



# HESSISCHER LANDTAG

16. 02. 2023

## **Kleine Anfrage**

**Klaus Gagel (AfD), Arno Enners (AfD), Andreas Lichert (AfD), Dimitri Schulz (AfD)  
und Dr. Frank Grobe (AfD) vom 13.01.2023**

**Auswirkungen eines möglichen Tempolimits für den Bahnverkehr im  
Mittelrheintal – Teil I**

**und**

**Antwort**

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

### **Vorbemerkung Fragesteller:**

Das Bürgernetzwerk „Pro Rheintal“ fordert für das Rheintal und den Rheingau innerorts ein Tempolimit von 50 km/h, weil 2.000 t schwere Güterzüge für „massive Erschütterungen und Lärmstörungen“ (Wiesbadener Kurier) sorgen. Des Weiteren kritisiert das Bürgernetzwerk die desolate Verkehrspolitik und die fehlenden Investitionen in die Schieneninfrastruktur des Mittelrheintals. Eine vom Bundesverkehrsministerium durchgeführte Machbarkeitsstudie für die Alternativstrecke Westerwald-Taunus-Tunnel (WTT) kommt zum Ergebnis, dass die Kosten dieses Projektes deutlich geringer ausfallen, als bisher angenommen. Eine weitere Belastung der Bürger ist die Kreuzung der Bundesstraße B 42 mit den Bahnschienen in der Stadt Rüdesheim. An dieser Stelle kommt es zu langen Wartezeiten für Verkehrsteilnehmer, die entlang der B 42 die Bahnschienen überqueren müssen. Die Landesregierung hat in Absprache mit der Stadt Rüdesheim dem Bundesverkehrsministerium eine Unterführung der Bahnschienen vorgeschlagen.

### **Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:**

Bei den Schienenstrecken im Mittelrheintal handelt es sich, wie bei dem weit überwiegenden Teil der Schieneninfrastruktur sowohl in Deutschland als auch in Hessen, um Infrastruktur im Eigentum des Bundes, die durch die ebenfalls bundeseigene DB Netz AG betrieben wird. Instandhaltung und bedarfsgerechter Ausbau der Infrastruktur, wozu auch der Schutz vor Schienenverkehrslärm gehört, liegen damit vollständig in Bundeszuständigkeit.

Mit dem Ziel der Erarbeitung und Umsetzung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen über bereits im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes des Bundes an bestehenden Schienenwegen umgesetzte Maßnahmen hinaus konstituierte sich Ende 2012 der „Beirat Leiseres Mittelrheintal“, der aus Mitgliedern des Bundes (BMDV), der Länder Hessen und Rheinland-Pfalz, der DB AG sowie verschiedener Bürgerinitiativen aus dem Mittelrheintal besteht. In den Jahren 2014 und 2017 wurden zwei Machbarkeitsstudien zu zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt und als Maßnahmen ca. 50 km Schienenstegdämpfer (Kunststoffpakete am mittleren Schienenteil zwischen Schienenfuß und -kopf zur Minderung von Schwingungen), ca. 2 km Schienenschmiereinrichtungen (zur Verminderung von Quietschgeräuschen) und ca. 27 km zusätzliche Schallschutzwände in unterschiedlichen Höhen identifiziert.

Zur Umsetzung der Maßnahmen wurde im März 2017 eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen geschlossen. Zur Verbesserung der Lärmsituation beteiligen sich die Länder freiwillig mit 18 % an den Baukosten dieser Maßnahmen.

Zur Beantwortung der Kleinen Anfrage wurde der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG um eine Stellungnahme gebeten, auf der die nachfolgenden Ausführungen in Teilen beruhen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche konkreten Maßnahmen hat die Landesregierung seit 2019 ergriffen, um die Lärmbelastung der Anwohner im Mittelrheintal zu reduzieren? Bitte nach Art der Maßnahme und Zeitraum auflisten:?

