

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

**Dr. Norbert Salomon**

Ministerialdirektor

HAUSANSCHRIFT  
Robert-Schumann-Platz 1  
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT  
Postfach 200100  
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-2400  
FAX +49 (0)228 99-300-807-2400

**Betreff: Projekt Korridor Mittelrhein: Zielnetz II**

poststelle@bmvi.bund.de  
www.bmvi.de

Bezug: Ihr Schreiben vom 15.11.2018  
Aktenzeichen: G11/3211.1/1  
Datum: Bonn, 10.12.2018  
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Pusch,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 15.11.2018 zum Projekt „Korridor Mittelrhein: Zielnetz II“. Herr Minister hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Ihre Enttäuschung über den ausbleibenden Aufstieg des Projekts in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene ist nachvollziehbar. Gleichwohl wollen wir Ihnen mitteilen, dass sich die Bundesregierung für eine stärkere Entlastung der Mittelrheinstrecken einsetzt.

Die Strecke Köln/Hagen – Siegen – Gießen – Hanau ist als Bestandteil des Zielnetzes I des Mittelrheinkorridors im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 enthalten. Die Strecke weist Potentiale auf, um die Strecken im Rheintal zu entlasten und stellt insbesondere für Züge der Relation Nordseehäfen/Ruhrgebiet – Bayern/Österreich/Südosteuropa eine deutlich attraktivere Wegführung dar, da sie um 40 km kürzer ist als die Rheinstrecke. Somit lassen sich etwa 20 Züge pro Tag von der Rheinstrecke verlagern.

Dem Bundesverkehrswegeplan 2030 liegt die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 zu Grunde. Die daraus abgeleiteten verkehrlichen Anforderungen werden im Mittelrheinkorridor erfüllt, da die rechts- und linksrheinischen Strecken ausreichende Kapazitäten aufweisen, um das erwartete Wachstum im Schienenverkehr bis 2030 aufnehmen zu können. Um den Bau einer Neubaustrecke für den Güterverkehr

wirtschaftlich begründen zu können, müsste sich das Verkehrsaufkommen des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene im Mittelrheintal deutlich, etwa um den Faktor 10, über die bis 2030 prognostizierte Zugzahlen hinaus erhöhen. Wann dieser Zustand erreicht sein wird, kann heute nicht belastbar eingeschätzt werden.

Dennoch sollen unabhängig vom Wirtschaftlichkeitsnachweis im Zuge einer Machbarkeitsstudie bereits jetzt Vorplanungsprozesse für das Projekt vorbereitet werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) legt zunächst den Untersuchungsrahmen der Machbarkeitsstudie fest. Zum genauen zeitlichen Ablauf der Machbarkeitsstudie kann gegenwärtig jedoch noch keine Auskunft geben werden.

Das entscheidende Kriterium für den Aufstieg eines Projekts in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene ist der Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV). Für den Aufstieg muss ein Ergebnis von über 1 vorliegen. Dies war bei beiden Projekten (Projekt Koblenz – Mainz und Projekt Korridor Mittelrhein: Zielnetz II) nicht der Fall, weshalb diese nicht in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen konnten. Die Lärmschutzmaßnahmen werden im Rahmen der gutachterlichen Bewertung berücksichtigt, machen aber nur einen Teil des Gesamtergebnisses aus.

Die Lärmsanierung im Weltkulturerbe „Oberes Mittelrheintal“ ist seit vielen Jahren ein besonderes Anliegen des Bundes und erfährt eine besondere Aufmerksamkeit. Durch den Bund wurden für Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich seit 1999 insgesamt 65 Mio. Euro investiert.

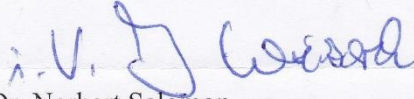
Mit der Einrichtung des Beirates „Leiseres Mittelrheintal“ im Dezember 2012 sollten im Bereich des Weltkulturerbes „Oberes Mittelrheintal“ über die geltenden Regeln der Lärmsanierung an bestehenden Eisenbahnstrecken hinaus zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen gefördert werden. Im Ergebnis der vom BMVI finanzierten Machbarkeitsstudien sind zusätzliche Lärmsanierungsmaßnahmen mit einem Gesamtkostenvolumen von ca. 112 Mio. Euro vorgesehen. Aktuell wird mit der Umsetzung dieser Vorhaben begonnen.

Im Detail sind konventionelle und niedrige Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von ca. 32 km zur Umsetzung vorgesehen. Der Einsatz von Geländerausfachungen ist auf einer Gesamtlänge von 2,6 km beabsichtigt. Darüber hinaus werden noch auf einer Strecke von etwa 100 km Schienenstegdämpfer oder Schienenstegabschirmungen verbaut. Der Einbau der Schienenstegdämpfer hat im Oktober 2018 begonnen. Schienenschmiereinrichtungen sind auf einer Strecke von 2,6 km geplant.

Seite 3 von 3

Alle weiteren Maßnahmen des allgemeinen Lärmschutzes wie das lärmabhängige Trassenpreissystem, die Umrüstung der Güterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremssohlen oder die Untersagung lauter Güterwagen ab 2020 kommen auch dem Mittelrheintal zu Gute.

Mit freundlichen Grüßen

  
Dr. Norbert Salomon