

Anfrage

„Wir wollen Aufklärung über die Korridorstudie Mittelrhein!“

Sehr geehrter Herr Landrat Schuster,

derzeit wird verstärkt über die Frage diskutiert, ob die Bahnstrecke entlang der Sieg zukünftig mehr Güterverkehr und die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner somit mehr Bahnlärm verkraften sollen. Das Bundesverkehrsministerium hatte zuvor eine verkehrliche Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe (sog. „Korridorstudie Mittelrhein“) in Auftrag gegeben. Die beauftragte Gutachtengemeinschaft hat am 10. März 2015 ihren Abschlussbericht vorgelegt und hierin eine positive Bewertung eines zweigleisigen Ausbaus der sog. Siegstrecke vorgenommen (S. 184 – 189). Bis Mitte Mai können nun die Kommunen sowie alle interessierten Bürger ihre Stellungnahmen zur Konzeption der Studie abgeben.

Vor diesem Hintergrund hat die CDU-Kreistagsfraktion folgende Fragen:

1. Sowohl von der Studie als auch von der Möglichkeit der Einreichung einer Stellungnahme werden viele Bürger nur durch Zufall erfahren (haben). Vermutlich werden nur die wenigsten Anwohner von der Möglichkeit der Stellungnahme Gebrauch machen, da das Verfahren weitgehend unbekannt ist. Welche Maßnahmen der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit hat der Kreis bislang ergriffen und welche weiteren Maßnahmen sind aktuell und zukünftig geplant, um einen deutlich höheren Verbreitungsgrad der Informationen zu erreichen?
2. Stimmt es, dass nach der Studie (S. 186) aufgrund des zweigleisigen Ausbaus im Planfall 3a (lediglich Ausbaustufe 1), täglich bis zu 122 Güterzüge (zusätzlich zum Schienen-Personen-Verkehr) je Richtung (gesamt somit 244), die Strecke befahren könnten (Seite 186)?
3. In der Studie wird laut Querschnittsbelastung von einer Frequenz von 76 Güterzügen täglich ausgegangen – also weniger, als die Strecke nach erfolgtem Ausbau baulich hergeben würde. Ist es gesichert, dass die Auslastung der Strecke dieses geringere Maß nicht übersteigt oder kann ohne weiteres auch eine Vollauslastung erfolgen?
4. Ist es richtig, dass es durch den Ausbau der Siegstrecke zu einer Entlastung auf der Mittelrheinstraße von lediglich 24 Güterzügen kommen soll (vgl. S. 187)?
5. Das Mittelrheintal weist derzeit - und vermutlich auch zukünftig aufgrund einer zu erwartenden Nachfrageausweitung – eine Frequenz von mehreren hundert Güterzügen täglich auf. Steht die Investition für den Ausbau der Siegstrecke von 370 Mio. € nach Ansicht der Kreisverwaltung in einem angemessenen Kosten/Nutzen-Verhältnis zum prognostizierten Entlastungsumfang von nur 24 Güterzügen täglich?
 - 5.1. Hält die Kreisverwaltung das grob geschätzte Kostenvolumen von 370 Mio. € für realistisch?
 - 5.2. Falls die Kostenschätzung für unrealistisch eingeschätzt wird, in welcher Höhe werden die Kosten ansonsten grob eingeschätzt?
6. Die Gutachter des Bundesverkehrsministeriums vertreten die Ansicht, dass sich die Frage nach dem Lärmschutz nur bei Neubaustrecken stellt. Handelt es sich bei der hier in Rede stehenden Ausbauplanung nach Ansicht der Kreisverwaltung um eine Neubaustrecke?

6.1. Bekommen die Anwohner im Siegtal im Fall eines Ausbaus einen angemessenen Lärmschutz?

6.2. In welcher Höhe sind diese Kosten für den Lärmschutz berücksichtigt?

6.3. Wie bewertet die Kreisverwaltung insgesamt die Umweltverträglichkeit der geplanten Maßnahme?

7. Auf den schlechten baulichen Zustand der Eisenbahnbrücken auf der Siegstrecke sei hingewiesen: Sehen Sie diese zur Aufnahme des Güterverkehrs in der geplanten bzw. möglichen Frequenz als geeignet an? Für welche Brücken und in welcher Höhe sind in der Kostenschätzung der Gutachter Aufwendungen zur Ertüchtigung der Eisenbahnbrücken enthalten?

