Ergebnisprotokoll zur 6. Sitzung des Beirats „Leiseres Mittelrheintal“
Ort: Bonn
Zeit: am 15.07.2014

Teilnehmer:

Bürgerinitiativen/Verbände:	Herr Willi Pusch Herr Frank Gross Herr Gunter Fröhlich Herr Karl Ottes Herr Bertram Fleck
Mitglieder des Deutschen Bundestages:	Herr Klaus-Peter Willsch Herr Sts. Peter Bleser Herr Gustav Herzog
Bund:	Herr Hugo Gratza Herr Ralf Turge
Länder:	Frau Sts. Dr. Beatrix Tappeser (Hessen) Herr Gunther Möller (Hessen) Herr Dr. Georg Speck (Rheinland-Pfalz) Herr Sven-Oliver Wessolowski (Rheinland-Pfalz) Herr Martin Walter (Nordrhein-Westfalen)
Deutsche Bahn:	Frau Ines Jahnel Herr Dr. Klaus Vornhusen Herr Jürgen Konz Herr Dr. Markus Pennekamp Herr Hans-Georg Zimmermann Herr Bernhard Koch
Gäste:	Herr Sebastian Ibbeken (Wölfel) Frau Dr. Dorothée Stiebel (DB) Herr Thomas Quernheim(Interfleet Technology GmbH)

TOP 1: Begrüßung und Fortschrittsbericht

- Die Mitglieder des Beirats „Leiseres Mittelrheintal“ werden begrüßt und die wichtigen Punkte der heutigen Sitzung vorgestellt.
- Der aktuelle Bearbeitungsstand des Sonderprogramms – Infrastruktur-beschleunigungsprogramm II (IBP II) wird vorgestellt. Die Entwicklung der Geländerausfachung ist abgeschlossen, der Finanzierungsantrag wird in dieser Woche gestellt, sodass die Realisierung zum Ende des Jahres sichergestellt werden kann.
- Der aktuelle Stand der Umrüstung der Güterwagen von der DB Schenker Rail wird aufgezeigt. Die Umrüstung der ganzzugaffinen Güterwagen sowie die Entwicklung des lärmabhängigen Trassenpreissystems fördern die Bildung von leisen Zügen.
- Die Registereintragungen der Güterwagen werden vorgestellt. In dem Zusammenhang werden die Themen Registereintragungen anderer EU Länder und nicht berücksichtigte Laufleistung der Güterwagen diskutiert. Weiterhin wird die Koalitionsvereinbarung zur

Umrüstung der Güterwagen, die fehlenden Kapazitäten der Produktion der LL Sohlen sowie die fehlende Anreizsysteme zur schnellen Umrüstung (z.B. durch die Förderung der Betriebsmehrkosten oder ein Bonussystem für Neufahrzeuge) für Wagenhalter angesprochen.

- Die Frage, wie eine Disposition von leisen Zügen betrieblich möglich ist, wird erörtert. Da der Schienengüterverkehr mit einer geringen Marge zu kämpfen hat, müssen bei dieser Frage neben betrieblichen auch wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt werden. Das System des Einzelwagenverkehrs umfasst einen großen Teil des Schienengüterverkehrs. Eine aktive Disposition von leisen und lauten Güterzügen würde zu vielen Nachteilen führen. Neben dem hohen Investitionsbedarf wird erheblicher zusätzlicher Flächenbedarf für die Zugbildungsanlagen benötigt, weiterhin würde der betriebliche Aufwand der Disposition sowie die Anzahl der Leerfahrten der Güterwagen steigen. Durch die Leerfahrten würde zusätzlicher Lärm und CO_2 Ausstoß hervorgerufen werden. Solch eine Disposition würde dem gesamten Geschäftsmodell des Schienengüterverkehrs widersprechen. Der Wille zur Umrüstung der DB Schenker Rail sowie der anderen Wagenhalter ist da. Es wurden bereits 97 000 Güterwagen für eine Umrüstung auf die LL-Sohle bis 2020 beim BMVI angemeldet, davon 60 000 Güterwagen von der DB Schenker Rail. Diese Darstellung wird von einzelnen Beiratsmitgliedern kritisch gesehen.
- Das Infomobil Lärmschutz zeigt anschaulich die Wirkungen der LL-Sohle sowie der Lärmminderungsmaßnahmen. Es ist vorgesehen, dass das Infomobil Lärmschutz Ende September im Mittelrheintal aufgestellt wird.

