine „Komfort“-Straßenbahn auf der S28-Strecke als  
15 ideale Lösung an – bei zudem vergleichsweise geringem Flächenverbrauch, sehr geringer Lärmemission und relativ geringen optischen Beeinträchtigungen. Wegen der konstruktiven Anpassungen vorwiegend der Fahrzeuge (Zweisystem-Technik und anpassbare Einstiegshöhen) werden diese sicher teurer sein als herkömmliche Straßenbahnen z.B. mit Meterspur, aber der Streckenbau sollte im Gegenzug billiger werden.

20 Noch weiter gedacht könnte ein Umschwenken auf eine Straßenbahn möglicherweise insgesamt neue Perspektiven für den Streckenverlauf bieten.

Also nicht nur eine geringere Beeinträchtigung der Donk und ggf. eine Akzeptanz seitens der Anwohner, sondern überhaupt ganz andere Linienführungen, insofern sie bei dieser ‘abgespeckten’ Lösung überhaupt noch gewünscht wird.

25 Wie der Name es sagt, kann eine *Straßenbahn* selbstverständlich *auf* einer Straße geführt werden und muss nicht zwingend eine ganz eigene Trasse haben. Die Erreichbarkeit der Haltestellen ist ohnehin besser, wenn schon existierende ortsnahe bzw. durch einen Ort führende Straßen für die Trasse genutzt werden könnten statt die Trasse fernab der Siedlungen zu führen.

30 So könnte eine Straßenbahn wie selbstverständlich ab der Haltestelle „Kaarster See“ im weiteren Verlauf *auf* der Neersener Straße realisiert werden, wodurch die ebenfalls stark überwucherte ehemalige Trasse *neben* der Straße unberührt bleiben würde.

## **Flächen sind keine Gebrauchsgegenstände – und sie wachsen nicht nach**

35 Maßnahmen wie diese der hier zur Debatte stehenden S28-Westverlängerung können und dürfen kein Selbstzweck sein, kein Prestigeprojekt selbstsüchtiger Politik und keine „Dinosaurier“-Planungen wie es vor allem so viele Straßenprojekte es leider immer noch sind – beispielhaft sei hier die A49 durch den Dannenröder Forst in Hessen genannt, die absolut überholt ist und dennoch gebaut werden soll.

40 Dem Schaden, den Baumaßnahmen wie natürlich auch die von mir vorgeschlagene ‘kleine’ Version der S28 unweigerlich anrichten hinsichtlich Flächenverbrauch, Naturzerstörung und Beeinträchtigungen der durchquerten Wohngebiete, müssen zweifelsfreie, möglichst große Vorteile und ein angemessener *Nutzen* gegenüber stehen. Diese Abwägung hat mir größter Sorgfalt zu erfolgen.

Wenn sich dabei ein angemessener Nutzen herausstellt, der den Schaden *weit* überwiegt, dann sollte die Planung realisiert werden.

Bei der Westverlängerung der S28 schätze ich nach allen mir vorliegenden Daten und Erkenntnissen den Nutzen ausreichend hoch, wenn nicht sogar sehr hoch ein, so dass ich diese Pläne nach wie vor unterstütze (bevorzugt jedoch meine kleinere Straßenbahn-Lösung).

5 Viel entscheidender ist jedoch, welche *echten* Ausgleichsmaßnahmen zum Ausgleich vor allem für den unvermeidlichen Flächenverbrauch möglich und realisierbar sind.

Über die ökologische und biologische Qualität der von der Natur zurück eroberten Bahnflächen möchte ich keine Aussage treffen, grundsätzlich bin ich wie Kurt Sasserath der Meinung, dass zunächst einmal *jede* Grünfläche zu schützen und zu bewahren ist.

10 Ich denke jedoch darüber nach, wie eine in meinen Augen sinnvolle Maßnahme, die einen positiven Beitrag zur Verkehrswende liefern kann und ganz sicher liefern wird, so realisiert werden kann, dass nicht nur kein weiterer Schaden an der Natur angerichtet wird, sondern welche Möglichkeiten sich bieten, am Ende möglichst sogar mehr entsiegelte und „grüne“, naturnahe/naturbelassene Flächen zu haben als vor der Baumaßnahme.

