



Bürgerinitiative gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V. – Sitz: Kamp-Bornhofen

WIR gegen Bahnlärm in der VG Weißenthurm e.V. – Sitz: Weißenthurm

BIN gegen Bahnlärm e.V. – Sitz: Bad Honnef

Interessengemeinschaft gegen Bahnlärm und -erschütterung e.V. – Sitz: Leutesdorf

Güterverkehrs-Hochleistungskorridor im Mittelrheintal

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben vernommen, dass Ihnen seitens der Deutschen Bahn für den 29.02.2024 eine virtuelle Informationsveranstaltung zum Thema „Generalsanierung“ im Mittelrheintal angeboten wurde.

Am 21. März 2024 wird eine von unserer Seite organisierte und anwaltlich begleitete Informationsveranstaltung zum gleichen Thema stattfinden. Wir möchten Sie aber gerne im Voraus über einige Punkte aufklären, die unserer Erfahrung nach seitens der Deutschen Bahn AG nur zurückhaltend kommuniziert werden:

- Das Ziel der „Generalsanierung“ ist es, die Strecken im Mittelrheintal zu einem Hochleistungskorridor, vorrangig für den zunehmenden europäischen Güterverkehr, auszubauen. Das findet im Rahmen eines geplanten „Hochleistungsnetz 2030“ statt. Auch die Nord- und Südanbindungen (Emmerich – Oberhausen - Köln und Frankfurt – Basel) werden, teils mehrgleisig, ausgebaut.
- Trotz des Begriffes „Sanierung“ findet in Wahrheit eine „Hochrüstung“ für deutlich mehr Verkehrskapazität statt. Es muss nach unserem Kenntnisstand von einer Erhöhung deutlich über 30% ausgegangen werden. Die Kapazitätserhöhung wird von der DB AG explizit als Zielvorgabe des Projekts genannt. Zusammen mit den immer noch vorhandenen freien Kapazitäten ist auch eine Verdopplung des Verkehrs zukünftig nicht unrealistisch.
- Die DB AG weigert sich bisher, diesen Ausbau als eine sogenannte „wesentliche Änderung“ an der Bahnstrecke anzuerkennen. Somit gelte auch weiterhin voller Bestandsschutz und es seien keinerlei zusätzliche Maßnahmen zum Lärm- oder Erschütterungsschutz rechtlich verbindlich vorgeschrieben.
- Die Ihnen vielleicht bekannte und von der DB AG gerne in den Medien beworbene „freiwillige Lärmsanierung“ setzt nur vereinzelt einige kleinere Schutzmaßnahmen um, die nach einem fragwürdig berechneten Nutzen-Kosten-Faktor wirtschaftlich sind. Dort wird aber lediglich ein „Lästigkeitsfaktor“ basierend auf den Mittelwerten der Verkehrszahlen von 2016 zugrunde gelegt. Grenzwerte sollen damit bewusst nicht erreicht werden. Erschütterungsschutz wird freiwillig überhaupt nicht bedacht!
- Bei der „Generalsanierung“ ist keinerlei zusätzlicher Lärmschutz geplant. Man wird lediglich noch offene, bereits längst geplante, „freiwillige“ kleine Lärmschutzwände fertigstellen. Das wird in den Pressemitteilungen aber gerne so dargestellt, als sei das eine Verbesserung durch das Projekt „Generalsanierung“.



Bürgerinitiative gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V. – Sitz: Kamp-Bornhofen

WIR gegen Bahnlärm in der VG Weißenthurm e.V. – Sitz: Weißenthurm

BIN gegen Bahnlärm e.V. – Sitz: Bad Honnef

Interessengemeinschaft gegen Bahnlärm und -erschütterung e.V. – Sitz: Leutesdorf

- Handelte es sich bei der „Generalsanierung“ um eine „wesentliche Änderung“, wären auch Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz im Rahmen der gesetzlich verbindlichen „Lärmvorsorge“ mit strengen, gesetzlich festgelegten Grenzwerten nach der Lärmschutzverordnung vorgeschrieben.
Anderorts reicht dazu bereits eine Streckenelektrifizierung aus, auch wenn dort lediglich überschaubarer Personenverkehr stattfindet. Beispielsweise jüngst die Allgäustrecke mit der schönen Stadt Lindau (Bodensee). In dem Fall spielt die Wirtschaftlichkeit der Schutzmaßnahmen nur eine untergeordnete Rolle!

Wir appellieren an Sie: Setzen Sie sich mit aller Kraft dafür ein, unser schönes Rheintal als lebenswerten Wohn- und Wirtschaftsraum zu erhalten. Wir sind überzeugt, dass bei einem Hochleistungskorridor mitten durch unsere Altstädte und Wohngebiete deutlich mehr in den Schutz investiert werden muss, als das bisher der Fall ist. Und das auf Basis von rechtlich verbindlichen Grenzwerten, wie sie die bei Ausbauten anzuwendende rechtliche Lärmvorsorge vorschreibt. Die alleinige Hoffnung auf eine eventuell in Jahrzehnten zu errichtende Alternativtrasse reicht nicht aus!

