Ergebnisprotokoll zur 4. Sitzung des Beirats „Leiseres Mittelrheintal“
Ort: Bingen
Zeit: am 26.09.2013

Teilnehmer:

Bürgerinitiativen/Verbände:	Herr Willi Pusch Herr Frank Gross Herr Rolf Papen Herr Karl Ottes Herr Bertram Fleck
Mitglieder des Deutschen Bundestages:	Herr Klaus-Peter Willsch Herr Gustav Herzog Herr Peter Bleser Frau Tabea Rößner
Bund:	Herr Hugo Gratza Herr Dr. Jens Klocksin
Länder:	Herr Sts. Dr. Thomas Griese (Rheinland-Pfalz) Herr Dr. Georg Speck (Rheinland-Pfalz) Herr Peter Lindner (Hessen) Herr Gunther Möller (Hessen) Frau Karin Paulsmeyer (Nordrhein-Westfalen)
Deutsche Bahn:	Frau Ines Jahnel Herr Dr. Klaus Vornhusen Herr Dr. Markus Pennekamp Herr Hans-Georg Zimmermann Herr Gisbert Brauner Herr Bernhard Koch
Gäste:	Herr Dr. Thomas Schmid (HLUG) Herr Klaus Kruse (DB AG)

TOP 1: Begrüßung/Abstimmung Agenda

- Herr Feser, Oberbürgermeister von Bingen, begrüßt die Beiratsmitglieder und stellt die Auswirkungen des Bahnlärms auf die Anwohner im Mittelrheintal dar.
- Frau Jahnel stellt die Agenda der heutigen Sitzung vor. Herr Sts. Dr. Griese betont, dass er die Themen Nachtfahrverbot sowie Geschwindigkeitsreduzierung in dieser Beiratssitzung besprechen möchte. Frau Jahnel erläutert kurz, dass laut Geschäftsordnung die Erörterung von technischen Möglichkeiten zur Lärmminderung im Mittelpunkt der Arbeiten des Beirats steht. Weiterhin geht sie darauf ein, dass bereits in der letzten Beiratssitzung das Thema Geschwindigkeitsreduzierung vorgestellt wurde und dieses Thema unter TOP 3 angesprochen wird.

TOP 2: Sachstand Zugentgleisung Rüdesheim vom 09. Juni 2013

- Herr Brauner berichtet über den aktuellen Sachstand der Zugentgleisung und geht dabei auch auf die Aufgaben der EUB (Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes) ein.
- Es werden die Fragen nach den Instandsetzungsintervallen, dem damaligen Zustand der Gleise und Personalbesetzung beantwortet. Herr Brauner erläutert, dass die Infrastruktur im regelkonformen Zustand war und der Mitarbeiter nach Feststellung der Unregelmäßigkeiten an den Achszählern den Zug gestoppt hat. Nun muss auf den Unfallbericht der EUB gewartet werden.
- Ergänzend erläutert Herr Gratza, dass an den Wagen und der Infrastruktur keine regelwidrigen Zustände festgestellt wurden und auch menschliches Versagen als Unfallursache ausgeschlossen wurde. Die EUB hat, um die Unfallursache zu identifizieren, eine Simulation zum Zusammenspiel Fahrweg und Fahrzeug in Auftrag gegeben.
- Herr Pusch bittet in diesem Zusammenhang um Überprüfung, inwieweit geschlossene Geländer sowie Weichen mit beweglichem Herzstück im Mittelrheintal stärker eingebaut werden können. Dies wird in der Machbarkeitsuntersuchung aufgenommen. Er wird gebeten die Bereiche, die von der angesprochenen Verwirbelung des Gleisschotter betroffen sind, an die DB Netz AG zu melden. Eine Klärung erfolgt im bilateralen Austausch vor Ort.
- Das BMVBS wird gebeten, die Ergebnisse der beauftragten Simulation zeitnah an die Beiratsmitglieder zu kommunizieren.

