

Stellungnahme der Ortsgemeinde Igel im Rahmen der Planfeststellung für den zweigleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke 3140 (Igel – Igel West)

Allgemeine Vorbemerkungen

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke nimmt die Ortsgemeinde Igel (OG Igel) Stellung und erläutert die notwendigen Auflagen zur Genehmigung des Vorhabens.

Der Ausbau der Bahnstrecke ist erforderlich, da eine starke Ausweitung des Schienenverkehrs zwischen Koblenz und Luxemburg bis 2025 geplant ist und dies ohne Zweigleisigkeit der Bahnstrecke nicht zu erreichen ist. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei laut den Planunterlagen auf dem öffentlichen Personennahverkehr. Im Jahr 2010 hatte die Deutsche Bahn den Ausbau der Bahnstrecke als nicht wirtschaftlich angesehen. Der effektive Nutzen ist auch deshalb gering, weil das Nadelöhr „Konzer Brücke“ nicht beseitigt wird.

Die folgenden Darlegungen behandeln u.a. die Auswirkungen auf den Bahnhofpunkt Igel und die Folgen der Lärmemissionen auf die OG Igel. Zunächst muss festgehalten werden, dass aufgrund eines mangelhaften Lärmschutzgesetzes Klageverfahren zwangsläufig zu erwarten sind. Es wird nur dort Schallschutz realisiert, wo bauliche Maßnahmen durchgeführt werden. In diesem Fall endet die Maßnahme im Bahnhofpunkt Igel und damit in der Mitte der Ortschaft. Weiterhin spiegeln die technischen Berechnungen aufgrund der geographischen Begebenheiten in der Tallage nicht die tatsächlichen Lärmentwicklungen wieder. Dies gilt insbesondere für den Güterverkehr.

Kurz vor Eröffnung des Anhörungsverfahrens hat die Deutsche Bahn im Rahmen einer Anliegerversammlung einen neuen Vorschlag für den Bau einer Lärmschutzwand präsentiert. Dieser sieht insbesondere die Verwendung anderer Materialien vor. Da sich zu diesem Vorschlag kein Hinweis in den Planunterlagen befindet und nur genehmigt werden kann, was beantragt wurde, berücksichtigt diese Stellungnahme den Vorschlag der Deutschen Bahn nicht.

Auswirkungen Bahnhofpunkt Igel – Ortsgemeinde Igel

Sachverhalt

In den Planunterlagen wird im Erläuterungsbericht festgehalten, dass beim zweigleisigen Ausbau die Planungsvariante 2 weiterverfolgt wird (S. 16). Die Variante 2 erfordert laut dem Bericht folgende Zusatzeinrichtungen im Bahnhof: „Für die Variante 2 ist ein neuer Außenbahnsteig am Gleis 201 erforderlich“. In den gesamten Planunterlagen wird der Außenbahnsteig nicht mehr thematisiert. Laut mündlicher Auskunft der Deutschen Bahn soll das Genehmigungsverfahren für den Außenbahnsteig von der Planfeststellung abgetrennt werden. Dies lehnt die OG Igel ab.

Dem Bericht ist zu entnehmen, dass der Bau des Außenbahnsteiges sich aus der Wahl der Trassenvariante ergibt. Der Bau des zusätzlichen Bahnsteiges führt dazu, dass kein Parkraum am Bahnhofpunkt zur Verfügung steht. Die Planung des Ausbaus beruht u. a. auf einer Vervielfachung des Personennahverkehrs. Igel wird laut Auskunft des ÖPNV Nord ab Dezember 2014 Regelbahnhof, d.h. alle Nahverkehrszüge werden dort halten. Der aktuelle Bestand weist im Fachbeitrag Naturschutz auf S. 38 derzeit 36 Nahverkehrszüge aus. 108 Züge sieht die Prognose 2025