15 Zuallererst gibt es da für mich die unbedingte Forderung nach einem **Moratorium** zum Straßenbau, an erster Stelle alle möglichen und sogar schon angedachten Pläne einen weiteren Ausbau der A52 betreffend (z.B. 6-spurig!). Wenn die Reaktivierung der S28-Trasse überhaupt einen Sinn macht, dann kann es nur der sein, Verkehr bzw. Mobilität auf die S28 zu *verlagern* und damit auch und vor allem der A52 weg zu nehmen.

20 Als nächste Perspektive muss es gelingen, durch eine konsequente Weiterentwicklung des ÖPNV im Allgemeinen, vor allem auch des schienengebundenen ÖPNV in der Region, immer mehr Auto- und LKW-Verkehre in der Region überflüssig zu machen. Güter gehören auf die Schiene!

Das könnte und müsste zwingend jetzt noch von Straßen und Autos in Beschlag genommene Flächen frei machen, die dann für eine Umgestaltung zur Verfügung stehen, mehr dazu später.

25 Um diese Richtung einzuschlagen müsste dringend an einem *Gesamtkonzept* Verkehr und Mobilität gearbeitet werden, das MIV, LKW und Güterverkehre, die Schiene und Busverkehre und das Rad in einem Gesamtzusammenhang betrachtet, und dessen oberste Prämisse es sein müsste, den Flächenverbrauch für die Mobilität einzudämmen und idealerweise zu reduzieren.

30 In so einem Konzept hat selbstverständlich auch und im Besonderen der Radverkehr einen hohen Stellenwert. Aber nicht unbedingt in Form von Radschnellwegen wie dem auf dem Eickener Bahndamm geplanten, womit ich zu einem weiteren Punkt, dem ich gerne aus gegebenem Anlass einen eigenen Abschnitt widmen möchte.

### **Der Radschnellweg Krefeld-MG-Eicken – mein *Rat*: *schnell weg* damit!**

35 Je länger ich mich mit dieser Planung befasst habe, desto sinnloser und überflüssiger kam mir dieser Radschnellweg auf dem alten Bahndamm vor.

40 Dabei würde ich schon jetzt durchaus von diesem Radschnellweg profitieren, nämlich auf meinem weg zur Unterrichtsstandort der Kreismusikschule Viersen am St. Bernhard-Gymnasium in Schiefbahn, an dem ich immer am Donnerstag unterrichte und den ich häufig mit dem Rad ansteuere (wenn das Wetter es einigermaßen erlaubt). Aber ich brauche ihn nicht! Der Ausbau und vor allem die Ausbesserung schon vorhandener Wege würde *mir* vollkommen ausreichen.

Nur zu Fuß ist man noch flexibler als mit dem Rad, mit dem Rad ist man aber nicht nur ebenfalls sehr flexibel, sondern zudem sehr schnell unterwegs, natürlich viel schneller als zu Fuß. Ich erreiche alle möglichen Ziele mit dem Rad, kann es dort üblicherweise in der unmittelbaren Nähe abstellen, und bin so vor allem im innerstädtischen Raum ausgesprochen mobil.

5 Was mir aber fehlt, ist vor allem die gute Befahrbarkeit der Strecken, denn viele „Radwege“ hier sind in einem indiskutabel schlechten Zustand, viele auch einfach unsinnig angelegt, und was mir auf jeden Fall fehlt, ist die gute Sicherheit auf *allen* Strecken. Das liegt an der „Auto-Vorrang-Politik“, die vor allem auch in MG nach wie vor vor allem für Radfahrer immer wieder gefährliche, und vor allem an so vielen Stellen wenig bis gänzlich unkomfortable Verhältnisse provoziert. Dabei geht meine For-

10 derung noch nicht einmal in die Richtung neue Radwege zu bauen, jedenfalls nur wenige. Was ich fordere, ist komfortabel und sicher einfach die Straßen selber mit dem Fahrrad nutzen zu können! Denn diese sind fast überall top ausgebaut mit Bügelbrett-glattem Asphalt. Dem Autoverkehr gehört einfach ein Teil dieser Flächen *entzogen*, und diese Flächen müssen an die Radfahrer und Fußgänger gegeben werden, und zwar dann so, dass diese sich nicht wiederum gefährlich in die Que-

15 re kommen.

