



**Pet 1-18-12-9305-031131**

56341 Kamp-Bornhofen

Lärmschutz an Schienenwegen

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 28.01.2021 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,  
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

### **Begründung**

Mit der Petition wird gefordert, den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 dahingehend zu ändern, dass das Projekt „Korridor Mittelrhein“ für eine Alternativtrasse zum Mittelrheintal für den Bahngüterverkehr in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen wird.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 681 Mitzeichnungen und 21 Diskussionsbeiträge sowie vier weitere Eingaben vor, die in die parlamentarische Prüfung miteinbezogen werden. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass Verkehrswege wichtig seien und eine gute Infrastruktur eine Grundvoraussetzung für gutes Leben und die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland sei. Der betroffene Bereich sei größtenteils strukturschwach und werde von mehreren hunderttausend Menschen bewohnt. Der einzige Wirtschaftsfaktor sei vielerorts der Tourismus. Vor mehr als zehn Jahren sei das Obere Mittelrheintal wegen seiner bedeutenden Kulturlandschaft als



UNESCO-Weltkulturerbe anerkannt worden. Daher sei dieses Gebiet zu schützen und zu bewahren. Der Bahnlärm jedoch bremse die touristische und wirtschaftliche Entwicklung und beschränke die Lebensqualität der dort lebenden Menschen. 600 Züge täglich würden die Menschen nicht nur mit ihrem Lärm, sondern auch mit ihren Erschütterungen belasten. Hinzu kämen Gefahrguttransporte mitten durch Wohngebiete, verbunden mit erhöhter Unfallgefahr auf dem sehr alten und maroden Bahndamm. Der Anstieg des Güterverkehrs werde zum Aussterben des Mittelrheintals durch Erkrankungen und Wegzug der dort bislang ansässigen Menschen führen. Es sei nicht nachvollziehbar, dass die Alternativtrasse zum Mittelrheintal für den Güterverkehr nur als Vorhaben des potentiellen Bedarfs eingestuft werde.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen und zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat zu der Eingabe in der 18. Wahlperiode gemäß § 109 Absatz 1 Satz 2 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages eine Stellungnahme des damaligen Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages eingeholt, dem der Gesetzentwurf der Bundesregierung eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Drucksache 18/9524) zur Beratung vorlag. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung sowie des zuständigen Fachausschusses angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss weist einfühend darauf hin, dass der 18. Deutsche Bundestag in seiner 207. Sitzung am 2. Dezember 2016 den Gesetzentwurf der Bundesregierung eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Drucksache 18/9524) in der vom Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur geänderten Fassung (18/10513) angenommen hat (vgl. Plenarprotokoll 18/207). Damit wurde die Umsetzung des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) beschlossen. Die entsprechenden Dokumente können im Internet unter [www.bundestag.de](http://www.bundestag.de) eingesehen werden.



Zudem hält der Ausschuss fest, dass auf Basis der Erkenntnisse der Korridorstudie Mittelrhein folgende Vorgehensweise zur Entlastung des Mittelrheintals in einem zweistufigen Programm sinnvoll erscheint:

In der ersten, vergleichsweise zeitnah zu realisierenden Stufe werden durch eine Ertüchtigung des Korridors Hagen/Köln – Gießen – Hanau die Züge von und nach Bayern, Österreich und Südosteuropa auf die Ruhr-Sieg- und Siegstrecke zurückverlagert. Hierfür sind im Wesentlichen die Tunnelprofile der genannten Strecken an die heutigen Anforderungen anzupassen sowie die durchgehende Zweigleisigkeit der Siegstrecke wiederherzustellen. Begleitet werden die Maßnahmen von einem modernen Lärmschutz für die Anwohner.

