



# BIN gegen Bahnlärm VG Linz e.V. Bürger-Initiativen-Netzwerk

Schreiben an  
MdB, MdL, Ministerien auf  
Bundes- und Landesebene,  
MdEP, Kommunen

Es schreibt Ihnen:  
**Ewald A. Hoppen**  
Asbacher Str. 17  
53562 St. Katharinen-Strödt

Tel.: 02645 – 2422  
Fax: 02645 – 97 37 40  
Mobil: 0170 – 220 73 40  
Email: ehoppen@web.de

November 2014

## Dilemma des Güterverkehrs über die Rhein-Schiene Nord-Süd; Projekt Westerwald-Taunus-Tunnel

Anrede

Die wichtigste Güter-Schienenverkehrsstrasse Europas ist die Transversale zwischen den ZARA-Häfen (Zeenbrügge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) im Norden und Genua im Süden, mitten durch das Rheintal, nahe an den Wohn- und Schlafzimmern vorbei. Als i.W. eine reine Transitstrecke.

Transportiert wird in bis zu 500 Güterzügen Tag / Nacht, plus bis zu 70 Züge ab Koblenz / Moseltal nach Frankreich. Wie wir inzwischen wissen, z.T. auch mit Kernbrennstoffen.

Die beteiligten Staaten, darunter Deutschland, haben sich vertraglich gegenseitig verpflichtet, die Magistrale im Hinblick auf den Ausbau des Gotthardtunnels (baldige Fertigstellung) zu einer Hochleistungsstrecke auszubauen. Auch mit dem politischen Ziel, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen. Die Strecke soll mittelfristig bis zu 70 % mehr Gütervolumen bewältigen. Langfristig wird wohl mehr als eine Verdoppelung notwendig werden.

**Überhaupt nicht bedacht wurde, dass die Rheinschiene den „Flaschenhals“ darstellt**, der in der Gesamtplanung absolut unberücksichtigt blieb. Gewisse Transporterhöhungen werden noch möglich sein, die die Bahnanlieger mit Lärm, Erschütterungen, Feinstaub, enormen Gesundheitsbeeinträchtigungen etc. noch weiter peinigen. Sowie weiter angestammte Anwohner verjagen, die wichtige Tourismus-Wirtschaft schädigen, Arbeitsplätze vernichten, Immobilienwerte Richtung Null führen und die Standorte in Frage stellen. Insgesamt ein enormer volkswirtschaftlicher Schaden, der zunehmend auch mit Terror bezeichnet wird.

**Die Bahn arbeitet mit der Erstellung elektronischer Stellwerke und anderen Maßnahmen** (Verkürzung der Zugabstände, Erprobung wesentlicher Verlängerung der Waggon-Züge etc.) **daran, zusätzliche Transporte auf diese Strecke zu bringen.** Sie „verkauft“ dabei als „Beruhigungsmittel“ kleine Nebeneffekte der Lärminderung (z.B. Ausbau von Schienenstößen mit fragwürdigen  $\Delta$  1,5 dB(A)). Eine Ironie bei den zu senkenden  $\sim$ 40 dB(A).

**Aber auch das ist langfristig wiederum nicht zu Ende gedacht.** Selbst bei Nutzung aller technologischen Mittel

- technische Maßnahmen zur Transporterhöhung

Vorstand:  
Ewald A. Hoppen (Vors.)  
Heiko Martin (stv. Vors.)  
Rolf Geller (Finanzen)

Sitz:  
53545 Linz am Rhein  
Linzhausenstraße 38  
Gemeinnützig  
FA Neuwied  
Nr. 32/661/5358/0

Konto  
Sparkasse Neuwied-Linz  
BLZ: 574 501 20  
Nr.: 302 39 099

E-Mail  
mail@bin-gegenlaerm-vg-linz.de  
http://  
www.bin-gegenlaerm-vg-linz.de

Eintragung:  
AG Montabaur VR 20784

- Lärmreduzierung über Einbau von **sogenannten** Flüsterbremsen, Schienenstegdämpfer, Unterschotter-Dämmmatten , Innovationen bei Schwellen, Geländerausfachungen, kniehohe Lärmschutzwände usw.

**bleibt das ganze Dilemma erhalten:**

- **Die ganze und zufriedenstellende Lösung des Lärm-, Erschütterungs- und Verschmutzungsproblems ist unter dem Strich nicht möglich.**
- **Ebenso unmöglich ist so die Zukunfts-Problemlösung für ständig steigende Güter-Transport-Erfordernisse.**

Die Bürger-Initiativen (BI) im Rheintal werden neben den kurzfristigen Forderungen,

- die vorhandenen technologischen Mittel zur Lärm- und Erschütterungsreduzierung schnellstmöglich einzusetzen
- Geschwindigkeitsreduzierungen und Nacht-Fahrverbote ggfls. **zu erzwingen**

**parallel zu mittel- und langfristigen Problemlösungen drängen.** Dazu schreiben wir diesen Brandbrief an alle politischen Persönlichkeiten, Beeinflusser und Meinungsbildner der Großregion sowie an alle MdB sowie Ministerien etc.