TOP 2: Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung – Abstimmung der weiteren Vorgehensweise

- Die zentrale Fachgruppe berichtet zu den Ergebnissen der kommunalen Veranstaltungen.
- Herr Ibbeken stellt die Grundlagen sowie die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung dar. Die zugrundeliegenden Daten der Anwohnerzahlen wurden von den Kommunen gebäudescharf bereitgestellt und berücksichtigt. Hotels wurden anhand ihrer Bettenzahl sowie der durchschnittlichen Belegung im Mittelrheintal als Anwohnerzahl berücksichtigt. Die zugrundeliegende Annahme zum Nutzen-Kosten Index wurde diskutiert und darauf hingewiesen, dass bei wenigen hundert Menschen die aber von extrem hohen Lärmpegeln betroffen sind weder die Zahl der Bevölkerung noch die Kosten ausschlaggebend sein sollten. Optische Gestaltungselemente der Schallschutzwand wurden in der Machbarkeitsuntersuchung (MU) nicht behandelt. Für die Projektplanung von hohen und niedrigen Schallschutzwänden sind Planrechtsverfahren durchzuführen, in denen auch Gestaltungsaspekte geklärt werden.
- Durch den innovativen Ansatz der Anwendung eines Nutzen-Kosten Index im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung, weichen die Maßnahmenvorschläge von den Regularien der Lärmsanierung ab. Hierfür sind Kriterien für eine Maßnahmenförderung zu entwickeln.
- Das Thema Alternativtrassen z. B. durch den Westerwald und den Hunsrück wird thematisiert. Das BMVI wird in der nächsten Beiratssitzung über die Ergebnisse der Untersuchung zu Kapazitätsfragen des Korridors Köln-Karlsruhe ergänzenden berichten.
- Die Firma Wölfel wird bis zur nächsten Beiratssitzung die nachlaufenden Vorschläge aus den kommunalen Veranstaltungen in den Abschlussbericht einarbeiten und diesen fertig stellen. Die Finanzierung der Maßnahmen aus der Machbarkeitsuntersuchung sowie die Festlegung der dafür benötigten Rahmenbedingungen stehen nun im Fokus des Beirats. Vorschläge für Finanzierungskonzepte auch unter Beteiligung der Länder sowie die dafür notwendigen Rahmenbedingungen werden in der zentralen Fachgruppe erarbeitet. Weiterhin müssen die Mitglieder des Bundestages und die Länder für ggf. notwendige

Gesetzesänderungen den Bund unterstützen. Die Gesamtkosten für alle untersuchten Maßnahmen werden für die nächste Beiratssitzung berechnet.

- Ein Konzept über den Bedarf an Haushaltsmitteln für die nächsten Haushaltsjahre wird aufgestellt. In diesem Konzept sind die benötigten Vorlaufzeiten für Planung und baubetriebliche Regelungen zu berücksichtigen. Pro Rheintal betont erneut die Dringlichkeit von Lärmschutz im Rheintal.
- Der Beirat bedankt sich für die sehr gute Arbeit der Firma Wölfel und der Zentralen Fachgruppe. Er erwartet den Abschlussbericht zur nächsten Beiratssitzung.

TOP 3: Vorstellung der Ergebnisse des Projektes RIVAS

- Das Projekt RIVAS wird vorgestellt. In diesem Zusammenhang wird insbesondere auf die unterschiedlichen Ausbreitungswege des Luft- und Körperschalls eingegangen. Es werden mögliche Minderungsmaßnahmen und deren Wirkungsweise in Abhängigkeit von Einflüssen im Übertragungsweg und an den jeweiligen Gebäuden präsentiert. Auf Nachfrage wurde dargelegt, dass veränderte Schwellenabstände zu einer Verlagerung des Frequenzspektrums und damit zu Anregungen an bisher nicht betroffenen Gebäuden führen können. Hier besteht weiterer Forschungsbedarf z.B. in Form von Pilotprojekten.

TOP 4: Effiziente Lärmminderung an Schienenwegen

- Unter dem TOP 4 werden von Pro Rheintal verschiedene Lärmminderungsmaßnahmen basierend auf den Unterlagen von Prof. Hecht vorgestellt. In diesem Zusammenhang wurden die Betroffenheit durch nächtlichen Schienenlärm und die selbst nach Halbierung verbleibend hohen Lärmpegel, die Grenzwerte-Forderungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO), die 16 Jahre alte Forderung nach Bremsumrüstung, die Wirkung von Schallschutzwänden, der Lärmsenkungsbedarf bei Lokomotiven, die Erschütterungssenkung durch Veränderung von Schwellenabständen, die Ergebnisse von Lärmmonitoringstationen in der Schweiz, die Vorhaben „LZarG“ und „Leiser Rhein“ sowie Schienenrauheit und Fahrflächenfehler (Flachstellen) als Aktionskriterium thematisiert. Ausweislich der Unterlage fordert Prof. Hecht die Lärmquelle Schiene Schwelle stärker zu berücksichtigen und bei Bauteilen und Gleisbau akustische Vorgaben zu machen!

TOP 5: Sonstiger Abstimmungsbedarf

- Die vorgestellten Unterlagen werden den Beiratsmitgliedern mit dem Versenden des Protokolls zu geschickt.

- Am 15. September wird die nächste Beiratssitzung in Lorch von 12:00 bis 15:00 mit anschließender Abendveranstaltung stattfinden. Die Kosten für die nächste Beiratssitzung werden vom Land Hessen getragen. Die Kosten der Abendveranstaltung wird die DB übernehmen.

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.