

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Bahnlärm im Mittelrheintal

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) plant seit 2022 ein umfangreiches Sanierungsprogramm, mit dem nach eigenen Angaben „das derzeit hochbelastete Netz bis 2030 zum Hochleistungsnetz“ ausgebaut werden soll (vgl. www.deutschebahn.com/resource/blob/11344496/93ac55503a77067bf9ab24b26f051612/20230915_Faktenblatt_Bund-und-DB-legen-Streckenabschnitte-fuer-Generalsanierung-fest-data.pdf). Für das zweite Halbjahr 2026 ist nach Kenntnis der Fragesteller die Sanierung des Korridors „Rechter Rhein“ geplant. Im Zuge der Generalsanierung dieser viel befahrenen Bahnstrecke zwischen Wiesbaden und Unkel sollen neben 67 Gleiskilometern, 140 Kilometern Oberleitung und 111 Weichen unter anderem auch bis zu 32 Stationen modernisiert und möglichst barrierefrei ausgebaut werden (www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-frankfurt-de/presseinformationen-regional/Fuer-puenktliche-Zuege-und-attractive-Stationen-DB-plant-2026-Generalsanierung-des-Korridors-Rechter-Rhein--12718052).

Vor dem Hintergrund dieser umfassenden Sanierungsarbeiten stellt sich aus Sicht der Fragesteller für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner die Frage, wie dem Bahnlärm auf dem betroffenen Streckenabschnitt in Zukunft begegnet werden soll. Der Bahnlärm stellt im teils sehr engen Mittelrheintal nach Kenntnis der Fragesteller seit Jahren eine erhebliche gesundheitliche Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner dar. Chronische Lärmbelastung, insbesondere durch den Güterverkehr, erhöht das Risiko für Schlafstörungen und ernsthafte gesundheitliche Beeinträchtigungen. Neben den gesundheitlichen Folgen beeinträchtigt der ständige Lärm die Lebensqualität in der Region und mindert die touristische Attraktivität des Rheintals, das Teil des UNESCO-Welterbes ist (https://mkuem.rlp.de/fileadmin/14/Themen/Umweltschutz/GesundheitlicherUmweltschutz/Bahnlaermbericht_Endversion.pdf).

