



CDU-Kreistagsfraktion Rhein-Sieg

DIE GRÜNEN

An den
Vorsitzenden des Planungs- und Verkehrsausschusses
Herrn Ingo Steiner
Kreishaus
53721 Siegburg

10.06.2015

Nachrichtlich
Fraktionen / Gruppen

**Antrag zu TOP 5 des Planungs- und Verkehrsausschusses am 11.06.2015:
Nein zum Ausbau der Siegstrecke für den Güterverkehr!**

Sehr geehrter Herr Steiner,
die Kreistagsfraktionen von CDU und GRÜNEN stellen folgenden Antrag:

1. Der Rhein-Sieg-Kreis lehnt den in der Korridorstudie Mittelrhein vorgeschlagenen zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke zur Steigerung des Güterverkehrs ab.
2. Der Rhein-Sieg-Kreis besteht darauf, dass bei einer Überprüfung des etwaigen Ausbaus der Siegstrecke im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung, die zwingend eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Maßnahmen voraussetzt, sämtliche Kosten aller Lärmschutzmaßnahmen und sonstigen Infrastrukturmaßnahmen (Bahnübergänge) an der gesamten Strecke auf Basis der maximal möglichen Güterzugfrequenz in die Kosten-Nutzen-Betrachtung eingehen.
3. Der Landrat wird gebeten, diese Positionierung des Rhein-Sieg-Kreises den betreffenden Stellen in Bund und Land mitzuteilen.

Begründung:

Durch den vorgeschlagenen Ausbau der Siegstrecke würden sich Probleme im Siegtal in unzumutbarer Weise verschärfen. Ein Nutzen für die Anwohner durch eine höhere Taktung von Personenzügen, die grundsätzlich wünschenswert ist, würde nicht gesichert. Stattdessen würden große Nachteile eintreten.

Der zweigleisige Ausbau würde eine Zugfolge von bis zu 122 Güterzügen pro Tag und Richtung ermöglichen, mithin 244 Güterzüge am Tag. Dazu kommen die Personenzüge, die allerdings nicht nur weniger Lärm verursachen, sondern den Anwohnern auch einen unmittelbaren Vorteil bieten, nämlich den Anschluss an den SPNV.

Bei maximaler Auslastung der Strecke würde somit ca. alle sechs Minuten ein Güterzug durch das Siegtal fahren. Dazu kämen noch die Personenzüge, so dass sich die Taktung noch weiter verdichten würde. Selbst wenn man nicht die maximale Kapazität, sondern die Gutachterprognosen zum Maßstab nähme, käme es zu einer Vervielfachung der Güterzugverkehre im Siegtal.

Da die Güterzüge ausweislich der Studie und der Abläufe im internationalen Frachtverkehr insbesondere in den Nachtstunden verkehren würden, wäre insbesondere in der aus Gesundheitsgründen besonders geschützten Zeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr eine noch dichtere Taktung der im Verhältnis zu modernen Personenzügen erheblich lauterer Güterzüge die Folge. Selbst die bis zum Jahr 2020 angestrebten leiseren Güterwaggons werden die negativen Auswirkungen nicht kompensieren können.

Das BMVI sucht nach einer dauerhaften Lösung der bestehenden Probleme auf der hochfrequentierten Mittelrheintrasse. Diese ist nicht nur am Kapazitätslimit angelangt, weshalb u.a. zur Beseitigung hier bestehender Engpässe die Korridorstudie in Auftrag gegeben wurde. Auch für die Anwohner der Mittelrheintrasse ist auf beiden Rheinseiten die Grenze der Zumutbarkeit seit langem überschritten.

Des Weiteren wird prognostisch von einer deutlich höheren Nachfrage nach Transportleistungen des Güterverkehrs ausgegangen, die mit den derzeitigen Trassenkapazitäten nicht gedeckt werden kann. Hierbei geht es insbesondere um die Nord-Süd-Trassen, die die großen Umschlaghäfen Rotterdam und Genua verbinden.

Die Lösungsansätze sollen mittels des Bundesverkehrswegeplans in die Realität umgesetzt werden. Der Bundesverkehrswegeplan ist ein langfristig angelegtes Planungsinstrument für Großprojekte.

Wir sind der Auffassung, dass ein Ausbau der Siegstrecke nur marginal zur Problemlösung beiträgt. Prognostiziert ist in der ersten Ausbaustufe eine zusätzliche Güterverkehrsfrequenz von 76 Zügen täglich. Gleichzeitig gehen die Planer von einer Entlastung im Mittelrheintal von 24 Güterzügen – bei einer Gesamtbelastung von ca. 300 täglich - aus. Im Saldo würde die Maßnahme somit zusätzliche 52 Güterzüge ermöglichen. Gemessen am Gesamtproblem kann diese Zahl nur als marginal bezeichnet werden.

