

## Ergebnisprotokoll zur 11. Sitzung des Beirats „Leiseres Mittelrheintal“

Ort: Bonn

Zeit: am 07.12.2015

---

### Teilnehmer:

Bürgerinitiativen/Verbände:	Herr Willi Pusch Herr Frank Gross Herr Gunter Fröhlich Herr Karl Ottes
Landrat:	Frank Puchtler (Zweckverband Welterbe)
Mitglieder des Deutschen Bundestages:	Herr Klaus-Peter Willsch Herr PSts. Peter Bleser Frau Jutta Blatzheim-Roegler (Vertretung Frau Rößner)
BMVI:	Herr Dr. Jens Klocksinn Herr Ralf Turge
Länder:	Herr Gunther Möller (Hessen) Herrn Peter Lindner (Hessen) Herr Dr. Georg Speck (Rheinland-Pfalz) Herr Sts. Dr. Thomas Griese (Rheinland-Pfalz) Herr Martin Walter (Nordrhein-Westfalen)
Deutsche Bahn:	Herr Jürgen Konz Herr Dr. Klaus Vornhusen Herr Dr. Markus Pennekamp Herr Hans-Georg Zimmermann Herr Bernhard Koch Herr Henning Schwarz

### TOP 1: Begrüßung

- Die Mitglieder des Beirates „Leiseres Mittelrheintal“ werden begrüßt und die vorgesehenen Punkte der heutigen Sitzung vorgestellt.
- Bürgerinitiativen und Länder merken kritisch an, dass nicht alle der angemeldeten Themen mit dem entsprechenden Wortlaut bei der Erstellung der Tagesordnung berücksichtigt worden sind. BMVI und DB betonen, dass Schwerpunkt bei denen im Beirat zu behandelnden Themen unverändert die Machbarkeitsuntersuchung bzw. die damit verbundene Umsetzung der einzelnen lärm mindernden Maßnahmen sind. Dennoch wird zugesagt, für die nächsten Beiratssitzungen Anmeldungen zur Tagesordnung verbessert zu berücksichtigen. Die für die Beiratssitzung am 7.12.2015 angemeldeten Punkte sollen auf der nächsten Sitzung behandelt werden.
- Bezug nehmend auf das letzte Ergebnisprotokoll weisen die Vertreter des Landes Rheinland-Pfalz sowie der Bürgerinitiativen darauf hin, dass Machbarkeitsuntersuchungen zeitnah auch für das untere Mittelrheintal und den Rheingau begonnen werden sollten. Dies sei bei den Gründungsgesprächen zum Beirat im Dezember

2012 in Aussicht gestellt worden. Der BMVI verweist darauf, dass eine Ausweitung der Machbarkeitsuntersuchung derzeit nicht vorgesehen ist. Man verständigt sich darauf, dass dieser Punkt in der nächsten Beiratssitzung erneut aufgegriffen werden soll.

## **TOP 2: Aktuelles**

- Zum Stand der Umrüstung gab es folgende Informationen: Die DB informiert, dass bis Ende des Jahres rund 20.000 Wagen bei DB Schenker Rail (DB SR) leise sind und die komplette Flotte bis Ende 2020 mit der Verbundstoffsohle ausgerüstet ist.
- Das BMVI teilt mit, dass derzeit knapp 162.000 Güterwagen zur Umrüstung angemeldet sind. Im nationalen Fahrzeugregister sind insgesamt über 172.000 Güterwagen gelistet, davon sind mit Stand Dezember 2015 ca. 30.000 mit Verbundstoffsohle ausgestattet.
- Auf Nachfragen bestätigt das BMVI, dass ein Verbot lauter Güterwagen ab Fahrplanwechsel 2020/21 in Vorbereitung ist, ein Gesetzentwurf liegt noch nicht vor.
- Rheinland-Pfalz informiert über seine Bundesratsinitiative zur Lärminderung und verteilt den Antrag an die Beiratsmitglieder. [Hinweis: Die Entschließung „Lärmschutz an Schienenwegen verbessern“ (BR-Drs. 551/15 (Beschluss)) wurde am 18.12.2015 gefasst.
- Ausgewählte Messergebnisse zu Maßnahmen wie z.B. dem Ausbau von Isolierstößen aus dem IBP II werden vorgestellt. Besonders wird auf den Einsatz von Weichen mit beweglichem Herzstück eingegangen. Bürgerinitiativen und Länder wünschen sich einen verstärkten Einsatz, da Schlaggeräusche gemindert werden. Die DB weist daraufhin, dass diese Art von Weichen aus technischen Gründen nur in ganz bestimmten Fällen zum Einsatz kommen kann. Aufgrund der nur punktuellen Wirkung und der sehr hohen Kosten (ein Vertreter der DB nennt mehr als 1 Mio. Euro) könne der Einbau von Weichen aus Lärminderungsgründen das geforderte Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht erreichen. Zur Erläuterung wurde dargestellt, dass mit vergleichbaren Kosten eine etwa 1000 m lange Lärmschutzwand errichtet werden könne, die für deutlich mehr Anwohner eine deutlich verbesserte Lärminderung bewirkt.
- Das BMVI informiert, dass Machbarkeitsuntersuchungen im Elb- und Inntal analog zu der im Weltkulturerbebereich Mittelrheintal durchgeführt werden.

## **TOP 3: Weiteres Vorgehen Umsetzung der Maßnahmen aus der Machbarkeitsuntersuchung**

- BMVI und Länder informieren die Beiratsmitglieder, dass die Finanzierungsvereinbarung zu den in der Machbarkeitsstudie vorgesehenen Maßnahmen noch nicht unterzeichnet ist, da noch Details besprochen werden müssen.
- Die DB stellt die Projektorganisation für die Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen des ZIP sowie den Umsetzungsplan von 2016 bis 2019 vor.

