



**CDU**-Kreistagsfraktion Rhein-Sieg



DIE GRÜNEN

An den  
Landrat des Rhein-Sieg-Kreises  
Herrn Sebastian Schuster  
Kreishaus  
53721 Siegburg

21.04.2016

nachrichtlich:  
Fraktionen/Gruppen

**Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises zum Bundesverkehrswegeplan:  
Nein zum Ausbau der Siegstrecke für den Güterverkehr!**

Sehr geehrter Herr Landrat,

der Planungs- und Verkehrsausschuss bekräftigt den Beschluss des Planungs- und Verkehrsausschusses vom 11.06.2015 (TOP 5.5: „Nein zum Ausbau der Siegstrecke für den Güterverkehr!“) und beschließt in seiner Sitzung am 21.04.2016:

1. Im Unterschied zur Tischvorlage und der Stellungnahme der Metropolregion Rheinland lehnt der Rhein-Sieg-Kreis den im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vorgesehenen zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke zur Steigerung des Güterverkehrs ab.
2. Diese Ablehnung bezieht sich sowohl auf die Bewertung des *(Groß-)Knoten Köln*, sofern Teilmaßnahmen die bessere Nutzbarkeit des Siegtals für den Güterverkehr ermöglichen (z.B. die höhenfreie Verbindung der Siegstrecke mit der Rechten Rheinstrecke im Bereich Troisdorf – Köln Wahn), als auch insbesondere auf die Bewertung zum *Korridor Mittelrhein: Zielnetz I*.
3. Der Rhein-Sieg-Kreis fordert, den *Korridor Mittelrhein: Zielnetz II* in der Planung soweit voranzubringen, dass er eine mittel- bis langfristige Realisierungschance hat.
4. Der Rhein-Sieg-Kreis besteht darauf, dass bei einem etwaigen Ausbau der Siegstrecke sämtliche Kosten aller Lärmschutzmaßnahmen und sonstigen Infrastrukturmaßnahmen (Bahnübergänge, Brücken, Tunnel) auch entlang der bereits ausgebauten Streckenabschnitte in die Nutzen-Kosten-Betrachtung eingehen und auch zeitnah umgesetzt werden.

**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 vom Rhein-Sieg-Kreis gewünscht wird, würde nicht gesichert. Stattdessen würden große Nachteile eintreten, da Güterzüge priorisiert die Trassen nutzen dürfen.

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. Auch für die Anwohner der Mittelrheintrasse ist auf beiden Rheinseiten die Grenze der Zumutbarkeit seit langem überschritten.

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

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.

Weitere Belastungen der Bürgerinnen und Bürger im Rhein-Sieg-Kreis durch den geplanten massiven zusätzlichen Güterverkehr lehnt der Rhein-Sieg-Kreis daher entschieden ab. Diese würden auch den aufstrebenden Tourismus im Siegtal gefährden.

Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse des Bundesverkehrswegeplans ist bei den Investitionskosten offenkundig ein adäquater Lärmschutz entlang der gesamten Siegstrecke ebenso unberücksichtigt geblieben, wie weitere Infrastrukturmaßnahmen, die zu einer Verbesserung der Situation im Siegtal beitragen würden. Denn an den vielen niveaugleichen Bahnübergängen bilden sich bereits heute oft lange Staus, was bei mehr Schienenverkehr zu unzumutbaren Zuständen führen würde.

Mit freundlichen Grüßen,  
gez.

Marcus Kitz  
Oliver Krauß

Ingo Steiner  
Martin Metz

f.d.R. Andreas Grünhage