Von den im Rahmen des Beirats Leiseres Mittelrheintal (vgl. Vorbemerkung) vereinbarten Lärmschutzmaßnahmen wurden in Hessen bislang ca. 12,6 km Schienenstegdämpfer in den Kommunen bzw. Ortsteilen Lorchhausen, Lorch, Assmannshausen, Rüdesheim, Oestrich-Winkel, Hattenheim, Erbach und Eltville umgesetzt. Seit Anfang Januar 2023 werden die Schallschutzwände in Rüdesheim, Oestrich, Hattenheim und Erbach umgesetzt und in den Jahren 2025/26 in Oestrich-Winkel und Eltville. Die Gesamtlänge dieser Schallschutzwände beträgt ca. 5,2 km. Das Land Hessen beteiligt sich an den Maßnahmen mit knapp 1,9 Mio. € (18 % der Baukosten).

Frage 2. Wie hat sich der Bahnverkehr im Mittelrheintal in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Bitte nach Jahr und Art aufschlüsseln:

- a) Gesamtzahl der durch das Mittelrheintal fahrenden Züge
- b) Gesamtzahl der beförderten Personen
- c) Gesamttonnage der beförderten Güter

Der Infrastrukturbetreiber teilt hierzu mit, dass die Gesamtanzahl an Zügen in den Systemen der DB Netz AG jeweils für die letzten sieben Jahre erhoben werde. In den folgenden Tabellen sind die Zugzahlen jeweils exemplarisch für eine Betriebsstelle an der rechten bzw. linken Rheinstrecke dargestellt, dies differenziert nach Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienengüterverkehr (SGV).

Rechter Rhein Betriebsstelle Loreley	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
SPFV	1.164	1.401	1.053	2.677	1.554	824	2.638
SPNV	16.460	16.149	16.457	16.866	16.198	15.963	17.143
SGV	41.823	43.353	39.092	50.093	37.088	37.751	47.583
Gesamt	59.447	60.903	56.602	69.636	54.840	54.538	67.364

Linker Rhein- Betriebsstelle Niederheim- bach	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
SPFV	17.081	16.938	17.629	15.549	14.946	15.768	14.877
SPNV	21.931	28.221	28.207	25.044	26.078	27.996	27.464
SGV	25.831	22.093	25.116	18.625	22.714	29.087	21.167
Gesamt	64.843	67.252	70.952	59.218	63.738	72.851	63.508

Daten zur Gesamtzahl der beförderten Personen und zur Gesamttonnage der beförderten Güter liegen dem Infrastrukturbetreiber nicht vor.

Frage 3. Wie bewertet die Landesregierung die zukünftige Entwicklung des Bahnverkehrs im Mittelrheintal, insbesondere auf der rechtsrheinischen Seite?

Hierzu gibt die DB Netz AG an, dass gemäß den im Rahmen des Deutschlandtaktes (Konzept des Bundes für einen deutschlandweiten integrierten Taktfahrplan) von den Gutachtern des Bundes ermittelten Daten zukünftig im Schienengüterverkehr und im Schienenpersonennahverkehr im Vergleich zum heutigen Mengengerüst auf beiden Rheinstrecken (links und rechts) von einer geringfügigen Steigerung der Verkehrsmenge auszugehen sei. Im Schienenpersonenfernverkehr auf der linken Rheinstrecke bleibe die Verkehrsmenge auch in der Zukunft voraussichtlich annähernd auf heutigem Stand. Rechtsrheinisch verkehrten nur vereinzelt Fernverkehrszüge.

Derzeit erstellt der Bund im Rahmen seiner Zuständigkeit die Verkehrsprognose für die Bedarfsplanüberprüfung mit Prognosehorizont 2040, die im 2. Halbjahr 2023 vorliegen soll. Die zukünftige Entwicklung des Bahnverkehrs im Mittelrheintal wird mit Vorliegen dieser aktuellen Grundlage seitens des Bundes und des Landes bewertet werden können.

Frage 4. Wie hat sich der durch den Bahnverkehr verursachte Lärmpegel in den letzten zehn Jahren entwickelt? Bitte nach Jahr aufschlüsseln.