Die Auswirkungen für die Bürgerinnen und Bürger sowie Besucher des Rhein-Sieg-Kreises wären allerdings erheblich:

- Lärm: Die Trasse führt mitten durch Wohngebiete, Dörfer und Ortschaften. Die Lärmbelastung wird durch die topographischen Gegebenheiten noch verstärkt und ist bereits heute nur deshalb akzeptabel, weil vornehmlich der SPNV die Trasse nutzt und die Bürgerinnen und Bürger dadurch einen Vorteil haben.
- Verkehr: Bereits heute ist die verkehrliche Situation durch zahlreiche höhengleiche Bahnübergänge in vielen Orten entlang der Sieg extrem angespannt. Lange Wartezeiten

vor den Schranken führen zu enormen Rückstaus, die die Luft in ganzen Ortschaften belasten und die wartenden Verkehrsteilnehmer auf eine harte Geduldsprobe stellen.

- Tourismus: Das Siegtal ist in den letzten Jahren touristisch deutlich aufgewertet worden. Maßnahmen wie der Siegtalradweg, der Natursteig Sieg sowie weitere Planungen und Investitionen dienen dazu, die ganze Region touristisch (noch) besser zu erschließen und einen Ausgleich für die in den vergangenen Jahren weggefallenen Industriearbeitsplätze an der Sieg zu schaffen. Die Besucherzahlen zeigen, dass diese Maßnahmen nunmehr zu greifen beginnen.

Ein Ausbleiben der Gäste aufgrund eines deutlich erhöhten Aufkommens an Güterverkehr würde diese Erfolge gefährden.

Ziel der langfristigen Planung des BMVI kann daher aus unserer Sicht nur sein, Neubaustrecken ausschließlich für den Güterverkehr parallel zu vorhandenen Autobahnstrecken zu planen. Diese würden nicht nur die bestehenden Kapazitätsengpässe dauerhaft lösen, sondern würden auch zu einer deutlichen Entlastung der Anwohner des Mittelrheintals führen.

Der vergebene Projektauftrag des BMVI sieht diese Aufgabenstellung explizit vor. Leider wurde diese Aufgabe durch die jetzt vorgelegte Studie im Nordkorridor nicht hinreichend aufgegriffen und bewertet. Im Mittel- und Südkorridor wird von den Planern dahingegen sehr wohl eine Neubaustrecke empfohlen.

Die zusätzliche Lärmbelastung, die von einer ausgebauten Güterverkehrsstrecke im Siegtal ausgehen würde, würde nicht nur die Lebensqualität der Menschen im Siegtal beeinträchtigen. Auch unter gesundheitlichen Aspekten geraten Lärm und Lärmschutz zunehmend in den Fokus. Durch den Flug- und Straßenverkehrslärm, durch den bereits viele Anwohner der Siegtalstrecke belastet sind, bestehen auf Teilen der Siegtalstrecke bereits erhebliche Vorbelastungen. Diese würden durch den hinzukommenden Bahnlärm noch zusätzlich verschärft.

Als problematisch sehen wir auch an, dass nach jetziger rechtlicher Lage mit der Beseitigung der eingleisigen Streckenabschnitte und dem Ausbau der betroffenen Brücken und Tunnelanlagen nicht die gesamte im Rhein-Sieg-Kreis betroffene Strecke als Neubaustrecke gilt. Die Wertung als komplette Neubaustrecke wäre aber nach jetziger Rechtslage die Voraussetzung für durchgehende, beidseitige Lärmschutzmaßnahmen und Beseitigung möglichst vieler niveaugleicher Bahnübergänge.

Andererseits zeigen Erfahrungen andernorts, dass umfangreiche Ausbaumaßnahmen durch meterhohe Lärmschutzwände und Anlage von wenigen Unter- und Überführungen vor Ort aufgrund städtebaulicher Konflikte für Widerstände sorgen.

Weitere Belastungen der Bürgerinnen und Bürger im Rhein-Sieg-Kreis durch den geplanten massiven zusätzlichen Güterverkehr lehnen die Kreistagsfraktionen von CDU und GRÜNEN daher entschieden ab.

Der Kreis drängt darauf, dass bei der anstehenden Überprüfung im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung nicht eine Kosten-Nutzen-Analyse als Entscheidungsgrundlage erstellt wird, die hinsichtlich Lärmschutz und weiterer Maßnahmen lediglich Minimalstandards ansetzt und die Kosten unvollständig berücksichtigt. Ansonsten würde eine mögliche Entscheidung des Bundes für einen Ausbau der Siegstrecke durch unzureichende Annahmen präjudiziert.

Der Rhein-Sieg-Kreis strebt weitere Verbesserungen im SPNV an. Diese könnten jedoch durch einen Ausbau der Siegstrecke sogar gefährdet sein. Denn grundsätzlich gehen Güterzugverkehre den Schienenpersonennahverkehren vor. Mithin könnte ein Ausbau der Siegstrecke je nachdem sogar den SPNV und Planungen zur Verbesserung gefährden. Dies darf nicht sein.

Mit freundlichen Grüßen,
gez.

Dr. Torsten Bieber

Oliver Krauß

Marcus Kitz

Andreas Sonntag

Björn Franken

Martin Schenkelberg

Hans-Peter Höhner

Renate Becker-Steinhauer

Sigrid Leitterstorf

Alexandra Gauß

Martin Metz

Wilhelm Windhuis

Michael Schroerlücke

Lisa Anschütz

Michaela Balansky

f.d.R.

Andreas Grünhage