**Zusammenkünfte der BI im Mittelrheintal von Mainz bis Bonn haben in Diskussionen mit Fachleuten die Übereinstimmung ergeben, dass nur ein Tunnel (u.a. Schweizer Vorbild) eine Lösung herbeiführen kann.**

Ein solcher Tunnel, für den wir werben möchten, ist sinnvoll, volkswirtschaftlich auch ohne Bahnlärmproblematik zwingend notwendig und nach Berechnungen auch rentabel. Davon sollten sich auch Berufs-Bedenkenträger überzeugen lassen.

Das Bonner Ing.-Büro **Dr. Ing. Rolf Niemeyer**

[www.westerwald-taunus-tunnel.de](http://www.westerwald-taunus-tunnel.de)

hat Ende 2012 die Idee eines „**Westerwald-Taunus-Tunnel**“ **zwischen Troisdorf und Raum Wiesbaden (118 km) zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.**

Es gab auch andere Multi-Tunnel-Studien eines Planungsbüros Viereggs. U.a. geschildert in dem lesenswerten Buch

**Deutschland im Stau**  
Ederer / Ilgmann Berlin-Verlag  
ISBN 978-3-8270-1232-6

Die Grundlagen-Ausarbeitung Dr. Niemeyer für die 118 km mit Schächten und Rampen in Tälern ist gut durchdacht. Die berechneten Invest-Kosten werden wohl (großzügig angegeben) bis zu 6 Mrd. betragen, ergeben aber ein weit günstigeres Kosten-Nutzenverhältnis als so manche zurückliegende Investition einer verfehlten Verkehrs- und Infrastruktur-Politik.

Soweit 6 Mrd. in den Haushalten nicht verfügbar sind, ist aufgrund der volkswirtschaftlichen Bedeutung mit unternehmerischer (nicht kameralistischer) Denkweise eine alternative Finanzierung / Refinanzierung anzustreben (z.B. Deges, ÖPP, Investoren-Konsortium)

Die bisher in Erwägung gezogenen **Ausweichtrassen** Köln-Siegen-Gießen nach Frankfurt oder Köln-Gerolstein-Trier-Saarbrücken-Mannheim sind aus verschiedenen Gründen kritisch zu sehen. Sie sind teilweise eingleisig, nicht elektrifiziert, haben beträchtliche Höhenunterschiede und sind in Teilabschnitten auch schon überlastet. Die Ertüchtigungs-Kosten werden neben den planungsrechtlichen Problemen kaum überwindbar sein, und das **grundlegende Problem bleibt**.

Der Westerwald-Taunus-Tunnel würde

- die nötige Kapazität für den Güterverkehr schaffen und den Personenverkehr am Rhein fördern
- die Erholung des Rheintals als Tourismus-Schwerpunkt und bevorzugtes Wohn- und Arbeitsgebiet möglich machen
- die Entvölkerung stoppen
- auch die Städte Bonn, Koblenz, Wiesbaden, Mainz ebenso wie die anderen Städte und Gemeinden als Nebeneffekt von den Belästigungen befreien
- den Personen-Nahverkehr in bestimmten Räumen stärken
- die Wettbewerbsfähigkeit des Systems „Schiene“ erhöhen, zumal die Streckenlänge zum IST beträchtlich verkürzt wird
- eine Rentabilität bringen, denn bei einem zweiröhrigen Tunnel-System nur für den Güterverkehr ist alles **wirtschaftlicher**
- Ein solches Tunnel-System ist – insbesondere auch mit Blick auf die Zukunft – von volkswirtschaftlicher Bedeutung und volkswirtschaftlich zwingend.

Das Projekt passt auch noch zu der neueren Erkenntnis der Bundesregierung, Infrastruktur zu verbessern und zum Wirtschaftsaufschwung beizutragen. **Und ist planungsrechtlich heute die einzige Chance auf Realisierung.**

Wir werden – zusammen mit den anderen BI im Rheintal – eine **belastbare unabhängige detaillierte Vorstudie** für das Projekt erbitten und fordern, **und bitten Sie, uns dabei zu unterstützen.**

Es interessiert uns Ihre Position zu diesem Projekt; Veröffentlichungen über Nicht-Reaktionen und Positionierungen behalten wir uns vor.

**BIN gegen Bahnlärm VG Linz e.V.**  
**Bürger-Initiativen-Netzwerk**