TOP 3: Abstimmung des Protokolls der Beiratssitzung vom 17.06.2013 – Vorstellung der Arbeitsstände der To Dos

- Das Protokoll der Beiratssitzung vom 17.06.2013 wird verabschiedet.
- To Do 1.5. Noise Breaking System:
  Laut Kenntnisstand der zentralen Fachgruppe, hat der Hersteller des Noise Breaking System noch keine technische Zulassung erreicht, die für eine Erprobung im Mittelrheintal notwendig ist. Herr Gross wird hierzu auf den Hersteller zugehen.
- To Do 1.6. Abstimmung mit Kommunen für ein schnelleres Erlangen von Baurecht:
  Herr Fleck bittet frühzeitig die Kommunen in die Planung mit einzubeziehen. Die zentrale Fachgruppe wird sich hierzu mit den Kommunen in Verbindung setzen. Dazu sollten auch die betroffenen Landkreise mit einbezogen werden.
- To Do 2.1. Notwendigkeit Schaffung einer Rechtsgrundlage auf EU Ebene für eine Geschwindigkeitsreduktion:
  Herr Dr. Klocksin führt hierzu aus, dass derzeit nach EU-Recht keine Rechtsgrundlage für eine Geschwindigkeitsreduzierung besteht. Die Schweiz strebt ein Verbot von Güterwagen mit Graugusssohlen bis 2020 an. Das BMVBS teilt die Position der Schweiz und strebt ein Verbot von GG-Sohlen nach Abschluss der Umrüstung nach dem lärmabhängigen Trassenpreissystem im Jahr 2020 an. Die Rechtsgrundlagen dazu werden derzeit vorbereitet. Des Weiteren hat die Nationale Spiegelgruppe zur Evaluierung der TSI Noise auf Initiative des BMVBS vorgeschlagen, die Grenzwerte der TSI Noise auch für Bestandsgüterwagen anzuwenden. Herr Dr. Speck zweifelt daran, dass eine Ausweitung der Grenzwerte der TSI Noise auf Bestandsgüterwagen auf der derzeitigen Rechtsgrundlage zulässig ist und verweist auf die Initiative des Bundesrates.
  Abschließend berichtet Herr Dr. Klocksin, dass die EU-Kommission (GD Wettbewerb)

eine Förderung der Betriebsmehrkosten ablehnt. Gleichwohl befürworte das BMVBS eine europäische Förderinitiative zur Umrüstung auf leise Bremssohlen.

- To Do 2.2. Vorstellung Messstation in Assmannshausen:
  Vgl. unter TOP 7
- To Do 2.4 Konzeptionelle Prüfung der Möglichkeit einer Identifizierung von Güterwagen mit Flachstellen:
  Vgl. unter TOP 7

TOP 4: Fortschrittsbericht Maßnahmen im Mittelrheintal - Was tut sich?

- Frau Jahnel erläutert eingangs den Unterschied zwischen IBP II (Infrastrukturbeschleunigungsprogramm) und der Machbarkeitsuntersuchung. Das IBP II setzt auf Maßnahmen, die in den Jahren 2013 und 2014 umgesetzt werden, um kurzfristige Lärmminderungseffekte zu erzielen. Die Machbarkeitsuntersuchung soll, in einem 2. Schritt, weitere technische innovative Lärmminderungsmaßnahmen ermitteln und in Ihrer Wirkung abschätzen.
- Herr Koch berichtet über den aktuellen Stand der Maßnahmen, die im IBP II im Mittelrheintal umgesetzt werden, u.a. zum Einbau eines beweglichen Herzstücks in zwei Weichen in Weißenthurm und über die Umsetzung der Geländerausfachung.
- Herr Koch bittet um Unterstützung von Herrn Papen um ein schnelleres Planrechtsverfahren für die Gabionenwand in Weißenthurm durchzuführen. Des Weiteren berichtet er über die derzeit laufende Erprobung eines dickeren Schienenprofils im Elbtal, um dessen Lärmminderungsbeitrag festzustellen.
- Frau Jahnel berichtet, dass die DB Netz AG ergänzend zu den Maßnahmen des IBP II zusätzlich ein akustisches Schleifen im IV. Quartal 2013 durchführen wird. Damit wir die Lärmminderungswirkung der Kurzfristmaßnahmen des IBP II um weitere 2-3 dB verbessert. Durch die Kombination des akustischen Schienenschleifens, der Schienenstegabschirmung sowie der sukzessiven Umrüstung der Güterwagen wird sich die Lärmbelastung deutlich mindern.
- Frau Jahnel berichtet über den derzeitigen Stand der Umrüstung der Güterwagen. Bis zum Ende des Jahres 2013 sind 600 Güterwagen und in 2014 weitere 700 Güterwagen im Rahmen des Programms Leiser Rhein, umgerüstet. Zusätzlich wird die DB Schenker Rail in den Jahren 2014/15 weitere 10.000 Güterwagen umrüsten. Dabei liegt der Fokus auf Güterwagen, die hauptsächlich in leisen Ganzzügen zum Einsatz kommen, um damit einen hörbaren Lärmminderungseffekt bei der einzelnen Zugvorbeifahrt, insb. im MRT erzielt.