8. Vor dem Hintergrund der möglicherweise beabsichtigten Frequenzsteigerung auf der Siegstrecke könnte es insbesondere an den vielen höhengleichen Bahnquerungen entlang der gesamten Siegstrecke zu einer deutlichen Verschärfung der Situation des Straßenverkehrs kommen. Durch die dann geschlossenen Bahnschranken mit vorgeschalteter Ampelregelung (BÜSTRA-Anlage) wird es für die Anwohner zu nicht unerheblichen Verschlechterungen kommen. Sind in der Kostenkalkulation Umbaumaßnahmen an höhengleichen Bahnübergängen berücksichtigt? Falls ja, in welcher Höhe und an welchen Stellen?

9. In den vergangenen Jahren haben der Rhein-Sieg-Kreis und die beteiligten Kommunen entlang der Siegstrecke hohe Summen in den Tourismus investiert. Unter anderem wurden der Natursteig Sieg sowie der Siegtalradweg ausgebaut. Der Siegtalradweg verläuft in weiten Strecken unmittelbar neben der Eisenbahnstrecke, an einigen Stellen auch mittels Anflanchungen über Eisenbahnbrücken. Welche Auswirkungen wird der geplante Ausbau auf das Siegtal als Tourismusdestination haben?

10. Welchen Alternativen bestehen zu einem Ausbau der Siegstrecke?

10.1. Haben die Gutachter auch eine Null-Variante, also den Verzicht auf die bewerteten Maßnahmen, ausreichend geprüft?

10.2. Sieht die Kreisverwaltung gegenüber einem Ausbau der Siegstrecke effizientere Lösungen, um den Kapazitätsengpass im Güterverkehr in der Nord/Süd- Achse – alternativ zum Ausbau der Siegstrecke – zu minimieren?

10.3. Haben die Anwohner des Siegtals bei einem Ausbau einen Anspruch auf eine „Tunnellösung“?

10.4. Wie bewerten Sie die Möglichkeit einer Einhausung der Siegstrecke im Rahmen einer Schallschutzmaßnahme?

11. Wie bewertet die Kreisverwaltung die Korridorstudie Mittelrhein?

11.1. Hat die Kreisverwaltung sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung mit einer eigenen Stellungnahme an das Bundesverkehrsministerium gewandt?

11.2. In welcher Weise und mit welcher Zielrichtung wird die Kreisverwaltung zukünftig auf die Inhalte des Bundesverkehrswegeplans bzgl. eines Ausbaus der Siegstrecke Einfluss nehmen?

12. Für die Anwohnerinnen und Anwohner des Siegtals, aber auch für uns als CDU-Kreistagsfraktion ist es wichtig zu wissen, wie es weitergeht.

12.1. Wie gestaltet sich der weitere zeitliche Ablauf im Verfahren? Ggf. ab wann ist mit einer baulichen Umsetzung zu rechnen?

12.2. Haben der Rhein-Sieg-Kreis und/oder die betroffenen Kommunen im weiteren Verfahren Möglichkeiten - und wenn ja, auf welche Weise und an welcher Stelle - sich in das Verfahren einzubringen, insbesondere hinsichtlich konkreter Einflussnahme auf die Planungen und mögliche Alternativlösungen?

Wir bitten um Beantwortung der Fragen. Sollte es der Kreisverwaltung nicht möglich sein, alle Fragen zu beantworten, bitten wir darum, die Antworten offiziell beim Bundesverkehrsministerium einzuholen.

Mit freundlichen Grüßen,
gez.

Dr. Torsten Bieber

Andreas Sonntag

Björn Franken

Renate Becker-Steinhauer

Hans-Peter Höhner

Martin Schenkelberg

f.d.R.

Andreas Grünhage