

## Resolution

Die „DB-AG“ plant für das Jahr 2026<sup>1</sup> für den Güterverkehr auf der rechten Rheinseite Hochleistungskorridore<sup>2</sup> einzurichten (2028 auf der linken Rheinseite), um dem steigenden Druck des Güterverkehrs aus den in den letzten Jahren hervorragend ausgebauten Nachbarstaaten Schweiz und Benelux zu reagieren. Dazu werden von Emmerich bis ins Ruhrgebiet und von Frankfurt in Richtung Basel neue Strecken für den Güterverkehr gebaut. Bei dem Ausbau mit neuen Gleisen, ist die Bahn zu Lärmschutzmaßnahmen entsprechend einer Neubaustrecke gezwungen. Für die Verbindung dieser beiden Regionen ist in erster Linie das Mittelrheintal vorgesehen. Hier sollen aber keine neuen Gleise gebaut werden. Man möchte hier „viele kleine und mittlere Zusatzmaßnahmen“ zur „Erhöhung der Leistungsfähigkeit“ realisieren (z.B.: Blockverdichtungen, neue Weichen und weitere Anpassungen), um den Neubau zu vermeiden und sich bei Maßnahmen gegen den entstehenden Bahnlärm auf Bestandsschutz berufen zu können. Weiterhin soll das digitale Zugbeeinflussungssystem (ETCS) zukünftig eine Kapazitätssteigerung von bis zu 35% ermöglichen. Die Bahn nimmt diese Maßnahmen zu einem Zeitpunkt vor zu dem:

- 1.) das Mittelrheintal sich auf eine Buga im Jahre 2029 vorbereitet;
- 2.) die UNESCO in ihrem Bericht Bahnlärm und Weltkulturerbe als miteinander unverträglich erklärt hat;
- 3.) der "Masterplan Welterbe Oberes Mittelrheintal" des "Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung Rheinland-Pfalz" von 2013 den Bahnlärm bereits als das größte Problem für das Mittelrheintal identifiziert hat;<sup>3</sup>
- 4.) die Welt die Auswirkungen des Klimawandels zu spüren bekommt, bei dem auch das Mittelrheintal mit seinen Schiefergebirgen verstärkt unter langen Trockenphasen und plötzlichem Starkregen leidet.

Die Menschen zu beiden Seiten des oberen Mittelrheintales haben in den letzten Jahren vermehrt Hangrutsche miterlebt. Eine Verdichtung des Bahngüterverkehrs ohne umfangreiche Maßnahmen gegen Bahnlärm und Erschütterungen ist aus Sicht der Unterzeichner unverantwortlich.

Wir, die Unterzeichner, fordern daher den **Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal** auf: Beauftragen Sie die juristische Prüfung des Bestandsschutzes für die Bahn. Die Bahn führt Maßnahmen aus, die objektiv dem Bau eines zusätzlichen Gleises entsprechen und aufgrund der Verdichtung und Erhöhung des Güterverkehrs die Belastung der Menschen und der Infrastruktur im Mittelrheintal erheblich steigern. Ziel der Prüfung ist es, diesen Bestandsschutz der Bahn für dieses Maßnahmenbündel zu verwehren und die Bahn zu Bahnlärm- und Erschütterungsvermeidungsmaßnahmen für die Einrichtung der Hochleistungskorridore zu verpflichten! Weiterhin richten wir die Forderung an den **Bundesverkehrsminister, Volker Wissing**, die Alternativtrasse für den Güterverkehr wieder zu forcieren. Das Mittelrheintal kann für die geplanten Transportkapazitäten aus den oben genannten Gründen nur eine Übergangslösung sein.

<sup>1</sup> s.: <https://www.dbnetze.com/infrastruktur-de/Kundeninformationen/2023-KW28-ETCS-Migrationsstrategie-bis-12-2028-10957798#>

<sup>2</sup> Definition „Hochleistungskorridore“, s.: [https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/Bund-und-DB-entwickeln-Hochleistungsnetz-fuer-deutlich-mehr-Zuverlaessigkeit-und-Wachstum-auf-der-Schiene-7762666](https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Bund-und-DB-entwickeln-Hochleistungsnetz-fuer-deutlich-mehr-Zuverlaessigkeit-und-Wachstum-auf-der-Schiene-7762666)

<sup>3</sup> s.: [https://mdi.rlp.de/fileadmin/03/Themen/Landesplanung/Dokumente/WOM\\_-\\_Umsetzung\\_Masterplan/Masterplan\\_Welterbe\\_Oberes\\_Mittelrheintal\\_2013\\_Broschuere\\_mit\\_Anlagen.pdf](https://mdi.rlp.de/fileadmin/03/Themen/Landesplanung/Dokumente/WOM_-_Umsetzung_Masterplan/Masterplan_Welterbe_Oberes_Mittelrheintal_2013_Broschuere_mit_Anlagen.pdf)