

16. August 2023

Herrn
Kreistagsvorsitzenden
André Stolz
Heimbacher Str.7
65307 Bad Schwalbach

40/23

FS 16/08/2023

**Antrag: Neubau einer Güterverkehrsstrecke für den Eisenbahnkorridor
Mittelrhein**

Sehr geehrter Herr Stolz,
die CDU-Kreistagsfraktion beantragt folgendes:

Der Kreistag möge beschließen:

1. Der Kreistag begrüßt, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) unter dem Titel „Infrastrukturelle Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrhein: Zielnetz II“ eine Machbarkeitsstudie für die alternative Güterverkehrsstrecke Troisdorf-Mainz-Bischofsheim zur Entlastung des Rheintals erstellt hat, wie sie der Kreistag zuletzt mit seinem Beschluss vom 27.03.2019 gefordert hat.
2. Der Kreistag begrüßt, dass die vorliegende Konzeption mit der Variante I eine gegenüber der im Bundesverkehrswegeplan 2030 untersuchten Trassenvariante ZN MR II deutlich kostengünstigere und technisch umsetzbare Trassenführung identifiziert. Diese erreicht durch den vorgesehenen weitgehend unterirdischen Streckenverlauf eine sehr weitgehende Entlastung des Rheintals von den Lärm- und Erschütterungsemissionen des Schienengüterverkehrs und vermeidet gleichzeitig eine neue Belastung der Bevölkerung an anderen Stellen im Rheingau-Taunus-Kreis.
3. Der Kreistag weist die Feststellung der Machbarkeitsstudie zurück, dass es auf der Rheinstrecke an Kapazitätsengpässen fehle und dass „das prognostizierte und zukünftig erwartete Verkehrsaufkommen [...] mit den vorliegenden Kapazitäten im Mittelrheinraum umsetzbar [ist].“ Er stellt stattdessen fest, dass die Initiativen des Rheingau-Taunus-Kreises zur Verbesserung des SPNV-Angebots auf der Rechten Rheinstrecke stets an der infolge der hohen Auslastung durch den Schienengüterverkehr fehlenden Kapazität scheitern.
4. Der Kreistag stellt weiterhin fest, dass bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie die Veränderungen, die er gegenüber den Bewertungen der Güterverkehrsstrecke im Bundesverkehrswegeplan 2030 gefordert hat, nicht umgesetzt worden sind.

5. Der Kreistag fordert das BMDV auf, die Machbarkeitsstudie umgehend zu überarbeiten und dabei:
 - a. die Belange des Personenverkehrs auf den betroffenen Strecken, insbesondere des ÖPNV, angemessen zu berücksichtigen.
 - b. die Verflechtungsprognose 2030 über die erwarteten Zugleistungen durch die Anzahl der Züge, die nach der Kapazität der Güterverkehrsstrecke im realen Fahrbetrieb möglich sind, zu ersetzen.
 - c. Die Wertansätze zur Bewertung von Geräuschbelastungen in der Nutzen-Kosten-Untersuchung deutlich zu erhöhen.
 - d. eine separate Nutzenkomponente „Beiträge zur Förderung internationaler Beziehungen“ einzuführen
6. Der Kreistag fordert den Bund auf, die Variante I der Infrastrukturellen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrhein: Zielnetz II in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufzunehmen und das überragende öffentliche Interesse am Bau dieser Bahntrasse festzuschreiben. Er fordert zudem das Land Hessen auf, sein Einvernehmen dazu zu erteilen.
7. Der Kreistag fordert das Land Hessen auf, sich die vorstehenden Forderungen zu Eigen zu machen und selbst beim Bund vorzutragen.
8. Der Kreisausschuss wird aufgefordert, die vorstehenden Forderungen an das BMDV, an die Fraktionen im Deutschen Bundestag, an das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen sowie an die Fraktionen im Hessischen Landtag zu richten.