Für Radwege weitere Flächen zu verbrauchen und zu versiegeln kann ich nicht gutheißen. Wer meint, dass solche Planungen wie der Radschnellweg KR-MG mit seiner Führung auf dem alten Bahndamm ein sinnvoller Beitrag zur Verkehrswende ist, der ist schon der Asphaltlobby aufgesessen. Denn der ist es egal, ob sie Straßen für Autos asphaltieren oder breite Wege für Radfahrer.

20 Damit will ich nicht pauschal alle Radschnellwege verdammen, auch hier ist ein individueller Blick auf jede Maßnahme nötig, und sicher wird es manche sehr sinnvolle Maßnahme dieser Art geben.

Beim Radschnellweg auf dem alten Bahndamm Donk-Eicken scheint mir aber die Bilanz zu sehr negativ in Richtung ökologischer Schaden abzurufen. Ich kann mir sehr gute Alternativen auf den *bestehenden* Wegen und vor allem Straßen im Bereich des alten Bahndamms vorstellen um eine sichere und komfortable Radverbindung-Teilstrecke von MG über Willich nach Krefeld herzustellen. Aber

25 erstens wird in dieser Richtung nichts untersucht und zweitens will man in dieser Stadt nun mal bis heute dem Auto keine Fläche wegnehmen. Es wäre aber eine sinnvolle, wichtige und dringende Aufgabe der Umweltinitiativen, die Stadt in diese Richtung hin zu bewegen.

30 An dieser Stelle scheint ein Widerspruch zu der Passage in der Stellungnahme von 2019 zu existieren, wo ich als Ergänzung zur S28 die Wiedererrichtung einer Stichstrecke vom Bf Neersen bis zum Ende des Bahndamms bei Eicken vorschlage. Dort argumentiere ich, dass so eine Stichstrecke eine optimale Anbindung der angrenzenden Stadtteile an die S28 bringen würde, wodurch die S28 insgesamt mehr Attraktivität und Nutzen für MG bekommen würde.

35 Nach wie vor sehe ich das so, aber in der Diskussion dazu kam der Einwand, dass diese Anbindung auch mit Bussen hergestellt werden könnte, die noch besser die Stadtteile erschließen würden. Insofern relativiert das meinen Vorschlag in der Stellungnahme, so dass ich diesen Punkt daher aktuell lieber offenlassen möchte.

40 Wenn aber weder ein Radschnellweg noch eine Stichstrecke sinnvoll oder nötig sind, sollte der alte Bahndamm besser als Biotop belassen und der Natur zurückgegeben werden. In diesem Fall fiel die Schaden-Nutzen-Bilanz für beide Projekte so deutlich zu Ungunsten der Projekte aus, dass es keinen Sinn macht, sie weiter zu verfolgen.



## Mobil mit wenig CO<sup>2</sup> und weniger Verkehrsflächen – Verkehrswende Fazit

Ich hoffe, dass es deutlich geworden ist, dass ich die S28 nicht einfach so befürworte, weil ich etwa nur ein 'heißer Fan' der Schiene bin ohne Rücksicht auf Verluste, oder weil mir die Belange der Natur und der Anwohner dort egal sind.

- 5 Mir ist es wichtig, klar zu stellen, dass für mich die S28-Weiterführung ein sehr wichtiger Baustein für die dringende Verkehrswende in der Region darstellt, und ja, auch und gerade auf der historischen Trasse, die nun mal planungstechnisch einfach die besten Chancen auf eine absehbare Realisierung bietet.

- 10 Ich hoffe, dass ebenfalls meine Befürchtung nachvollziehbar geworden ist, dass eine Abkehr von der grundsätzlich verfügbaren historischen Trasse jegliche Aussicht auf einen Lückenschluss zwischen „Kaarster See“ und Viersen mit sehr großer Wahrscheinlichkeit zunichtemacht.

- 15 Besonders wichtig ist es mir jedoch, stets den Gedanken in den Vordergrund zu stellen, dass eine Verkehrswende für mich im Kern *die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und des (in den letzten Jahren exorbitant vermehrten) LKW-Verkehrs* bedeutet. Und dass es gilt, die dadurch freiwerdenden Flächen in sinnvolle, schön gestaltete urbane Flächen, aber vor allem auch renaturierte, entsiegelte Flächen um zu gestalten.

