



VERBANDSGEMEINDE
LORELEY

Pressemitteilung

Dolkstraße 3
56346 St. Goarshausen

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Herr Marvin Gollnow
Telefon: 06771/919-114
Telefax: 06771/919-135
Mail: m.gollnow@vg-loreley.de

St. Goarshausen, 18.07.2023

Sperrfrist: keine

Nach Nichtreaktion lässt Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing antworten

Gerade zwei Tage alt war die Pressemeldung der Verbandsgemeinde Loreley, dass Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing seit 31. März 2023 keine Reaktion hinsichtlich der Themen Tempolimit und Alternativtrasse für den Schienengüterverkehr im Mittelrheintal gezeigt hatte, landete ein Schreiben datiert auf 6. Juli 2023 in Berlin am 13. Juli 2023 auf den Tisch des Bürgermeisters der Verbandsgemeinde Loreley, Mike Weiland. „Der Inhalt zeigt nichts großartiges Neues auf und der Brief hatte offensichtlich einen langen Laufweg, aber immerhin gibt es nun eine Reaktion, wenn auch nur durch die Leiterin der Abteilung Eisenbahnen“, so Mike Weiland.

Wortlaut des Schreibens von Abteilungsleiterin Prof. Dr.-Ing. Corinna Salander:

„Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 31.03.2023 an Herrn Bundesminister Volker Wissing MdB, in dem Sie die Themen Tempolimit und Alternativtrasse für den Schienengüterverkehr im Mittelrhein ansprechen. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ist die enorme Belastung des Weltkulturerbes Oberes Mittelrheintal aufgrund des Schienenverkehrs sehr bewusst. Seit Beginn der freiwilligen Lärmsanierung an den bestehenden Schienenwegen des Bundes erfährt das Mittelrheintal deshalb eine besondere Aufmerksamkeit.

Zu der Thematik einer Geschwindigkeitsobergrenze von 50 km/h in den Nachtstunden für Schienengüterzüge kann ich Ihnen mitteilen, dass nach derzeit geltendem Recht nur der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die Geschwindigkeit von Zügen festlegen kann. Dabei müssen technische, betriebliche, wirtschaftliche

und zugangsrechtliche Parameter berücksichtigt werden. Eine allein aus Gründen des Lärmschutzes angeordnete Geschwindigkeitsreduzierung in Ortslagen ist bei geltender Rechtslage nicht möglich. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen im Bereich geschlossener Ortschaften würde im Schienengüterverkehr – anders als im Straßenverkehr – großen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der betroffenen Strecke haben und damit Transportkapazität reduzieren. Dies steht im Widerspruch zu der auch aus klimapolitischen Gründen angestrebten Erhöhung des Schienenverkehrsanteils am Güterverkehr.

Wie bereits eine Studie des Bundesverbands der Deutschen Industrie, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen und des Verbands der Güterwagenhalter in Deutschland aus dem Jahre 2014 zeigt auch eine aktuelle Untersuchung des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung, dass Geschwindigkeitsreduzierungen zu erheblichen Kapazitätsverlusten führen und Zugtrassen nicht oder nicht mehr nachfragegerecht angeboten werden können. Dies hätte gravierende Folgewirkungen für die Nutzung des gesamten Schienennetzes.

Im Hinblick auf die hohe Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner im Mittelrheintal, die Bedeutung des Korridors für den Schienenverkehr und die zu erwartenden außergewöhnlichen langen Planungs- und Realisierungszeiten hat das BMDV für diesen Korridor eine vertiefende Machbarkeitsstudie beauftragt. Ziel der Studie ist die technische und wirtschaftliche Optimierung des Planfalls Korridor Mittelrhein Zielnetz II (BVWP 2030). Gegenstand der Untersuchung ist die Identifizierung von verkehrlich sinnvollen und abgeschlossenen Streckenabschnitten. Damit kann bei entsprechender Verkehrsentwicklung das Gesamtvorhaben kostenoptimiert in aufeinander aufbauenden Ausbaustufen realisiert werden. Die Ergebnisse der Bewertung der Trassenvarianten sollen im Sommer 2023 in der Region vorgestellt werden. Eine Terminierung findet derzeit statt. Die Studie soll im Anschluss auf den Seiten des BMDV veröffentlicht werden.“

Vorsicht und Aufmerksamkeit ist im Mittelrheintal geboten

Bürgermeister Mike Weiland ist von der Antwort, auch wenn hierin Bewertungsergebnisse für Sommer 2023 angekündigt werden, nicht sehr überzeugt. „Wir müssen aufpassen, dass wir uns als Mittelrheintal hier nicht verschaukeln lassen. Die Gründe gegen ein Tempolimit sind hinsichtlich des Klimaschutzes und der Wirtschaft durchaus nachvollziehbar, aber wir müssen alle gemeinsam weiter auf eine Alternativtrasse für den Schienengüterverkehr pochen“, so der Bürgermeister. Wenn der Bundesverkehrsminister im Sommer mit dem Ziel der Studie über die technische und wirtschaftliche Optimierung des Planfalls Korridor Mittelrhein Zielnetz II (BVWP 2030) informiere und kostenoptimierte aufeinander aufbauende Ausbaustufen aufzeige, gelte es wachsam zu sein. „Es kann nicht sein, dass man sich zum Nachteil der gesamten Region von der Alternativtrasse verabschiedet und die Mittelrheinstrecken in den nächsten Jahren unter Berufung auf den Bestandsschutz so ausbaut, dass sie selbst zum Hochleistungskorridor werden“, warnt Mike Weiland. Dann müssten alle rechtlichen Register von Institutionen, die das gesamte Mittelrheintal, die dortigen Gemeinden und Städte sowie die Menschen

vertreten, gezogen werden, um die Region vor weiterem Güterverkehrslärm zu schützen.

Einzufügende Fotos/ Grafiken:

Foto Pusch-Weiland

Bildunterzeile:

Mike Weiland und Willi Pusch, Vorsitzender der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V., befinden sich regelmäßig im Austausch zur Bahnlärmthematik.

Foto: VG Loreley