vor. Eine Verdreifachung des Zugaufkommens potenziert die Nutzung des Bahnhalt punktes durch Fahrgäste. Da Igel der einzige Bahnhof westlich des Moselufers auf deutscher Seite bleibt, an dem alle Nahverkehrszüge (mind. halbstündliche Taktung) halten, wird der Bahnhalt punkt zum Anziehungspunkt für alle Grenzgänger nach Luxemburg. Heute schon muss die luxemburgische Grenzgemeinde Mertert täglich 200-300 Fahrzeuge aus diesem Grund verkraften, da dies der einzige Bahnhof mit Parkmöglichkeiten auf der westlichen Moselseite ist. Die Zahlen belegen die enorme Belastung, welche auf die innerörtliche Lage ab der B 49 bis zum Moselufer in der OG Igel zukommt. Fehlender Parkraum verursacht ein Parkchaos und die Zuwegungen zum Bahnhof sind aufgrund partieller Engstellen (kein Begegnungsverkehr möglich) nicht für ein solches Aufkommen geeignet. Materielle Schäden an den Gemeindestraßen sind unausweichlich. Hinzu kommen noch die Gefährdung des Durchgangsverkehrs auf der B 49 und die Lärmbelästigung der Anwohner.

Vor diesem Hintergrund hat die OG Igel bereits vor einiger Zeit die Anbindung des Moselufers sowie die Ausweisung von P+R-Parkplätzen vorgeschlagen. Für die notwendigen baulichen Maßnahmen wird eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Die Finanzierung des gemeindeeigenen Anteils von 25% kann die OG Igel aus finanziellen Gründen und grundsätzlichen Erwägungen nicht tragen.

Ergebnis

- 1) Die beiden Genehmigungsverfahren müssen zusammengezogen werden. Der Außenbahnsteig ist fester Bestandteil der Ausbauplanungen und eine Folgebetrachtung ist vor dem Hintergrund des starken Anstiegs der Nahverkehrszüge erforderlich. Die Planungen ignorieren vollkommen, dass Züge auch halten müssen, damit Fahrgäste einsteigen können.
- 2) Die Ausbauplanungen dürfen nur umgesetzt werden, wenn ein Parkraumkonzept und dessen Realisierung als Auflage verbindlich festgeschrieben werden.
- 3) Die OG Igel muss wie alle Einwohner des Kernortes Igel aufgrund der zu erwartenden enormen Schäden an den Gemeindestraßen finanzielle Belastungen tragen. Die Ortsgemeinde zahlt 35% der Sanierungskosten, der Rest wird über den wiederkehrenden Beitrag finanziert. Ein Ausgleich hierfür ist nicht ersichtlich.

Lärmemissionen in der Ortsgemeinde Igel

Sachverhalt

Der Ausbau der Bahnstrecke verursacht bei den betroffenen Anliegern enorme wirtschaftliche Schäden durch Lärmemissionen. Geplante Lärmschutzmaßnahmen in Form einer bis zu 4m hohen Wand unmittelbar vor dem Gebäude verschärfen das Problem eher noch als sie es lösen, da die Verschattungen Teilbereiche der Wohnungen unbewohnbar machen lassen. Daran ändert die verniedlichende Darstellung dieses Problems im Fachbeitrag Naturschutz auch nichts.

Ein Problem für die gesamte Ortslage Igel und die Gemeinde als Gebietskörperschaft stellen die Lärmemissionen durch den Güterverkehr dar. Aufgrund der enormen Schallwirkung, welche das Lärmschutzgesetz nicht berücksichtigt, sinkt die Lebensqualität im gesamten Ort. Die Attraktivität als Wohngemeinde nimmt ab, die Bodenrichtwerte sinken. Ein Anschauungsbeispiel für diese Entwicklung liefert Igel mit der B 49 und dem Tanktourismus mit. Die Bodenrichtwerte an der stark

befahrenden Bundesstraße unterscheiden sich von denen in der übrigen Ortslage. Der Güterverkehr führt nun zu einer generellen Absenkung. Die OG Igel erleidet hier als Eigentümer materielle Schäden. Den Nachweis über die Bedeutung des Verkaufs gemeindeeigener Grundstücke für die Finanzierung des Haushalts kann mit Blick auf die Vergangenheit und die aktuelle Situation eindrucksvoll erbracht werden.