Begründung

Das BMDV hat Anfang August „Infrastrukturelle Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrhein: Zielnetz II“ (Stand 20.02.2023) vorgestellt. Darin werden umfangreich verschiedene Streckenführungen für eine Alternativstrecke zum Rheintal zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und Köln untersucht. Ausgehend vom für den BVWP 2030 angemeldeten Westerwald-Taunus-Tunnel hat diese Studie nun die dort als Variante I bezeichnete Streckenführung als optimale Lösung ermittelt.

Die Variante I zweigt zwischen Schierstein und Niederwalluf in nordwestlicher Richtung von der Rechten Rheinstrecke ab und unterquert den Taunus im Tunnel. Jenseits der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz werden das Lahntal und das Emsbachtal mit Brückenbauwerken überquert, bevor die Strecke bis zur Anbindung an das bestehende Streckennetz wieder weitgehend in Tunnelbauwerken verläuft. Damit erreicht die Variante I das Ziel, die Bevölkerung im Rheingau und im Mittelrheintal komplett vom Lärm des Schienengüterverkehrs zu befreien. Außerdem wird auch keine neue Belastung an anderer Stelle (wie zum Beispiel entlang des Autobahn- und Eisenbahnkorridors durchs Idsteiner Land) erzeugt.

Die Studie attestiert allerdings selbst dieser Vorzugsvariante nur ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,09, womit das Projekt nach den Bewertungsgrundsätzen des BVWP weit von einer Realisierung entfernt ist. Die Studie führt den mangelnden Nutzen maßgeblich auf folgende Gründe zurück:

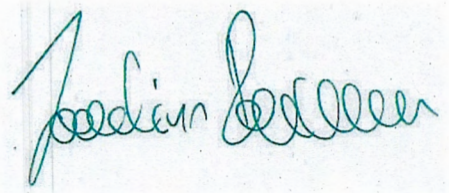
„Zunächst sind für die Realisierung einer weiteren Strecke durch das Mittelrheingebiet aufgrund der geologischen Verhältnisse sehr hohe Investitionskosten erforderlich. Solche Investitionen werden i.d.R. mit größeren verkehrlichen, auch umweltverkehrlichen, Entlastungen oder der Beseitigung von Kapazitätsengpässen

begründet. Verkehrliche Entlastungen finden statt und konnten in der Grobbewertung nachgewiesen werden. Allerdings fehlt es im Untersuchungsraum an größeren Kapazitätsengpässen, wodurch Mehrverkehre für die Schiene gewonnen werden können. Das prognostizierte und zukünftig erwartete Verkehrsaufkommen ist mit den vorliegenden Kapazitäten im Mittelrheinraum umsetzbar.“

Die Studie lässt allerdings die Belange des ÖPNV im Rheingau völlig außer Acht. Anders ist auch nicht zu erklären, wie sie zum zitierten Fazit gelangt. Immerhin führt der RMV gegenüber den Rheingau-Taunus-Kreis steht aus, die Regionalzugverbindungen könnten dort nicht ausgebaut werden, weil die zur Verfügung stehenden Streckenkapazitäten nicht ausreichen.

Der Kreistag hatte bereits mit einstimmigem Beschluss vom 27.03.2019 eine solche Machbarkeitsstudie gefordert. Dabei hatte er auch die Forderung nach Änderungen am Bewertungsverfahren artikuliert, die jedoch in der vorliegenden Studie nicht aufgegriffen wurden.

Nach Vorstellung der Machbarkeitsstudie sollte der Kreistag mit einer aktualisierten Stellungnahme reagieren und seine Forderungen erneut artikulieren. Dabei sollte er deutlich auf die Defizite in der Bewertungssystematik hinweisen, um dem Bund einen Weg zu weisen, dieses unverzichtbare Projekt von mindestens nationaler Tragweite zur Umsetzung zu bringen. An den kurvenreichen und dicht durch besiedeltes Gebiet führenden Eisenbahnstrecken im engen Mittelrheintal als Rückgrat eines zentralen europäischen Schienengüterverkehrskorridors festzuhalten, kann weder infrastrukturpolitisch noch volkswirtschaftlich die richtige Entscheidung sein.



Joachim Reimann
Vorsitzender der CDU-Kreistagsfraktion