

BI „Wir gegen Bahnlärm in der VG Vallendar“ in Sorge um die Zukunft des Mittelrheintals

Aussagen und Handlungen der Politiker oft im Widerspruch zueinander

Vallendar. Der Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing stellte im Sommerinterview mit dem SWR im Juli 2023 zur Bahnlärmsituation im Mittelrheintal fest: „Also unser Ziel ist es, eine alternative Trassenführung zu finden. Diese Strecke ist dermaßen belastet, dass man hier nichts mehr zumuten kann.“

Und weiter (im Februar 2024) erklärte Dr. Wissing, dass bis zum Jahr 2051 deutschlandweit ein Plus beim Güterverkehrsaufkommen von 46 Prozent und auf der Schiene ein Zuwachs von 33 Prozent erwartet wird und er fügte an: „Wir müssen uns ehrlich die Frage stellen, wie der Verkehr über die Infrastrukturen, die wir jetzt etwa im Mittelrheintal haben, abgewickelt werden soll. Ohne Investitionen in neue Strecken wird das schwer möglich sein.“ Soweit die Aussagen bzw. Versprechungen aus berufenem Munde.

Aber statt der Investition in eine Güterzug-Neubaustrasse für den Schienen-Güterverkehr der Zukunft und zur Entlastung des Mittelrheintals von Bingen bis Bonn, geschieht nun das genaue Gegenteil: Das Mittelrheintal wird mit der „Generalsanierung“ 2026 rechtsrheinisch und 2028 linksrheinisch sowie mit der damit einhergehenden „Digitalisierung“ der Bahntrassen und dem Umbau zum „Hochleistungskorridor“ für die Aufnahme von deutlich mehr Güterzügen fit gemacht. In Folge wird das Zugaufkommen im Mittelrheintal von derzeit ca. 400 Zügen täglich, zukünftig ganz erheblich zunehmen mit fatalen Folgen für unsere Region! Sowohl für die Bewohnerinnen und Bewohner, als auch für den Tourismus.

Dabei ist schon heute eine deutliche Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen. Die Deutsche Bahn geht sogar selbst davon aus, dass auch ohne die Ertüchtigung zur Hochleistungsstrecke die bestehende Trasse noch mehr Verkehr aufnehmen könnte. Diese Feststellung findet ihre Bestätigung auch in einer Präsentation der DB InfraGO AG zur Generalsanierung „Rechter Rhein“ vom 3. April 2024. Dort wird unmissverständlich festgestellt und bestätigt: „Die Strecke könnte schon heute deutlich mehr Züge aufnehmen“. Die Hochleistungsstrecke könnte dann aber noch mehr aufnehmen. Die Folgen wären: Die Immobilien wären nichts mehr wert. Die Bewohnerinnen und Bewohner würden wegziehen, und die Touristen blieben aus. Das aber kann doch niemand wirklich wollen. Deshalb ist hier ein Umdenken dringend erforderlich. Außerdem werden oberhalb und unterhalb des Mittelrheintales zusätzliche Gleise gebaut. Von den ZARA-Häfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam bis Italien, im nördlichen Anschlussbereich zum Mittelrheintal, von Emmerich bis Köln, ein zusätzliches Gleis gebaut und im südlichen Anschlussbereich von Frankfurt bis Basel werden sogar zwei zusätzliche Gleise eingebaut. Mit diesen Baumaßnahmen werden Voraussetzungen geschaffen, noch mehr Güterzüge durch das enge Mittelrheintal und die historischen Ortskerne und Wohngebiete pressen zu können.

Zugdurchfahrten im

„Minutentakt“ erwartet

Es ist also nicht unwahrscheinlich, dass zukünftig statt 400 Züge 700 und mehr Züge täglich im Mittelrheintal verkehren! Zugdurchfahrten im „Minutentakt“ werden dann bittere Realität! Somit stehen dem Mittelrheintal und vielen der dort lebenden Menschen, mit Wissen und Wollen von Bund und Bahn und entgegen von Beschwichtigungen und Beteuerungen, sehr schwere Zeiten bevor.

Mit der Generalsanierung sollen auch neue und längere Überholgleise und zusätzliche Weichen eingebaut

werden. Neben noch mehr Bahnemissionen wie Lärm, Erschütterungen und Feinstaubentwicklung, nimmt letztendlich auch die Gefährdung der Bahnanwohner - insbesondere durch noch mehr Güterzüge mit Gefahrgut - weiter zu! Ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz soll den Bahnanwohnern im Mittelrheintal aber weiterhin verwehrt bleiben. Der Bestandsschutz der Bahn behält Vorrang vor dem Schutz der Menschen!

Forderungskatalog

Bei einer Zusammenkunft am 4. April 2024 mit dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG Dr. Klaus Vornhusen von Willi Pusch (BI Oberes Mittelrheintal) und Rolf Papen (BI Weißenthurm) in Kamp-Bornhofen übergab Papen eine Liste der Weißenthurmer Bürgerinitiative mit fünf für die Zukunft des Mittelrheintals entscheidenden Forderungen an Bund und Bahn, denen die BI „Wir gegen Bahnlärm in der VG Vallendar“ sich hiermit anschließen bzw. ergänzen wollen.

- 1.) Sofortige Gleichbehandlung des ganzen Mittelrheintals von Bingen bis Koblenz und von Koblenz bis Bonn über einen neu zu schaffenden Beirat!
- 2.) Aufhebung des Bestandsschutzes im Mittelrheintal von Bingen bis Bonn, infolge des „Umbaus zum Hochleistungsnetz“ ab 2028 und Umsetzung aller Lärmschutzmaßnahmen!
- 3.) Deckelung der Zugzahlen nach dem Umbau des Mittelrheintals zum Hochleistungsnetz auf maximal 500 Zugdurchfahrten täglich bzw. in 24 Stunden!
- 4.) Sofortige Geschwindigkeitsbegrenzungen der Züge bei Ortsdurchfahrten, insbesondere für Güterzüge mit Gefahrgut, sowie alle Monitoring-Stationen aufrüsten, damit radgenaue Daten erfasst werden und diese verbindlich an die Wagenhalter übermittelt werden!
- 5.) Zeitnahe Planung und Bau einer Güterzug-Neubaustrecke zur Entlastung des Mittelrheintals von Bingen bis Bonn, insbesondere zur nachhaltigen Entlastung vom europäischen Güterzug-Transitverkehr! Sollten sich Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing und die Deutsche Bahn AG gegenüber diesen Forderungen weiterhin verschließen und den europäischen Schienengüter-Transitverkehr auch zukünftig auf den über 160 Jahre alten Trassen im engen Mittelrheintal bewältigen wollen, wird die Region bald nicht mehr wiederzuerkennen sein.

Für Vallendar wird wohl aus statischen Gründen, im Bereich der Viadukte, keine Lärmschutzwand möglich sein. Daher ist es umso wichtiger, dass die anderen Maßnahmen alle umgesetzt werden. Hier ist in erster Linie die Neubaustrecke gemeint.

Nun kommt es darauf an, auf kommunaler-, Landes- und Bundesebene alles daran zu setzen, das Schlimmste noch zu verhindern. Pressemitteilung

BI „Wir gegen Bahnlärm

in der VG Vallendar“