

Bürgervertreter und Bürgerinitiativen sorgen sich um die Zukunft des Unteren Mittelrheintals



v.l.: Rolf Papen (BI Weißenthurm) Achim Hallerbach, Landrat des Landkreises Neuwied und Erich Schneider (BI Leutesdorf) beim Arbeitsgespräch am 05.09.2023 in Neuwied

Foto: Martin Boden, Kreisverwaltung Neuwied

Der 10. November 2013 war ein Schicksalstag für das Mittelrheintal. An diesem Tag wurden die über 150 Jahre alten links- und rechtsrheinischen Bahntrassen zum europäischen „Güterzugkorridor 1“ erklärt. Dieser Korridor 1 soll den reibungslosen Schienengüterverkehr von den Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam mit dem italienischen Hafen Genua gewährleisten.

Bereits drei Jahre vorher, am 15. Juni 2010, hatte das Europäische Parlament eine Verordnung erlassen, die neun Gütervorrangkorridore in Europa vorsah, von denen drei durch Deutschland verlaufen sollten. Das enge und einzigartige Mittelrheintal von Bonn bis Bingen, wurde dabei ohne Rücksicht auf Menschen, Natur und Umwelt, ein Teilabschnitt des Korridor 1.

In weiser Voraussicht bauten die Niederländer zeitgerecht von 1998 bis 2007 von der Küste bis zur deutschen Grenze eine reine, 160 Kilometer lange Güterzugtrasse. Diese Trasse ist nach dem niederländischen Landstrich Betuwe benannt, durch den sie in großen Teilen verläuft. Wer diese „Betuwe-Route“ vor Ort erkundet, wird schnell feststellen, dass sie Ortschaften ausspart und die niederländischen Kühe mit ausgedehnten und viele Meter hohen Lärmschutzwänden erheblich besser vor Bahnlärm schützt, als Deutschland seine Bahnanwohner.

Die Schweizer beendeten 2016 nach einer einzigartigen Kraftanstrengung, den 1999 begonnenen 57 Kilometer langen St. Gotthard - Basistunnel.

Somit hatten die Niederländer und die Schweizer bezüglich des europäischen Güterzug-Korridors 1 ihre „Hausaufgaben“ gemacht.

Anders in Deutschland: Auch wenn hier viel über die Ertüchtigung von Entlastungstrassen für das Mittelrheintal - zum Beispiel über Gießen oder Gerolstein - oder gar von einem Westerwald-Taunus-Tunnel von Mainz-Bischofsheim bis Troisdorf geredet wurde, geschah seit dem 15. Juni 2010 in Deutschland so gut wie nichts! Besonders nachdenklich stimmt der Umstand, dass schon damals das Mittelrheintal als meistbefahrenste Güterzugtrasse Europas und als gefährlichste Bahnstrecke Deutschlands bezeichnet wurde.

Zu Recht forderte daher im Juni 2016 der neu ernannte rheinland-pfälzische Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Dr. Volker Wissing: „Eine alternative Güterzugstrecke ist unabdingbar. Wir erwarten, dass die Trasse zwischen Mainz-Bischofsheim und Troisdorf im Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wird. Ich werde dazu weitere Gespräche mit den beteiligten Ländern und dem Bund führen.“

Anfang 2019 stellt Dr. Wissing dann resignierend fest: „Ich habe den Eindruck, dass der Bund die alternative Güterverkehrsstrecke nicht will. Wenn dem so ist, dann soll der Bund das auch klar sagen.“ Infolge hielt er am 15.03.2019 im Deutschen Bundestag, eine viel beachtete und von den Bürgerinitiativen des Unteren Mittelrheintals begeistert aufgenommene Rede. Insbesondere folgende Aussage führte zu uneingeschränkter Zustimmung und zu großen Erwartungen hinsichtlich der Lösung des Bahnlärmproblems im Mittelrheintal: „Wer das fordert (*Die Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene*), gleichzeitig aber nicht dafür sorgt, dass wir eine den Menschen zumutbare Nord- Südachse haben, der betreibt unehrliche Politik – und das ist in den heutigen Zeiten kein Beitrag, um die Menschen für unsere lebendige Demokratie zu begeistern.“ So Dr. Wissing 2019.

