

**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 II****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. Der Bund und die Deutsche Bahn beabsichtigen, für die rechte und die linke Rheinstraße bis zum Jahr 2030 im Zuge des Konzeptes der Hochleistungskorridore eine Generalsanierung durchzuführen.

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. Wie bewertet die Landesregierung die Forderung des Bürgernetzwerkes nach Einführung eines Tempolimits für den Zugverkehr von innerorts 50 km/h im Mittelrheintal und Rheingau?
- Frage 2. Welche Veränderung der Kapazität des Güterverkehrs und des ÖPNV in Prozent hätte ein Tempolimit von 50 km/h innerorts im Mittelrheintal und Rheingau im Vergleich zur aktuellen Kapazität?
- Frage 3. Wie hoch wäre die voraussichtliche Minderung der Lärmbelastung der Anwohner bei der geforderten Einführung eines Tempolimits von 50 km/h innerorts?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG) aus dem Jahre 2017 bestimmt in § 3 Abs. 1, dass seit dem 13. Dezember 2020 das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz verboten ist. Ein lauter Güterwagen ist ein Güterwagen, der bei der Inbetriebnahme nicht den Anforderungen der EU-Verordnung Nr. 1304/2014 oder des EU-Beschlusses 2011/229/EU entsprochen hat (§ 2 Abs. 1).

Zuständige Behörde für die Durchführung und Überwachung des Schienenlärmschutzgesetzes auf den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt (§ 9 Satz 1).

Insbesondere prüft das Eisenbahnbundesamt anhand von Wagenlisten und Fahrplanunterlagen, ob Güterwagen zum Einsatz gekommen sind, die nicht zum Betrieb zugelassen sind oder die bei einer Fahrt mit der im Fahrplan festgelegten Geschwindigkeit den maximal zulässigen Schallleistungspegel nicht einhalten (§ 10 Abs. 1 Satz 2). Die Prüfung ist mindestens einmal pro Kalendervierteljahr durchzuführen (§ 10 Abs. 3 Satz 1). Soweit die Regelungen des Schienenlärmschutzgesetzes eingehalten sind, besteht somit keine rechtliche Grundlage für die Einführung eines Tempolimits.

Zur Frage der Lärminderung durch ein Tempolimit von 50 km/h ergänzend zu den erfolgten bzw. noch erfolgenden Lärminderungen durch leise Güterwagen und zusätzliche Schallschutzmaßnahmen (in Hessen z.B. ca. 5,2 km Lärmschutzwände) teilt der Infrastrukturbetreiber mit, dass ihm hierzu keine Berechnungen vorliegen.

Eine Studie des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI), des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und des Verbands der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) habe ergeben, dass sich bei einer Reduktion der Geschwindigkeit die Beförderungszeiten erheblich verlängerten, sich die Streckenkapazität deutlich verringere und die Transportkosten im Schienengüterverkehr entsprechend ansteigen würden. Dabei sei bereits bei einer Reduzierung von 100 km/h auf 70 km/h mit Verkehrsverlusten auf der Schiene im Umfang von bis zu 27 % zu rechnen. Bei einer Reduzierung auf 50 km/h sei mit noch weiterreichenden Folgen zu rechnen.

Eine Schwächung des Schienengüterverkehrs im Wettbewerb erscheint jedoch – mit Blick auf die Ziele des Umwelt- und Klimaschutzes, aber ebenso auch im Hinblick auf die starke Auslastung des Straßenverkehrs – als nicht wünschenswertes Szenario. Daher ist es zur Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner von Schienenverkehrslärm von besonderer Bedeutung, einerseits Lärmschutzmaßnahmen im Mittelrheintal und andererseits die Aktivitäten für Streckenalternativen zu den Mittelrheinstrecken weiter voranzutreiben.

Frage 4. Welche Initiativen hat die Landesregierung ergriffen und zukünftig geplant, um eine Beschleunigung des Vorhabens einer Alternativstrecke, insbesondere eines Westerwald-Taunus-Tunnels, zu realisieren?

Nachdem die genannte alternative Güterverkehrsstrecke nicht in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030 aufgenommen wurde, wandte sich die Landesregierung bereits im März 2019 mit einem entsprechenden Schreiben an den damaligen Bundesverkehrsminister Scheuer, um aufgrund der erheblichen Lärmbelastungen der Menschen im Mittelrheintal die Beauftragung einer konkreten Machbarkeitsstudie für das Projekt zu bewirken. Dieser sagte daraufhin im April 2019 eine derartige Beauftragung zu.

Zur Erarbeitung der Aufgabenstellung für die Untersuchung fanden ab Herbst 2019 mehrfach Abstimmungen, u.a. im Rahmen eines Fachgesprächs im damaligen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unter Beteiligung von Vertretern der betroffenen Länder Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Hessen statt. Die Untersuchung wurde schließlich im Frühjahr 2021 ausgeschrieben und anschließend vergeben. Ziel der Untersuchung ist es insbesondere, durch Optimierung des Projekts die bislang für eine Planungsaufnahme des Bundes nicht hinreichende Wirtschaftlichkeit zu verbessern.

Der Bund hat diese Studie bislang noch nicht abgeschlossen. Nach Vorliegen der abschließenden Ergebnisse wird das Land diese bewerten und auf deren Basis sowie der Verkehrsprognose 2040 über die weiteren Schritte im Hinblick auf eine Güterzug-Entlastungsstrecke Mittelrheintal entscheiden.

Frage 5. Wie ist der Stand der Planungen für den Bahnübergang B 42 in der Stadt Rüdesheim?

Die von Hessen Mobil abgeschlossene Machbarkeitsstudie wurde dem Baulastträger Bund im April 2022 zur Zustimmung als Voraussetzung für eine weitere Bearbeitung vorgelegt. Das Land Hessen schlägt dem Bund vor, die Bahnübergangsquerung durch eine Straßenunterführung westlich des heutigen Bahnhofs zu beseitigen. Eine Zustimmung des Baulastträgers Bund steht noch aus.

Frage 6. Wann ist mit einer Fertigstellung zu rechnen?

Nach der Zustimmung des Baulastträgers schließen sich die Planungsschritte Entwurfsplanung, Planfeststellungsverfahren und Ausführungsplanung an. Der Bau wird mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Ein konkreter Fertigstellungstermin kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht genannt werden.