

Resolution der Planungsgemeinschaft zum Bahnlärm im Mittelrheintal

(gemäß Beschluss der Regionalvertretung vom 04. Dezember 2018)

Die Regionalversammlung der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald fordert die Landesregierungen von Rheinland-Pfalz, Hessen und Nordrhein-Westfalen sowie die Bundesregierung auf umgehend Schritte zu unternehmen, die zu einem zügigen Bau einer Güterverkehrsentslastungsstrecke für die Schienenstrecken beidseits des Rheins durch das Mittelrheintal zwischen Mainz und Bonn führen.

Ziel ist eine völlige Herausnahme des überörtlichen schienengebundenen Güterverkehrs aus dem Mittelrheintal.

Da sich das Ziel kurzfristig nicht verwirklichen lässt, fordert die Regionalversammlung, die bereits eingeleiteten sowie weitere geeignete Maßnahmen zur Lärmreduzierung so schnell wie möglich durchzuführen.

Begründung/Erläuterungen

Die Region Mittelrhein-Westerwald erstreckt sich auf das Gebiet der kreisfreien Stadt Koblenz sowie der Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen, Cochem-Zell, Mayen-Koblenz, Neuwied, Rhein-Hunsrück-Kreis, Rhein-Lahn-Kreis und Westerwaldkreis und ist eine von fünf Planungsregionen in Rheinland-Pfalz. Der Planungsgemeinschaft obliegen die Aufgaben der überörtlichen, überfachlichen und zusammenfassenden Landesplanung im Gebiet der Region Mittelrhein-Westerwald. Der Planungsraum ist Heimat für über 1,2 Mio. Menschen.

Jeden Tag fahren etwa 500 Züge durch das Rheintal. Die maximale Belastung der Menschen im Tal ist schon seit längerem erreicht. Bei einer Lärmbelastung von bis zu 100 Dezibel pro Zug liegen die Folgen nicht nur in einer Gesundheitsgefährdung der Menschen. Eine solche enorme Belastung hat unmittelbare negative Auswirkungen auf die Wertentwicklung von Immobilien und die touristischen Übernachtungszahlen. Die Wirkung der wunderschönen und einzigartigen Landschaft des Mittelrheintals zwischen Bingen und Remagen/Königswinter wird durch die Entwicklung des Güterverkehrs völlig in den Hintergrund gedrängt.

Weit über 100 Züge nachts zwischen 22 Uhr und 6 Uhr beidseits des Rheins sind für die Bevölkerung nicht mehr erträglich. Nicht nur im Tal selbst, sondern auch auf den angrenzenden Höhenlagen werden die zunehmenden Zuggewegungen zur Belastung. „Die beiden Eisenbahnstrecken links und rechts des Rheins zwischen Bonn-Mainz/Wiesbaden sind Hauptbestandteil des Transeuropäischen Netzes (TEN)“ (RROP2017). Dieses verbindet hier die wirtschaftskräftigen Räume Köln und Rhein/Ruhr mit den Räumen Rhein/Main und Rhein/Neckar, Fernziele sind aber eindeutig die Umschlaghäfen Rotterdam und Genua. Es gibt verschiedene Prognosen über die Zunahme des Güterverkehrs auf den Rheinstrecken, in jedem Fall aber über 30% in den nächsten zehn Jahren.

Die besondere Schutzbedürftigkeit des Mittelrheintals ist durch die Aufnahme in die Liste der Welterbe Stätten ausreichend dokumentiert. „Nur die besten unter den herausragenden Zeugnissen der Menschheits- und Naturgeschichte dürfen den Titel UNESCO-Welterbe tragen“, so der Wortlaut der UNESCO. Das Landesentwicklungsprogramm und auch die Regionalpläne weisen auf diese Problematik seit über einer Dekade ausführlich hin. Und obwohl sich eine Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an den Güterwaggons wie auch an den Schienen abzeichnet, werden sie nicht dazu geeignet sein den enormen weiteren Zuwachs der Lärmbelastung durch den Güterverkehr aus zu gleichen.

Aus Sicht der Regionalversammlung ist es sehr positiv, dass die Bundesregierung die Notwendigkeit einer Ausweichstrecke erkannt hat. Die Einordnung im Bundesverkehrswegeplan als „potentiellen Bedarf“ ist aber nicht ausreichend. Vor allem wenn man die notwendigerweise langen Planungs- und Bauzeiten einer Ausweichstrecke berücksichtigt, so ist ein vordringlicher Bedarf gegeben. Die Regionalversammlung unterstützt ausdrücklich die bisherigen Bemühungen der Landräte, Oberbürgermeister, Bürgermeister und Bürgerinitiativen sowie der regionalen Bundestagsabgeordneten sowie der angesprochenen Landesregierungen.

Bezugnahme

G 57

In den bedeutsamen historischen Kulturlandschaften (Tabelle 4) sollen noch vorhandene, typische landschaftsprägende Strukturen wie Grünlandnutzung, Streuobstwiesen, Weinbau und gliedernde Vegetationselemente erhalten werden. Störungen wie Zerschneidung oder Lärm- und Schadstoffemissionen sollen vermieden bzw. so gering wie möglich gehalten werden.

Z 79

An den beiden Schienenstrecken am Rhein und den weiteren Schienenstrecken, insbesondere an der Mosel und der Siegstrecke sind Lärmsanierungsmaßnahmen bzw. Lärmvermeidungsmaßnahmen weiterzuführen.

Begründung/Erläuterung:

(...)