Im Zuge der geplanten Generalsanierung der Bahnstrecken im Mittelrheintal sind daher aus Sicht der Fragesteller nachhaltige und wirksame Maßnahmen zur Lärminderung geboten. Dafür ist eine realistische Bewertung der künftigen Belastung der Region notwendig, die auf konkreten Zugzahlenprognosen basiert. Auch eine bauliche Analyse bestimmter Streckenabschnitte ist geboten, um die Tragfähigkeit und Belastbarkeit vor dem Hintergrund eines wachsenden Verkehrsaufkommens auf der Schiene zu sichern. Die Generalsanierung sollte daher nach Sicht der Fragesteller mit effektiven Lärmschutzstrategien kombiniert werden, um die gesundheitlichen, sozialen und wirtschaftlichen Belastungen in der Region zu verringern.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegen der Bundesregierung konkrete Zugzahlenprognosen für die Bahnstrecken im Mittelrheintal (Kursbuchstrecken 465, 466, 470 und 471) vor, wenn ja, auf welche Jahre beziehen sich diese Prognosen, und wenn nein, warum nicht?
2. Liegen der Bundesregierung konkrete Zugzahlenprognosen für die Bahnstrecken im Mittelrheintal für das Jahr 2040 vor, wenn ja, auf welche Jahre beziehen sich diese Prognosen, und wenn nein, warum nicht?
3. Auf welcher Grundlage werden die Zugzahlenprognosen ermittelt, und berücksichtigen diese eine beschleunigte Verkehrswende aufgrund klimapolitischer Vorgaben der Bundesregierung?
4. Was ist aus Sicht der Bundesregierung die konkrete maximale Zugzahlenkapazität im aktuellen Ausbauzustand der betreffenden Strecken (Kursbuchstrecken 465, 466, 470 und 471), und wann wird diese nach aktuellen Prognosen voraussichtlich erreicht werden?
5. Von welchen maximalen Kapazitäten wird nach Abschluss aller im Rahmen der „Generalsanierung“ zum Hochleistungskorridor anvisierten Ausbaumaßnahmen (beispielsweise ETCS (European Train Control System), neue Überleitstellen, Überholgleise) ausgegangen?
6. Wie viele Bauwerke auf den genannten Mittelrheinstrecken befinden sich in den Zustandskategorien 3 und 4 (Erläuterung der Zustandskategorien: DB Richtlinie 804.8001 „Inspektion von Ingenieurbauwerken“), die umfangreiche Instandsetzungsmaßnahmen erfordern?
7. Wie viele dieser Bauwerke sollen im Rahmen der „Generalsanierung“ tatsächlich neu gebaut werden (bitte nach der Zustandskategorie aufschlüsseln)?
8. Wurden alle betreffenden Streckenabschnitte insbesondere Konstruktionsingenieurbauten hinsichtlich ihrer uneingeschränkten Eignung für die zu erwartenden Mehrbelastungen durch statische Berechnungen, Materialprüfungen und Belastungstests überprüft?
9. Inwiefern liegen statische Berechnungen, Materialprüfungen und Belastungstests für den Bahndamm in Braubach (Rhein-Lahn-Kreis) vor?
10. Was ist der Grund für die nach Kenntnis der Fragesteller nicht erfolgte Umsetzung des Prüfvermerks in den Prüffakten zum Bahndamm in Braubach aus dem Jahr 2006, dass die Geschwindigkeit aufgrund der Schäden spätestens 2010 auf 50 km/h begrenzt werden müsse (Akte zur Eisenbahnüberführung Schloss Philippsburg EÜ 3507 – 117,245; S. 30-32)?
11. Gibt es im Mittelrheintal weitere nach Prüfungen angeordnete schadensbedingte Geschwindigkeitsreduzierungen, die trotz fehlender Schadensbehebung nicht umgesetzt wurden?
12. In welchem Zustand befindet sich der Oberbau samt Betonüberdeckung des betroffenen Bahndamms?
13. Verfolgt die Bundesregierung aktuell Pläne zur Erneuerung des Oberbaus, wenn ja, hat bei den zugrundeliegenden Berechnungen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Zukunft Berücksichtigung gefunden, und wenn nein, warum nicht?

14. Wie erklärt sich die Bundesregierung die laut einem Pressebericht immer besser werdenden Zustandsbeurteilungen des Bahndamms in Braubach nach 2006, obwohl nach Kenntnis der Fragesteller keine nennenswerten Sanierungen stattgefunden haben (www.rhein-zeitung.de/lokales/rhein-lahn-zeitung/begutachtung-wirft-fragen-auf-in-welchem-zustand-ist-die-unterfuehrung-in-braubach_arid-2704313.html)?
15. Hält die Bundesregierung auf Basis ihrer Bedarfsplanungen eine Alternativtrasse zum Mittelrheintal für erforderlich, wenn ja, welche Schritte sind für die Realisierung dieses Vorhabens bereits eingeleitet worden, und wenn nein, warum nicht?
16. Entsprechen die geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Mittelrheintal ausnahmslos den nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz verpflichtenden Richtwerten der Lärmvorsorge?
17. Mit welchen Kosten wurde ursprünglich im Rahmen der „freiwilligen Lärmsanierung“ gerechnet?
18. Mit welchen Kosten wird nun für die Maßnahmen im Zusammenhang mit der „Lärmvorsorge“ nach Maßstäben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) gerechnet?
19. Welche Zugzahlenprognosen liegen nach Abschluss der Maßnahmen für den „Ostkorridor Süd“ vor?

Berlin, den 24. Januar 2025

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