In einer zweiten Stufe sind durch eine Neubaustrecke, die nach den Erkenntnissen der Korridorstudie vorzugsweise rechtsrheinisch verlaufen soll, bedarfsgerechte Kapazitäten für einen nachhaltigen Schienengüterverkehr zu schaffen. Diese Maßnahme bedarf eines langfristigen Vorlaufs für die Planung und Finanzierung. Aus diesem Grund wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) diese Vorarbeiten zeitnah beginnen, auch wenn aufgrund des sehr hohen Investitionsbedarfs erst bei weiter anwachsender Verkehrsnachfrage langfristig Realisierungschancen für diese Strecke bestehen.

Im Entwurf des BVWP 2030 sind dementsprechend zwei Projekte zur Entlastung des Mittelrheintals enthalten (Zielnetz I: VB 2-004-V03 und Zielnetz II: PB 2-004-VO4).

Der Ausbau der Umfahrungsstrecken Köln/Hagen – Siegen – Gießen – Hanau ist als Bestandteil des Zielnetzes I für den Mittelrheinkorridor im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 enthalten. Diese Rhein/Ruhr-Sieg-Main-Achse soll die Strecken im Mittelrheintal von Güterzügen von und nach Bayern, Österreich und Osteuropa entlasten. Die Korridorstudie Mittelrhein schlägt als langfristig zu betrachtende Maßnahme zur Entlastung der Strecken im Rheintal eine rechtsrheinische Neubaustrecke für den Güterverkehr vor. Eine linksrheinische Neubaustrecke würde die Strecken im



Mittelrheintal deutlich schlechter vom Lärm entlasten als eine rechtsrheinische Strecke. Denn bei einer linksrheinischen Strecke verbliebe aufgrund der verkehrsgeografisch ungünstigeren Lage ein höherer Anteil des Güterverkehrs auf den Eisenbahnstrecken im Mittelrheintal.

Diese rechtsrheinische Neubaustrecke Troisdorf – Mainz-Bischofsheim für den Schienengüterverkehr wurde als Bestandteil des längerfristig zu realisierenden Zielnetzes II für den Mittelrheinkorridor in den Potenziellen Bedarf des BVWP 2030 aufgenommen. Projekte des Potenziellen Bedarfs steigen nach einer positiven gesamtwirtschaftlichen Bewertung in den Vordringlichen Bedarf des BVWP auf.

Die Bewertungen der Vorhaben des ehemaligen Potentiellen Bedarfs im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege wurden am 6. November 2018 bekanntgegeben.

Im Ergebnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertung für den BVWP 2030 konnte das Projekt „Korridor Mittelrhein: Zielnetz II“ bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 0,1 seine hohen Investitionskosten aktuell noch nicht rechtfertigen, so dass das Projekt nicht in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegen ist.

Unabhängig von dem Wirtschaftlichkeitsnachweis soll aufgrund der hohen Belastung der Eisenbahnstrecken im Mittelrheintal, der Bedeutung des Korridors und der zu erwartenden außergewöhnlich langen Planungs- und Realisierungszeit für das Vorhaben zeitnah eine Machbarkeitsstudie durchgeführt werden.

Da sowohl die kurzfristig als auch langfristig zu realisierenden Bestandteile des Programms zur Entlastung des Mittelrheintals im bereits beschlossenen BVWP 2030 enthalten sind, ist die mit der Petition geforderte Änderung des BVWP 2030 nicht möglich.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Petitionsausschuss im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte. Der von der Fraktion der AfD gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – als Material zu überweisen,



soweit die zügige Schaffung der planerischen Voraussetzungen für eine Alternativtrasse zum Mittelrheintal für den Schienengüterverkehr als Neubaustrecke gefordert wird, ist mehrheitlich abgelehnt worden.

Der von der Fraktion der FDP gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – als Material zu überweisen, soweit eine Machbarkeitsstudie zum Bau einer alternativen Güterzug-Trasse zur Entlastung des Mittelrheintals umgehend in Auftrag gegeben werden soll, und das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen, ist ebenfalls mehrheitlich abgelehnt worden.

Der von den Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – als Material zu überweisen, ist ebenfalls mehrheitlich abgelehnt worden.