



Bundesvereinigung  
gegen Schienenlärm e.V.

vernetzen

prüfen

diskutieren

informieren

WILLI PUSCH, RHEINUFERSTRASSE 44, 56341 KAMP-BORNHOFEN

An das  
Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Referat G 12  
Herrn Jürgen Papajewski  
Invalidenstraße 44

10115 Berlin

**Willi Pusch**  
**1.Vorsitzender**  
**Rheinuferstraße 44**  
**Tel.: 06773-7547**  
**willi.pusch@t-online.de**  
**www.schienenlaerm.de**  
**D-56341 Kamp-Bornhofen**

**Kamp-Bornhofen, 25.07.2016**

## **Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf Juli 2016** **hier: Stellungnahme Verbändebeitteilung gemäß § 47 GGO**

Sehr geehrte Herr Papajewski,

auf Ihre freundliche Mail vom 22.07.2016 fordern Sie uns und andere Verbände dazu auf kurzfristig eine Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 abzugeben. Gleichzeitig weisen Sie auf den § 47 GGO hin, in dem aber ausdrücklich auch darauf hingewiesen wird, dass für eine frühzeitige Beteiligung Sorge zu tragen ist. Siehe Absatz 1 und 3 des § 47 GGO. Das dürfte wohl im Schreiben des Ministeriums nicht eingehalten worden sein. Es ist schlechterdings nicht möglich, in einer so kurzen Zeit eine Stellungnahme zu einem so umfangreichen Thema zu verfassen, es sei denn, man will überhaupt keine Stellungnahme haben.

Das Mittelrheintal ist im erheblichen Umfang von den Auswirkungen des Schienengüterverkehrs auf der rechten wie auch linken Rheinseite betroffen. Lärmwerte von bis zu 110 Dezibel (A) schädigen die Gesundheit der Menschen und Entvölkert eine ganze Region auf 160 km Länge. Dies wurde bereits in verschiedenen Schreiben dem Bundesverkehrsministerium mitgeteilt. Dabei stehen die gesundheitsgefährdenden Auswirkungen auf die Menschen an vorderster Stelle. Die Menschen werden nicht nur durch die ratternden Güterwaggons krank sie sind es bereits. Herz- Kreislaufferkrankungen und Todesfälle sind die Folgen, so die Aussage von Mediziner.

Wegen den gesundheitsgefährdenden Auswirkungen fordern wir seit Jahren eine Verkehrslösung zur Verlagerung des Schienengüterverkehrs auf einer neuen Trasse zwischen St. Augustin und Mainz-Bischofsheim und eine schnelle Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen. Die Bürgerinitiativen im Rheintal haben bereits in mehreren Demonstrationen immer wieder auf diese Missstände hingewiesen.

Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e. V. – anerkannter Umweltverband – [www.schienenlaerm.de](http://www.schienenlaerm.de)  
1. Vorsitzender Willi Pusch - Rheinuferstr. 44 - 56341 Kamp-Bornhofen - Tel.: 06773-7547 – [willi.pusch@t-online.de](mailto:willi.pusch@t-online.de)  
Spendenkonto: Sparkasse Koblenz – IBAN: DE79 5705 0120 0000 2331 14, BIC MALADE51KOB  
Vereinsregister Amtsgericht Hannover VR-7012 vom 27.01.2011

In dem uns vorliegenden Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist leider die Neubaustrasse für den Schienengüterverkehr von Troisdorf nach Mainz-Bischofsheim leider nur in den „Potentiellen Bedarf,“ eingestuft worden ohne Zielangabe wie es weitergeht. Somit haben wir die Befürchtung, dass mit dieser Festlegung im Bundesverkehrswegeplan 2030 längerfristig keine Entlastungsstrecke in Angriff genommen wird.

Die vorgesehene Ausbaumaßnahme der Strecke Köln/Siegen-Gießen-Hanau wird mit ca. 40 Güterzügen keine spürbare Entlastung für das Rheintal bringen. Mit der Inbetriebnahme des St. Gotthard-Basistunnel am 01. Juni 2016, werden noch mehr Güterzüge durch das enge Rheintal rattern, was die Belastung insgesamt nochmals verschärfen wird.

Aus diesem Grund wird unsere langjährige Forderung nach einer Neubaustrasse zwischen St. Augustin und Mainz-Bischofsheim aufrecht erhalten und wir erwarten, dass im Rahmen einer Ergänzung des Bundesverkehrswegeplan 2030 im Korridor „St. Augustin bis Mainz-Bischofsheim“ eine Güterverkehrsstrecke zur Entlastung des Mittelrheintal in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wird.

Wir haben schon vor längerer Zeit eine Machbarkeitsuntersuchung gefordert, in der auch berücksichtigt wird, dass eine neue Trasse auch für die Wirtschaft von großem Interesse ist. Das Rheintal mit seinen vielen Kurven und dem Personenverkehr lassen nur ein bedingtes Wachstum von zu. Eine Neubaustrasse wie sie von uns gefordert wird, hat auch den Vorteil, dass man 40 km Wegstrecke einspart und somit im Umkehrschluss auch Energiekosten gesenkt werden. Ein weiterer Vorteil ist der Höhenunterschied von nur 35 m, im Gegensatz zu 550 m bei der Rein-Rhus-Siegstrecke wo der Energieaufwand erheblich ist. Damit wird das politische Ziel mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verfehlt. Will man zukunftsfähig sein, kommt man am Bau einer neuen Güterverkehrsstrecke nicht vorbei.

Wie ich Ihnen anfangs mitgeteilt habe, können wir in der Kürze der Zeit keine ordentliche Stellungnahme zu einem so umfangreichen Thema abgeben.

Mit freundlichen Grüßen



Willi Pusch