Unter dem Stich sollte die Verkehrswende netto mehr Erholungs-, Verweil-, aber auch mehr natürliche, möglichst sich selbst überlassene Flächen frei machen als sie auf der anderen Seite durch z.B. notwendige Lückenschlüsse selber unvermeidlich in Anspruch nimmt.

- 20 Das erfordert einen Blick auf das Ganze, ein wegweisendes **Gesamtkonzept**.

- 25 Mir ist es selbstverständlich klar, dass der Gedanke, Straßen aufzugeben und aufzulassen – wie es bei der Schiene Jahrzehntlang einfach so und in großem Ausmaß gemacht wurde – weder bei der Politik noch in weiten Teilen der Bevölkerung aktuell großen Zuspruch geben wird. Im Gegenteil wird man mich insbesondere wegen solcher Gedanken und Forderungen eher versuchen, als unseriösen Spinner und nicht weiter ernst zu nehmenden Fabulierer/Schwätzer ins politische Abseits zu stellen. Andererseits sehe ich mit größter Sorge die Klimakatastrophe immer mehr Realität werden, und mit Freude und Hoffnung verfolge ich die positiven Initiativen, die besonders von Jüngeren mittlerweile ausgehen, wie z.B. „FFF“. Auch in der Berichterstattung und sogar in der Politik ist ein allmähliches, wenn auch noch vielerorts erst zaghaftes Umdenken erkennbar.

- 30 Die Belastung durch den Verkehr geht vornehmlich von den Straßen, vom Straßenbau aus. Es gibt zwar auch Schienenstrecken und Schienenverkehre, die sehr belastend wirken (z.B. bekanntlich ganz besonders stark die Rheinstalstrecken), aber das ist bei Schienenstrecken eher die Ausnahme als die Regel, wobei es beim aktiven und passiven Lärmschutz bei der Schiene nach wie vor viel ungenutzte Potentiale gibt.

- 35 Ich fände es reichlich perfide, wenn die Belastungen durch den Straßenverkehr argumentativ dazu führen würden, dass entlastende Maßnahmen wie die Errichtung von Schienenstrecken zur Verlagerung der Verkehre verhindert würden. So würde die Straße ihre eigene Konkurrenz sozusagen im Keim ersticken und die guten Alternativen würden das Opfer der schlechten Zustände – die sich dadurch nicht nur nicht verbessern würden, sondern absehbar sogar noch verschlimmern (wie etwa der angedachte 6-spurige Ausbau der A52, für den der Landesregierung die absehbar immer weiter zunehmenden Staus auf der A52 nur weitere Argumente liefern würden).
- 40

Schließlich möchte ich noch darauf hinweisen, dass die Verkehrswende meiner Ansicht nach auch nur dann sozial ausgewogen machbar ist, wenn es ein möglichst gutes ÖPNV-Angebot gibt, das vor allem in den öffentlichen Händen liegt, denn nur so kann die Preisentwicklung und die Preispolitik demokratisch so kontrolliert und gestaltet werden, dass niemand von der Mobilität ausgeschlossen wird, weil sie/er es sich nicht leisten kann.

Noch einmal: es geht um das gute *Gesamtkonzept für die Mobilität in der Region*, bei dem alle Bausteine auf ihre Realisierbarkeit und ihre Sinnhaftigkeit zu überprüfen und zusammen zu fügen sind, und zwar zielgerichtet hin auf eine sowohl verkehrliche und ökologische möglichst optimale Lösung. Die kann und darf nicht im Zu- und Ausbau von Straßen bestehen, sondern allenfalls um deren Rückbau. Dies erfordert von allen einen Blick über den eigenen nahen Horizont, über die Grenzen der eigenen Kommune hinaus. Wenn es keine Alternativen gibt, wird sich die Autolobby freuen und nur weiter ihre Ziele durchsetzen.

Ich bitte um Verständnis für so viel Text und danke vorab für eure Geduld beim Lesen, aber es hatte sich viel angesammelt und ich wollte einen möglichst differenzierten Blick werfen auf den ganzen Komplex um die S28.

Herzlichst euer

Jürgen Löscher

20