

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/14866 –**

#### **Bahnlärm im Mittelrheintal**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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-attraktive-Stationen-DB-plant-2026-Generalsanierung-des-Korridors-Rechter-Rhein--12718052](http://www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-frankfurt-de/presseinformationen-regional/Fuer-puenktliche-Zuege-und-attraktive-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](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 Lärmschutzstrate-

gien kombiniert werden, um die gesundheitlichen, sozialen und wirtschaftlichen Belastungen in der Region zu verringern.

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?
19. Welche Zugzahlenprognosen liegen nach Abschluss der Maßnahmen für den „Ostkorridor Süd“ vor?

Die Fragen 1 bis 5 und 19 werden gemeinsam beantwortet.

Die aktuell vorliegenden Zugzahlen basieren auf der Basisprognose (1. Prognosefall der Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose 2040). Das Gesamtkonzept zur Verkehrsprognose 2040 und zu den in der Basisprognose unterstellten Prämissen sind den Internetartikeln zur Verkehrsprognose 2040 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zu entnehmen (abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html>).

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 Prüfsakten 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](http://www.rhein-zeitung.de/lokales/rhein-lahn-zeitung/begutachtung-wirft-fragen-auf-in-welchem-zustand-ist-die-unterfuehrung-in-braubach_arid-2704313.html))?
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?

Die Fragen 6 bis 14 und 16 bis 18 werden gemeinsam beantwortet.

Mit Blick auf die umfangreichen Datenerhebungen, die für die Beantwortung der Fragen notwendig sind, hat das BMDV die Fragestellenden um Fristverlängerung gebeten, die nicht gewährt wurde. Da die notwendigen Informationen von der Deutschen Bahn AG nicht in der für eine kleine Anfrage im parlamentarischen Fragesystem zur Verfügung stehenden Zeit erhoben werden konnten, wird die Bundesregierung die Antworten auf die Fragen nachreichen, sobald die Informationen vorliegen.\*

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?

Das BMDV hat mit der Machbarkeitsuntersuchung eine Vorzugsvariante für eine alternative Trassenführung identifiziert, die auf Grundlage neuer Verkehrsprognosen bewertet werden kann. Damit könnte bei entsprechender Verkehrsentwicklung das Gesamtvorhaben kostenoptimiert in aufeinander aufbauenden Ausbaustufen realisiert werden. Das BMDV wird auf Basis künftiger Verkehrsprognosen und verkehrlicher Entwicklungen die Methodik der Bundesverkehrs-

---

\* Auf die Ergänzende Antwort auf Bundestagsdrucksache 20/15124 wird verwiesen.

wegeplanung kontinuierlich an aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse anpassen. Bis eine wirtschaftlich tragfähige Lösung vorliegt, wird die Bundesregierung weiterhin erhebliche finanzielle Mittel in den Lärmschutz investieren, um die Lärmbelastung für Anwohnerinnen und Anwohner entlang des Mittelrheins weiter zu verringern. Zudem entlastet perspektivisch der in Planung befindliche Ausbau der Strecke Hagen – Siegen – Gießen – Hanau ebenfalls die Strecken im Rheintal.