## **TOP 4: Lärmaktionsplanung**

- Das BMVI gibt eine kurze Information zu den rechtlichen Grundlagen der Lärmaktionsplanung nach §47 BImSchG. Danach haben die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden die Lärmaktionsplanung durchzuführen. Erst seit dem 01.01.2015 und damit für die 3. Stufe der Lärmaktionsplanung ab 2018 ist das EBA für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen zuständig. Derzeit führt das EBA eine Pilot-

Lärmaktionsplanung durch, welche im 1. Halbjahr 2016 abgeschlossen sein werde. Die Vertreter der Länder begrüßen die Anpassung der Zuständigkeit, sehen aber aufgrund der verspäteten Vorlage der Lärmkartierung das EBA bereits jetzt in der Pflicht, eine vollständige Lärmaktionsplanung durchzuführen. Das BMVI sieht aber weiterhin die nach §47 BImSchG zuständigen Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden in der Pflicht, die Lärmaktionsplanung der 1. und 2. Stufe abzuschließen.

- BMVI und DB betonen, dass weitere Details der Lärmaktionsplanung nicht Gegenstand des Beirates seien und dies in Gesprächen zwischen dem Bund und den Ländern geklärt werden solle.

## TOP 5: Lärmmonitoring

- Die DB stellt erste Ergebnisse der Lärmmessstationen von Bad Salzdig und Osterspai vor. Ein beispielhafter Wochenvergleich der Jahre 2014 und 2015 zeigt eine Erhöhung leiser Güterzüge von 12 auf 18 Prozent (leiser Zug = unter 70 Dezibel im  $L_{aq}$ , d.h. mindestens 90 % der Güterwagen). Die DB verweist darauf, dass zunächst noch mehr Messdaten zur Verfügung stehen müssen, um weitere Trendaussagen treffen zu können.
- Das BMVI stellt die eigenen Messstationen zur Untersuchung der Häufigkeit und akustischen Relevanz von Radformfehlern in Kestert und Brey vor. Ergebnisse liegen erst im nächsten Jahr vor und sollen dann im Beirat vorgestellt werden.
- Das Land Rheinland Pfalz erkundigt sich danach, ob Daten der von der DB Netz AG betriebenen Messstation in Leutesdorf zur Verfügung gestellt werden können. Die Messstation in Leutesdorf wurde als Diagnosesystem für Fahrzeuge und somit als Informationsquelle ausschließlich für deren Halter entwickelt. Die DB erklärte sich bereit, das Anliegen zu prüfen. Eine Weitergabe der mit dieser Anlage gesammelter fahrzeugbezogenen technischen Daten ist nach nochmaliger Prüfung nicht vorgesehen.
- Im Zuge der Diskussion zur grundsätzlichen Ausweitung des Lärmmonitorings weist Rheinland-Pfalz darauf hin, dass man kein Verständnis für die ablehnende Haltung der DB Netz AG zum Einbau von zusätzlicher Messsensorik durch das Land zur bestehenden Messstation in Oberwesel hat. Die DB Netz AG verweist darauf, dass der Infrastrukturbetreiber für die Sicherheit des Fahrwegs verantwortlich ist und daher ein Einbau von Anlagen Dritter im Gleis nicht zustimmt. [Hinweis: Die DB AG hat bereits schriftlich erläutert, weshalb sie dem Anliegen nicht näher treten kann. Ein weiterer Austausch zwischen dem Land und der DB Netz ist zwischenzeitlich vorgesehen.]
- Der Vorschlag von Hessen, die zentrale Fachgruppe mit der Entwicklung eines Konzeptes zur Vereinheitlichung und Ausweitung des Monitorings zu beauftragen, wird aufgrund der bundesweiten Relevanz dieses Themas abgelehnt. Die DB betont, dass dies nicht Gegenstand der Arbeit des Beirates ist.

## TOP 6: Sonstiges

- Der Vorschlag von Hessen zur Entpersonalisierung der Geschäftsordnung wird mehrheitlich abgelehnt. Man verständigt sich darauf, dass die Geschäftsordnung mit Blick auf die aktuelle Zusammensetzung angepasst und die Beiratsprotokolle wie bislang entpersonalisiert verfasst werden.
- Der Beirat stimmt der Weitergabe aller Protokolle zu; hierzu wird die DB AG alle notwendigen Informationen gebündelt zur Verfügung stellen.
- Der Vertreter des Bürgernetzwerkes Pro Rheintal stellt kritisch fest, dass seine Anmeldung für die Tagesordnung auch unter „Sonstiges“ nicht behandelt wird. Die nächsten Sitzungstermine für 2016 werden den Beiratsmitgliedern mitgeteilt.
- Nach Rücksprache mit den Ländern Hessen und RLP wird auf Versand einer Presseinformation zur Beiratssitzung verzichtet. Grund hierfür sind noch notwendige formale Anpassungen der Finanzierungsvereinbarung zwischen BMVI und Ländern sowie Differenzen bei mehreren Tagungsordnungspunkten.

gez. i.V. Dr. Markus Pennekamp

DB AG, Leiter Verkehrspolitik  
Deutschland

gez. Frank Gross

Bürgernetzwerk  
Pro Rheintal e.V.

gez. Willi Pusch

Bürgerinitiative im Mittelrhein gegen  
Umweltschäden durch die Bahn e.V.