



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen
Umweltschäden durch die Bahn e.V.
Herrn
Willi Pusch
Rheinuferstr. 44
56341 Kamp-Bornhofen

Bundesministerium für Digitales und
Verkehr

Referat E 13

Infrastrukturplanung, Elektrifizierung,
Deutschlandtakt, Bahnhöfe

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-4135

ref-e13@bmvi.bund.de
www.bmdv.de

Alternativtrasse von Bonn-Troisdorf bis Mainz-Bischofsheim Eisenbahnkorridor Mittelrhein

Bezug: Ihr Schreiben vom 12.12.2021
Aktenzeichen: E 13/532.2
Datum: Berlin, 14.01.2022
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Pusch, sehr geehrter Herr Schneider,

Herr Bundesminister Dr. Volker Wissing MdB dankt Ihnen für Ihr Schreiben vom 12.12.2021. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Im Hinblick auf die Lärminderung für die Bewohner im Mittelrheintal ergreift das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bereits seit 1999 Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Insgesamt wurden bislang 65 Mio. EUR für Lärmschutz im Weltkulturerbe „Oberes Mittelrheintal“ investiert. Zudem sind zur Umsetzung der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung an der Infrastruktur der Bahnstrecken im Mittelrheintal in den Jahren bis 2026 mit einem Kostenvolumen von über 20 Mio. EUR eingeplant.

Seit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 gilt das im Schienenlärmschutzgesetz geregelte Fahrverbot für laute Güterwagen. Der Betrieb von Güterwagen, die nicht den Grenzwerten der Technischen Spezifikation Interoperabilität Lärm (TSI Noise) entsprechen, ist auf dem deutschen Schienennetz seit dem 13.12.2020 grundsätzlich untersagt. Im Gelegenheitsverkehr dürfen diese „lauten“ Güterwagen nur weiterfahren, wenn sie die zulässigen Lärmemissionswerte bei reduzierter Geschwindigkeit nicht überschreiten.

Im Hinblick auf die Frage der Geschwindigkeitsbegrenzung bei der Beförderung gefährlicher Güter, nimmt die Bundesregierung die Besorgnisse der Bevölkerung ernst. In hochindustrialisierten

Gesellschaften ist es allerdings unabdingbar, dass gefährliche Stoffe und Gegenstände in erheblicher Menge transportiert werden müssen. Umfangreiche Rechtsvorschriften sorgen dafür, dass Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere für Leben und Gesundheit von Menschen, möglichst vermieden werden.

Die Beförderung gefährlicher Güter ist in internationalen und nationalen Rechtsvorschriften umfassend geregelt. Für die sichere Beförderung auf der Schiene gibt es mit der „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)“ ein seit Jahrzehnten eingeführtes internationales Regelwerk, das ausführlich vorschreibt, durch welche Maßnahmen von den am Transport Beteiligten der Schutz von Menschen und der Umwelt zu gewährleisten ist. Die Vorschriften des RID gelten sowohl für den grenzüberschreitenden, als auch den innergemeinschaftlichen und innerstaatlichen Verkehr.

Diese Vorschriften werden unter Berücksichtigung von Erkenntnissen aus Wissenschaft und Technik, aber auch aufgrund von Unfallauswertungen, laufend überprüft und in einem zweijährigen Intervall weiterentwickelt. Besondere Aufmerksamkeit gilt hierbei der Klassifizierung, der Verpackung und der Kennzeichnung der gefährlichen Güter, dem Bau, der Ausrüstung und der Überprüfung der Fahrzeuge und der Tanks, sowie der Ausbildung von Gefahrgutbeauftragten, Triebfahrzeugführern und anderen mit dem Transport gefährlicher Güter befassten Personen.

Die Beachtung der Gefahrgutrechtsvorschriften und des allgemeinen Verkehrsrechts stellt sicher, dass die Allgemeinheit durch die intrinsischen Eigenschaften der beförderten gefährlichen Güter nicht unverhältnismäßig gefährdet wird. Da dies auch für die anderen Verkehrsträger in gleicher Weise sichergestellt wird, sind Einschränkungen bei der Nutzung der Verkehrswege grundsätzlich nicht erforderlich. Das gilt auch und besonders für die Nutzung von Eisenbahnstrecken, bzw. die Nutzung von Eisenbahnstrecken unter bestimmten Bedingungen. Es ist nicht zu erwarten, dass eine behördlich vorgegebene Nutzung bestimmter Strecken einen messbaren Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit des Gefahrguttransportes auf der Schiene leisten und einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn für die Allgemeinheit und die Umwelt bringen würde. Im Gegenteil würden diesbezügliche staatliche Eingriffe zu einer Erschwernis bei der Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr und zu einer ungewollten Verlagerung auf den Straßenverkehr führen. Die Bundesregierung hält daher verkehrslenkende behördliche Maßnahmen im Eisenbahnverkehr nicht für erforderlich.

Die Ergebnisse der laufenden Machbarkeitsstudie zur technischen und wirtschaftlichen Optimierung des Planfalls Korridor Mittelrhein Zielnetz II (BVWP 2030) werden vsl. im Sommer 2022 vorliegen und können damit bei einer ggf. erforderlichen Neubewertung im Ergebnis

Seite 3 von 3

der gem. § 4 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) vorgeschriebenen Bedarfsplanüberprüfung berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Gilka', written over a diagonal line.

Philipp Gilka