Zur Messung des Schienenverkehrslärms betreibt das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) in Assmannshausen eine Messstelle. Für die Jahre 2014 bis 2022, die gleichartig dokumentiert sind, ergeben sich demnach die folgenden Werte:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
LAeq, Tag	74,9	72,5	71,6	72,0	71,6	70,7	67,6	65,9	65,9
LAeq, Nacht	73,2	74,1	73,1	74,1	73,7	73,5	69,7	67,4	67,8

Angegeben ist der äquivalente Dauerschallpegel  $L_{Aeq}$  getrennt für den Tag (6 bis 22 Uhr) und die Nacht (22 bis 6 Uhr) in dB(A).

Ergänzend dazu zitiert der Infrastrukturbetreiber für die seitens des Bundes betriebenen Lärm-messstellen Andernach (linke Rheinstrecke) und Lahnstein (rechte Rheinstrecke) aus dem Lärmmonitoring-Jahresbericht (S. 21) des Eisenbahn-Bundesamts für das Jahr 2021 (S. 21):

„An der Messstation Andernach wurde ein Mittelungspegel von 68,7 dB(A) gemessen. Vergleicht man die beiden Mittelungspegel aus 2019 und 2021 miteinander, kann mit 4,4 dB(A) die viertgrößte Reduktion des Schienenverkehrslärms ermittelt werden. ... Der Anteil lärmarmen Güterwagen stieg um 21,3 Prozentpunkte auf etwa 89,7 % und weist somit den vierthöchsten Wert aller Stationen auf. ...“

An der Messstation Lahnstein ist der Mittelungspegel für das Jahr 2021 im Vergleich zu 2019 um 4,5 dB(A) auf 67,4 dB(A) reduziert. Dies ist die dritthöchste Reduktion des Mittelungspegels an allen Stationen. Im gleichen Zeitraum wurden 91,7 % (plus 17 %-Punkte zu 2019) der verkehrenden Güterwagen als lärmarm gemessen, ein Wert über dem bundesweiten Mittel.“

Diese mit den Ergebnissen der Messungen des HLNUG vergleichbaren Reduzierungen führt der Infrastrukturbetreiber auf die erfolgte Umrüstung der Güterwagen auf lärmarme Bremssohlen zurück.

Der vollständige Lärmmonitoring-Jahresbericht des Eisenbahn-Bundesamts für das Jahr 2021 sowie weitere Lärmmonitoring-Jahresberichte können im Internet unter folgender Adresse nachgelesen werden: → <https://www.laerm-monitoring.de/Jahresbericht>.

Frage 5. Wurden in den letzten zehn Jahren im Mittelhessental Messungen der durch den Bahnverkehr erzeugten Erschütterungen durchgeführt?

Wenn ja: Bitte die Ergebnisse nach Jahr und gemessenem Wert aufschlüsseln.

Wenn nein: Warum nicht?

Hinsichtlich vom Bahnverkehr erzeugter Erschütterungen gibt es keine Messstelle des Bundes. Im Auftrag des HLNUG wurden im nachgefragten Zeitraum an einzelnen Gebäuden in Oestrich-Winkel, Assmannshausen und Lorchhausen Messungen durchgeführt. Hierbei ergab sich, dass – soweit Vergleichswerte im Normenwerk festgelegt sind – keine Überschreitungen der Anhaltswerte für Schäden von Wohnhäusern durch Erschütterungen zu verzeichnen waren. Jedoch wurden in verschiedenen Fällen Werte erreicht, die gemäß dem Bundes-immissionsschutzgesetz als „schädliche Umwelteinwirkungen“ auf Menschen aufzufassen sind. Die vollständigen Unterlagen finden sich unter:

→ <https://www.hlnug.de/themen/laerm/schienenverkehrslaerm/erschuetterungsmessungen>.

Wiesbaden, 13. Februar 2023

**Tarek Al-Wazir**