In den vorgelegten Planunterlagen formulieren die Projektträger eine Prognose für den Güterverkehr im Jahr 2025. Diese sieht lediglich eine geringe Steigerung vor. Im Gegensatz zum öffentlich finanzierten Personennahverkehr lässt sich beim Güterverkehr für diesen Zeitraum keine seriöse Prognose stellen. Wirtschaftliche Entwicklungen lassen sich nicht vorhersehen. Blickt man allerdings auf die Bemühungen in Luxemburg (Bettemburg) und Trier um den Aufbau von Logistikzentren, muss man die Prognose anzweifeln, da auch eine mögliche Alternativroute auf der anderen Moselseite durch die Schaffung einzügiger Schienenpassagen an Attraktivität verloren hat. Zudem muss aus Sicht der Unternehmen die Abwicklung des Güterverkehrs über die Eifelstrecke, für welche der zweigleisige Ausbau ebenfalls ein Nadelöhr beseitigt, interessant sein.

Im Ergebnis lässt sich sagen, dass nicht die Prognose entscheidend ist, sondern die nach Lärmschutzvorgaben maximal zulässige Anzahl von Güterzügen. In der öffentlichen Bürgerversammlung im Februar 2012 teilte die Deutsche Bahn auf Nachfrage mit, dass zukünftig maximal 40 Güterzüge pro Tag die Strecke befahren könnten. In den Planunterlagen findet sich hierzu keine Angabe. Das Schallschutzgutachten, welches für die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen maßgeblich ist, schreibt den Status quo fort.

Der starke Anstieg des Personennahverkehrs lässt sich technisch nur durch die Reaktivierung der „Westtrasse“ realisieren. Es ist aber zum jetzigen Zeitpunkt nicht abzusehen, ob die Westtrasse überhaupt für den Personenverkehr genutzt wird. Da das Lärmschutzgutachten aber dieses Szenario annimmt, könnte eine Lärmschutzwand realisiert werden, welche sich gemessen an den Zugzahlen, als nicht notwendig erweist. Daher darf der Ausbau auf Grundlage dieser Planfeststellung erst dann beginnen, wenn die Voraussetzungen mit der Reaktivierung der Westtrasse geschaffen wurden. In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass „freie Lärmschutzkontingente“ umgewidmet werden können. Im konkreten Fall könnten dann mehr Güterzüge die Strecke befahren, da für den Personenverkehr aufgrund der geringeren Zuganzahl der errechnete Lärmschutz nicht benötigt wird.

Die Ortsgemeinde Igel lehnt die in den Planungsunterlagen projektierte Lärmschutzwand aus städtebaulichen Gründen ab.

Ergebnis

1) Ein Anstieg des Güterzugverkehrs führt zur Verschlechterung der Lebensqualität in Igel. Diese Verschlechterung spiegelt sich in niedrigen Grundstückswerten wieder. Nicht nur die Einwohner erleiden materielle Schäden, auch die OG Igel muss finanzielle Mindereinnahmen verkraften. Daher muss die Zahl der maximal möglichen Güterzüge gedeckelt werden. Der Status quo darf nicht überschritten werden. Dies muss in einer Auflage zur Realisierung des Bahnausbaus verbindlich festgeschrieben werden.

2) Der zweigleisige Ausbau darf erst dann begonnen werden, wenn die in den Planungsunterlagen getroffenen Annahmen erfüllt werden. Wird die Westtrasse nicht für den Personenverkehr

reaktiviert, muss die komplette Planung vor allem hinsichtlich der Lärmschutzmaßnahmen überarbeitet werden. Gegen den Willen der Betroffenen Lärmschutzwände zu errichten, welche dann nicht benötigt werden, ist nicht akzeptabel.

Fazit

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens muss das Eisenbahnbundesamt verbindliche Auflagen festschreiben, damit das Vorhaben aus Sicht der Ortsgemeinde Igel genehmigungsfähig ist. Die Auswirkungen auf die Parksituation müssen ebenso wie der Güterzugverkehr mit entsprechenden Bestimmungen berücksichtigt werden.

Grundsätzlich befürwortet die Ortsgemeinde Igel den zweigleisigen Ausbau und die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs, wohlwissend dass zahlreiche Bürger wirtschaftliche Schäden erleiden und die Lebensqualität in Teilen der Ortslage stark sinkt. Sollten die Genehmigungsbehörden allerdings die in dieser Stellungnahme aufgestellten Forderungen ignorieren, unterstützt die Ortsgemeinde Igel alle (auch private) Initiativen, den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke zu verhindern. Dies gilt insbesondere für den Fall, dass die rechtlichen Möglichkeiten der Ortsgemeinde als Gebietskörperschaft erschöpft sind.