Die Lärmvorsorge greift beim Neubau und bei wesentlichen Veränderungen von Schienenwegen und schreibt verbindlich einzuhaltende Grenzwerte vor. Auf sie besteht ein gesetzlicher Anspruch. Bei der Lärmsanierung handelt es sich dagegen um ein freiwilliges Programm des Bundes für Lärmschutzmaßnahmen an solchen Schienenwegen, die baulich unverändert fortbestehen. Hier werden keine Lärmgrenzwerte vorgegeben und es besteht kein Anspruch auf Durchführung.

Wenn erst täglich ca. 800 bis 1.000 Züge durch das Mittelrheintal donnern, statt derzeit ca. 400 bis 500, ist es zu spät. Infolge wird der Tourismus weiter Schaden nehmen, Immobilien verlieren an Wert, Wirtschaftsunternehmen wandern ab, historische Ortskerne veröden und viele Menschen werden mehr noch als bisher eine Region verlassen, in der es sich nicht mehr „gut und gerne leben lässt“!

Aufgeschreckt durch die aktuellen Vorgänge, wollen auch wir Bürgerinitiativen entlang des Mittelrheintals von Mainz/Wiesbaden bis Bonn unsere Zusammenarbeit intensivieren. Wir hoffen dabei auch auf Ihre politische Unterstützung zum Wohle der hier lebenden Menschen und Unternehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Willi Pusch

Rolf Papen

Erich Schneider

Gerd Kirchhoff



Bürgerinitiative gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V. – Sitz: Kamp-Bornhofen
 WIR gegen Bahnlärm in der VG Weißenthurm e.V. – Sitz: Weißenthurm
 BIN gegen Bahnlärm e.V. – Sitz: Bad Honnef
 Interessengemeinschaft gegen Bahnlärm und -erschütterung e.V. – Sitz: Leutesdorf

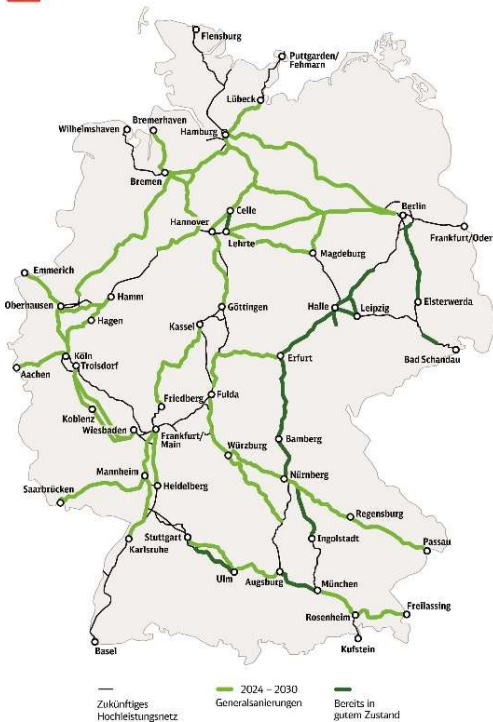
Abschließend ein alarmierendes Zitat aus dem "Masterplan Welterbe Oberes Mittelrheintal" des "Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung Rheinland-Pfalz" von 2013 (welches sich natürlich auch auf das untere Mittelrheintal übertragen lässt):

"Der Bahnlärm ist ein Grund für die Abwanderung von Menschen und Unternehmen. Er verhindert weitere Zuwanderung und hält Touristen von längeren Aufenthalten mit Übernachtungen ab. Diese Entwicklung wirkt wie eine Abwärtsspirale, welche die regionalwirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung im Oberen Mittelrheintal zu hemmen vermag und sich auch auf die Kulturlandschaft auswirkt."



Das Hochleistungsnetz der DB bis 2030

Strecken und Streckenabschnitte mit guter bis sehr guter Qualität



Tempo dank Digitalisierung

Mit der **Digitalisierung** und **ETCS** erhöhen wir die **Kapazität** auf dem **Gleis**. Es können also **rund 30 % mehr Züge** fahren.

Das ist **einfacher und günstiger** als ganz **neue Gleise** zu bauen.

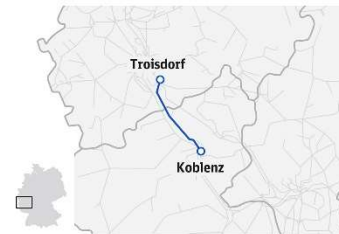
Deswegen rüsten wir **immer mehr Strecken** mit **ETCS** und **moderner Stellwerkstechnik** aus.

Von: Facebook-Auftritt der Deutschen Bahn



Auf dem Weg zum Hochleistungsnetz

Generalsanierung im Jahr 2026



— Streckenabschnitt Troisdorf – Koblenz



Auf dem Weg zum Hochleistungsnetz

Generalsanierung im Jahr 2026



— Streckenabschnitt Koblenz – Wiesbaden



Auf dem Weg zum Hochleistungsnetz

Generalsanierung im Jahr 2028



— Streckenabschnitt Koblenz – Bonn – Köln



Auf dem Weg zum Hochleistungsnetz

Generalsanierung im Jahr 2028



— Streckenabschnitt Koblenz – Mainz