Vor diesem Hintergrund sind es aktuell zwei Ereignisse unter der Verantwortung des jetzigen Bundesverkehrsminister Dr. Wissing, die viele Menschen im Mittelrheintal verunsichern, enttäuschen und empören, weil sie insbesondere für das Untere Mittelrheintal von Koblenz bis Bonn zu verhängnisvollen Konsequenzen führen können.

Ereignis I: Am **03.August 2023** veröffentlichte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die „Machbarkeitsstudie Mittelrhein“.

In dieser Studie werden vier Varianten möglicher Entlastungstrassen für das Mittelrheintal vorgestellt, die alle bei Mainz-Bischofsheim beginnen und den Taunus, sowie den Westerwald durchqueren. Die Varianten I bis III schützen aber fast ausschließlich das Obere Mittelrheintal, da sie bei Neuwied (Variante I und II) bzw. bei Linz (Variante III) auf die alte rechtsrheinische Bahntrasse geführt werden.

Lediglich die Variante IV verläuft von Mainz-Bischofsheim bis Troisdorf außerhalb des Mittelrheintals und entspricht in etwa den früheren Überlegungen zum sogenannten Westerwald-Taunus-Tunnel.

Sowohl Erich Schneider Vorsitzender der Bürgerinitiative „IG gegen Bahnlärm und - Erschütterung e.V. Leutesdorf“, als auch Rolf Papen, Vorsitzender der Bürgerinitiative „WIR gegen Bahnlärm in der VG Weißenthurm e.V.“, vertreten die Überzeugung, dass die Varianten I bis III eine erneute massive und inakzeptable Benachteiligung des Unteren Mittelrheintals hinsichtlich der Bahnlärmproblematik darstellen würden.

Darüber hinaus sind beide davon überzeugt, dass diese drei Varianten zu einer massiven Zunahme der Belastungen durch Bahnemissionen für viele Menschen im Unteren Mittelrheintal führen und daher keinesfalls hingenommen werden dürfen.

Diesbezüglich wurden bis zur Grenze zu NRW von Rolf Papen (linksrheinisch) und von Erich Schneider (rechtsrheinisch), im Nachgang zur Veröffentlichung der „Machbarkeitsstudie Mittelrhein“ Abgeordnete, Landräte und Bürgermeister der Region Unteres Mittelrheintal angeschrieben bzw. informiert und um Unterstützung gebeten.

Dankenswerterweise haben unter anderem der Bundestagsabgeordnete Josef Oster, der Landrat des Kreises Mayen-Koblenz Dr. Alexander Saftig, sowie der Bürgermeister der Verbandsgemeinde Weißenthurm Thomas Przybylla, Bundesverkehrsminister Dr. Wissing angeschrieben und lediglich die Variante IV als eine für das Untere Mittelrheintal akzeptable Lösung gewertet, sowie deren zeitnahe Planung und Umsetzung gefordert.

Angemerkt sei, dass alle vier Varianten in der Studie als derzeit weiterhin „unwirtschaftlich“ eingestuft und daher auf den „Sankt Nimmerleinstag“ verschoben wurden. Wieder einmal werden wirtschaftliche Interessen dem Schutz von Menschen, Natur und Umwelt im Mittelrheintal vorgezogen!

Ereignis II: Am **19. September 2023** erreichte die Kreise und Kommunen des Mittelrheintals ein Schreiben der DB Netz AG, in der die „Generalsanierung“ des Mittelrheintals und der Umbau zur „Hochleistungsstrasse“ (rechtsrheinisch in 2026 und linksrheinisch in 2028) angekündigt wurde.

