



Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität | Postfach 31 60 | 55021 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für  
Klima, Energie und Mobilität  
Herrn Gerd Schreiner, MdL  
Landtag Rheinland-Pfalz  
Platz der Mainzer Republik 1  
55116 Mainz

LANDTAG  
Rheinland-Pfalz  
**18/3689**  
VORLAGE

**DIE MINISTERIN**

Kaiser-Friedrich-Straße 1  
55116 Mainz  
Telefon 06131 16-0  
Poststelle@mkuem.rlp.de  
<http://www.mkuem.rlp.de>

**5. April 2023**

Mein Aktenzeichen  
0102-0004#2023/0011-1401  
MB.0008

Ihr Schreiben vom

Ansprechpartner/-in / E-Mail  
MB2-Landtag@mkuem.rlp.de

Telefon / Fax  
06131 16-5365

## **Sitzung des Ausschusses für Klima, Energie und Mobilität vom 23. März 2023**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der oben genannten Sitzung wurde der

TOP 6)        Lärmschutz im Schienenverkehr Mittelrheintal,  
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT, Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE  
GRÜNEN, FDP, Vorlage 18/3278

unter Maßgabe der schriftlichen Berichterstattung für erledigt erklärt.

Ich berichte daher wie folgt:

Die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene ist eine wichtige Maßnahme, um die klimapolitischen Ziele zu erreichen. Dies gelingt aber nur mit der Akzeptanz der Menschen, die an den betreffenden Schienenstrecken leben. Eine der bedeutendsten Achsen für den europäischen Schienengüterverkehr führt durch das Mittelrheintal.

1/4

### **Verkehrsanbindung**

Sie erreichen uns ab Hbf. mit den Linien 6/6A (Richtung Wiesbaden), 64 (Richtung Laubenheim), 65 (Richtung Weisenau), 68 (Richtung Hochheim), Ausstieg Haltestelle „Bauhofstraße“. Zufahrt über Kaiser-Friedrich-Str. oder Bauhofstraße.

### **Parkmöglichkeiten**

Parkplatz am Schlossplatz  
(Einfahrt Ernst-Ludwig-Straße),  
Tiefgarage am Rheinufer  
(Einfahrt Peter-Altmeier-Allee)



An den Messstationen des Eisenbahn-Bundesamts in Andernach und Lahnstein wurden 2021 im Mittel knapp 190 Güterzüge pro Tag gezählt, fast die Hälfte davon nachts. Im Mittel fuhr damit nachts etwa alle sechs Minuten ein Güterzug durch das Mittelrheintal, wobei 2021 ein eher schwaches Jahr war. Die Prognosen sehen deutliche Zuwächse bei den Verkehrszahlen vor.

Die Lärmbelastung, die sich daraus für die Bevölkerung im Mittelrheintal ergibt, liegt weit über den Grenzen, die beispielsweise die WHO und das Umweltbundesamt empfehlen, um gesundheitliche Beeinträchtigungen – beispielsweise durch permanente Schlafstörungen – zu vermeiden. Vielmehr liegt das Mittelrheintal in Bereichen, in denen deutliche Risikosteigerungen für Schlafstörungen und daraus folgende Erkrankungen für den Menschen nachgewiesen sind.

Aus diesem Grund ist grundsätzlich erst einmal jede Maßnahme zu begrüßen, die einen Beitrag zur Lärminderung leisten kann – insbesondere mit Blick auf die am höchsten Belasteten.

Das bundesweit angewandte freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes ist im Mittelrheintal bereits abgeschlossen. Dieses Programm war aber aufgrund der hohen Lärmpegel und des eingeschränkten Umfangs nicht ausreichend. Dies gilt ebenso für nachfolgende Programme in den Jahren zwischen 2009 und 2013, die aus Konjunkturpaketen finanziert wurden.

Der im Antrag angesprochene Bau von Lärmschutzwänden ist Teil eines Pakets von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen. Dieses wurde vom im Dezember 2012 gegründeten Beirat „leiseres Mittelrheintal“ erarbeitet und beschlossen und wird nunmehr in der Umsetzung begleitet.

Dieser Beirat setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Bürgerinitiativen, Bundestagsabgeordneten aus der Region, dem DB-Konzern, dem Bundesverkehrsministerium, sowie zwischenzeitlich dem Umwelt- und Mobilitätsministerium von Rheinland-Pfalz und dem Verkehrsministerium von Hessen zusammen.

Der Beirat hat als Kern seiner Aktivitäten mit einer Machbarkeitsuntersuchung - über das im Mittelrheintal bereits umgesetzte freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes hinaus - zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen im Mittelrheintal untersucht. Die Machbarkeitsuntersuchung wurde 2014 erstellt und 2017 ergänzt. Die identifizierten Maßnahmen wurden einer Nutzen-Kosten-Bewertung unterzogen. Für Maßnahmen mit



positivem Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde durch den Beirat die Realisierung beschlossen.

Der Untersuchungsraum der Machbarkeitsuntersuchung umfasste das Obere Mittelrheintal zwischen Bingen und Koblenz, im Unteren Mittelrheintal die Einzelgemeinden Leutesdorf und Weißenthurm sowie im Rheingau die Städte Oestrich-Winkel und Eltville.

Finanziert wurde die Machbarkeitsuntersuchung durch den Bund. Der DB Konzern führt auf eigene Kosten ein regelmäßiges akustisches Schleifen der Schienen durch und ist für Wartung und Pflege der baulichen Lärmschutzmaßnahmen verantwortlich.

Die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz haben sich an den Planungskosten beteiligt. Der Kostenanteil von Rheinland-Pfalz betrug circa acht Millionen Euro. Die Umsetzung der Maßnahmen wird ebenfalls durch den Bund finanziert. Das gesamte Maßnahmenpaket hat ein Volumen von 130 Millionen Euro.

Das Maßnahmenportfolio des Beirats umfasste an baulichen Maßnahmen circa zwei Kilometer Schienenschmiereinrichtungen, circa 50 Kilometer Schienenstegdämpfer sowie circa 27 Kilometer konventionelle und niedrige Schallschutzwände.

Während mit dem Einbau von Schienenschmiereinrichtungen und Schienenstegdämpfern bereits 2021 begonnen wurde und die Arbeiten mittlerweile abgeschlossen sind, wurde mit dem Bau der ersten Lärmschutzwand in Weißenthurm erst am 30. Januar 2023 begonnen. Der Bau aller Lärmschutzwände soll bis 2028 abgeschlossen sein, also rechtzeitig vor Beginn der Bundesgartenschau.

Die langen Realisierungszeiträume ergeben sich durch aufwendige und langwierige Planungs- und Genehmigungsprozesse sowie die Notwendigkeit, die Maßnahmenumsetzung in die bestehenden Betriebsabläufe zu integrieren. Die geplanten Vollsperrungen der Rheinstrecken zur Generalsanierung 2026 und 2028 dürften hier für eine Vereinfachung sorgen.

Mit den Maßnahmen wird insbesondere die Zahl der Höchstbelasteten deutlich reduziert. Die Lärmbelastung wird aber trotz dem für viele Menschen dauerhaft über einem erträglichen und akzeptablen Maß verbleiben.



Die Landesregierung vertritt daher nach wie vor die Auffassung, dass als langfristige Lösung nur eine alternative Güterverkehrsstrecke infrage kommt. Aufgrund des zu erwartenden jahrzehntelangen Realisierungszeitraums müssen im Mittelrheintal weiterhin alle Anstrengungen unternommen werden, den Schienenverkehrslärm zu reduzieren.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

gez.

Michael Hauer

(Staatssekretär)