TOP 5: Fortschrittsbericht der zentralen Fachgruppe

- Herr Möller berichtet zum aktuellen Stand der Vergabe der Machbarkeitsuntersuchung, welche vsl. in zwei Wochen vergeben wird. Die Beiratsmitglieder werden, nachdem die Vergabeentscheidung getroffen wurde, zeitnah dazu informiert.
- Herr Möller geht kurz auf die Inhalte der Machbarkeitsuntersuchung ein. Der Auftragnehmer der Untersuchung wird die Bürgerbeteiligung vsl. im November starten.
- Weiterhin berichtet Herr Möller von den geplanten Schreiben an die Kommunen, welche in den nächsten Tagen von den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen versendet werden sollen. Die Kommunen werden darin über die Machbarkeitsuntersuchung und über die Beteiligungsmöglichkeiten informiert.

- Abschließend geht Herr Möller darauf ein, dass der Auftragnehmer der Untersuchung in der nächsten Beiratssitzung drei Vorschläge für eine Kosten-Wirksamkeitsbewertung vorstellen soll. Dies bildet dann die Grundlage für die Entscheidung des Beirats für eines der vorgestellten Bewertungsmodelle. Herr Möller betont, dass der Schwerpunkt der Machbarkeitsuntersuchung auf den Möglichkeiten einer weitergehenden Lärmminderung liegt und der Erschütterungsschutz nicht Untersuchungsgegenstand ist.

TOP 6: Bahnlärm im Mittelrheintal

- Herr Gross berichtet über Ursachen, Wirkungen und Lösungen in Bezug auf den Bahnlärm im Mittelrheintal. Die für diesen Tagesordnungspunkt von Herrn Gross erstellte Unterlage ist dem Protokoll beigefügt.
- Herr Pusch berichtet von Schienenstegdämpfern, die im Bereich der Gemeinde Osterspai seit Wochen im Gleisbett liegen und nicht wieder eingebaut wurden. Herr Brauner wird diesem Thema nachgehen. Das Ergebnis wird den Beiratsmitgliedern mitgeteilt.

TOP 7: Messstation Assmannshausen

- Herr Dr. Schmid berichtet zu den Messergebnissen in Assmannshausen. Er zeigt, dass die Nachtwerte über den Tagwerten liegen, da nachts die Güterzüge dominieren. Frau Jahnel teilt mit, dass die Bahn zurzeit an einem Konzept für ein Lärmmonitoring arbeitet, welches insbesondere Transparenz über die Wirksamkeit der anlaufenden Umrüstung der Güterwagen bringen soll.
- Herr Dr. Griese befürwortet ein Lärmmonitoring der Deutschen Bahn und fordert, dass diese Messwerte auch veröffentlicht werden.
- Die Beiratsmitglieder diskutieren zum Thema Flachstellen. Herr Gratza erläutert, dass das BMVBS diesbezüglich bereits mit der Deutschen Bahn in Kontakt steht.

TOP 8: Sonstiges

- Herr Dr. Speck spricht das Thema Außenkommunikation von Beiratsthemen an, da er Informationen über den Beirat „Leiseres Mittelrheintal“ ins Internet stellen möchte. Dieses Thema wird Herr Dr. Speck bilateral mit Frau Jahnel besprechen.

- Herr Brauner berichtet kurz zum Projekt Bank-, Bett-, Kammerecktunnel und beantwortet erste Fragen der Bürgerinitiativen.

gez. Ines Jahnel	gez. Frank Gross	gez. Willi Pusch
DB AG Lärmschutzbeauftragte	Bürgernetzwerk Pro Rheintal e.V.	Bürgerinitiative im Mittelrhein gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V.