Nachdem von der Bundesregierung hinsichtlich der Entlastung des Mittelrheintals über Jahrzehnte keine ernsthaften Anstrengungen unternommen wurden, lässt man nun die Katze aus dem Sack:

Anders als den Niederländern oder den Schweizern fällt dem Bundesverkehrsministerium der viertgrößten Industrienation der Welt 2023 nichts Besseres ein, als die mehr als 150 Jahre alten und für den Schienengüterverkehr der Gegenwart und Zukunft völlig ungeeigneten Bahntrassen im engen und dicht besiedelten Mittelrheintal von Bingen bis Bonn, zum „Hochleistungsnetz“ umzubauen.

Damit steht fest:

1. Selbst nach der Festlegung des Mittelrheintals zum europäischen Güterzug Korridor 1 im Jahr 2010 und trotz vieler gegenteiliger Beteuerungen, Sonntagsreden und Lippenbekenntnisse, war – anders als in den Niederlanden und der Schweiz - keiner Bundesregierung ernsthaft an einer Entlastung des Mittelrheintals vom Schienengüterverkehr gelegen.

2. Stattdessen wird das Mittelrheintal im Interesse des weltweiten und europäischen Handels und Warenverkehrs – und damit in Wahrheit also für rein wirtschaftlicher Interessen - zu einem europäischen Güterzug-Hochleistungs-Netz umgebaut, mit noch mehr Bahnemissionen wie Lärm, Erschütterungen und Feinstaubentwicklung zulasten der Gesundheit und Lebensqualität zig tausender Menschen. Das damit auch das Unfallrisiko steigt, mit gegebenenfalls verheerenden Auswirkungen bei Güterzugunfällen mit Gefahrgut in den engen Ortsdurchfahrten, versteht sich von selbst!

Die damit einhergehenden möglichen Langzeitfolgen sind nicht hinnehmbar: Der Tourismus wird eingehen, Immobilien verlieren an Wert, Wirtschaftsunternehmen wandern ab, historische Ortskerne veröden und viele Menschen werden eine Region verlassen, in der es sich nicht mehr „gut und gerne leben lässt“!

3. Die wohl schlimmste und folgenreichste Erkenntnis, welche das Vertrauen in die Politik weiter beschädigt, lautet derzeit: Der Erhalt und die Zukunft des Mittelrheintals von Bingen bis Bonn als einer weltweit einzigartigen Natur- und Kulturlandschaft mit seinen über 500.000 dort lebenden Menschen, war und ist den politisch verantwortlichen Akteuren in Berlin keine 10 bis 20 Mrd. Euro für eine Güterzug-Neubautrasse wert. Dies ist der eigentliche Skandal, der sehr viele Menschen umtreibt, weil sich dieses Verhalten „außerhalb der gesellschaftlichen Wertevorstellung“ bewegt

Einen für das Untere Mittelrheintal sehr wichtigen und hoffnungsvollen Lichtblick liefert eine E-Mail vom 29.09.2023 von Frau Sandra Katz, der Leiterin der Lärm- West der DB Netz AG Köln:

Darin erklärt Frau Katz: „Die Lärmsanierung ist Bestandteil der Generalsanierungen. Bei der Planung berücksichtigt werden alle im Gesamtkonzept der Lärmsanierung vorgesehenen Ortsdurchfahrten. Mit dem BMDV ist bereits abgestimmt, dass wir im Rahmen der Generalsanierungen von der eigentlichen Priorisierungslogik abweichen dürfen.“

Dies bedeutet, dass auch die Kommunen im Unteren Mittelrheintal nicht erst im Zeitraum 2035 – 2040, sondern bereits 2026 bzw. 2028 weiteren Bahnlärmschutz erhalten sollen. Dass die DB Netz AG, wie schon in der Vergangenheit, auch diesbezüglich engagiert und kompetent ihr Bestes geben wird, steht außer Zweifel.

Abschließend sei an die folgende Aussage von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing im SWR-Sommer-Interview 2022 zur Bahnlärmsituation im Mittelrheintal erinnert, die hoffen lässt: "Ich weiß, was Lärmbelästigung für die Menschen dort bedeutet. Ich kenne das als Landesverkehrsminister. Diese Alternativtrasse muss kommen.“

Pressemitteilung vom 04.10.2023 der Bürgerinitiative „WIR gegen Bahnlärm in der VG Weißenthurm e.V.“