Die Planungsgemeinschaft hat im Dezember 2006 einen Aufruf zum Thema Bahnlärm verfasst. Vor dem Hintergrund der hohen Belastung des Mittelrheintals durch Bahnlärm, des weiter ansteigenden Eisenbahnverkehrs und der damit verbundenen einschneidenden Beeinträchtigung der Bevölkerung und Touristen sowie Betriebe und damit der Entwicklung dieser Region wurden folgende Forderungen gestellt:

- Vervollständigung passiver Lärmschutzmaßnahmen,
- Maßnahmen an Gleisen und Brücken
- Verlagerung von lärmintensiven Güterwaggons und Lokomotiven sowie
- Fahrverbote bei Überschreitung von Immissionsgrenzwerten.

Dabei wurde unterstrichen, dass bei Nicht-Umsetzung der Forderungen als Alternative nur die Schaffung weiterer Nord-Süd-Verbindungen für den Schienengüterverkehr bleibt. Die Planungsgemeinschaft hat in der Resolution die Städte und Gemeinden im Mittelrheintal aufgerufen, sich zu einer Schutzgemeinschaft gegen den Bahnlärm zusammen zu schließen und sich auch in einer Bürgerversammlung für ihren Lärmschutz einzusetzen.

(...)

Begründung/Erläuterung zu G 130 bis Z 133:

(...)

Da die Region durch den Transitgüterverkehr auf der Straße, aber auch auf den Schienenstrecken im Rheintal sehr stark belastet ist, sollten Teile auf den Frachtschiffsverkehr verlagert werden. Eine weitere Zunahme des Schienengüterverkehrs im Rheintal ist wegen der erheblichen Lärmbelastungen und Erschütterungen zu vermeiden. Eine Schaffung weiterer Nord-Süd-Verbindungen für den Schienengüterverkehr bleibt ein Ziel der Lärmentlastung für das Mittelrheintal. Die Planungsgemeinschaft fordert die Aufnahme einer Alternativtrasse für den Güterverkehr zur Entlastung des Mittelrheintals als Ziel in das Landesentwicklungsprogramm. Güterverkehr auf der Schiene ist nur weiterhin möglich, wenn Lärmvermeidung und Lärmvorsorge beachtet werden. Der Lärmschutz ist auf der ganzen Strecke zu gewährleisten bzw. umzusetzen. Auch im „Masterplan Welterbe Oberes Mittelrheintal - Herausforderungen und Visionen für die zukünftige Entwicklung“ werden der Lärmschutz im Mittelrheintal und eine Alternativtrasse für den Schienengüterverkehr thematisiert. Das Land hat zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 das Vorhaben „Alternative Güterzugstrecke zur Entlastung des Mittelrheintals“ gemeldet.

(...)

G 183

Für das Obere Mittelrheintal wird eine nachhaltige Weiterentwicklung angestrebt, die den hier lebenden Menschen und ansässigen Betrieben ausreichende Erwerbs- und Wirtschaftsgrundlagen bietet.

Begründung/Erläuterung:

Das obere Mittelrheintal, das auch Teile der Regionen Rheinhessen-Nahe sowie Südhessen umfasst, erstreckt sich über eine Fläche von 734 km² mit rd. 170.000 Einwohnern (einschl. Bereiche der Stadt Koblenz). Es ist bedroht durch den Niedergang des Weinbaus, negative Erscheinungsformen des Massentourismus und unzureichende Erwerbsgrundlagen für die Bevölkerung verbunden mit Abwanderung und Überalterung. Besonders gravierend ist der Schienenverkehrslärm, der durch rd. 650 Züge pro Tag beidseits des Rheins verursacht wird; davon sind etwa die Hälfte Güterverkehrszüge.

Z 192

An den beiden Schienenstrecken am Rhein sind Lärmsanierungsmaßnahmen weiterzuführen.

Begründung/Erläuterung:

Die beiden Eisenbahnstrecken links und rechts des Rheins zwischen Bonn-Mainz/Wiesbaden sind Hauptbestandteil des Transeuropäischen Netzes (TEN), sowohl für den Güter- wie auch für den Personenverkehr. Die Belastungen durch Schienenverkehrslärm sind daher außerordentlich hoch. Negativ beeinträchtigt wird dadurch insbesondere die Wohn- und Aufenthaltsqualität, aber auch die Standortqualität für den Tourismus. Die begonnenen Maßnahmen zur Lärmsanierung sollen weitergeführt werden. Dabei soll auf eine stadt- und landschaftsverträgliche Einbindung der Lärmsanierungsmaßnahmen besonders geachtet werden. Langfristig umsetzbarer und wirksamer Lärmschutz kann durch geräuschärmere Schienenfahrzeuge sowie durch eine geeignete Bauweise und Nutzung von Gebäuden bewirkt werden. Zudem gibt es verschiedene Überlegungen für Mittelrheintunnel bzw. einem Westerwald-Taunus-Tunnel. Die Notwendigkeit von Alternativtrassen ist in den Begründungen/Erläuterungen zu Z 79 in Kap. 2.1.3.4 bzw. zu G 130 bis Z 133 in Kap. 3.1.2.3 ausgeführt. Die Planungsgemeinschaft fordert die Aufnahme einer Alternativtrasse für den Güterverkehr zur Entlastung des Mittelrheintals als Ziel in das Landesentwicklungsprogramm. Güterverkehr auf der Schiene ist nur weiterhin möglich, wenn Lärmvermeidung und Lärmvorsorge beachtet werden. Der Lärmschutz ist auf der ganzen Strecke zu gewährleisten bzw. umzusetzen.