

Ergänzende Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksachen 20/14866 und 20/15014 –

Bahnlärm im Mittelrheintal

Die Bundesregierung hat mit Schreiben vom 17. März 2025 die Antwort zu den Fragen 6 bis 14 und 16 bis 18 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/15014 wie folgt nachgereicht.

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?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wird zum Zustand der Brücken auf die in den DB-internen Regelwerk festgelegten Kriterien zur Zuordnung der Brückenbauwerke zu Zustandskategorien verwiesen. Im Berichtsjahr 2023 werden auf den Mittelrheinstrecken (2324 Köln Steinstraße–Koblenz; 3507 Koblenz–Wiesbaden; 2630 Köln–Bingen; 3510 Bingen–Mainz) 231 Brücken, drei Tunnel sowie ca. 29,6 km Stützbauwerke (Bauwerksklasse 3) und ca. 0,5 km Schallschutzwände den Zustandskategorien 3 oder 4 zugeordnet. Die technische Eignung der Streckenabschnitte und die Frage, wie viele dieser Bauwerke erneuert werden sollen, wird derzeit durch die DB InfraGO AG geprüft.

9. Inwiefern liegen statische Berechnungen, Materialprüfungen und Belastungstests für den Bahndamm in Braubach (Rhein-Lahn-Kreis) vor?

Nach Auskunft der DB AG hält sie die nach den Regelwerken erforderlichen Brückennachrechnungen hinsichtlich des Ermüdungsverhalten vor. Darüber hinaus seien vorhandene originale Bauunterlagen des 160 Jahre alten Bahndamms im Bauwerksbuch hinterlegt.

10. Was ist der Grund für die nach Kenntnis der Fragesteller nicht erfolgte Umsetzung des Prüfvermerks in den Prüfabakten 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)?

Nach Auskunft der DB AG stellt ein Gutachten zunächst nur die Zustandsfeststellung und Bewertung eines einzelnen Gutachters dar und wird anschließend durch ein Fachgremium auf Plausibilität überprüft und gemeinschaftlich mit dem Gutachter einer Entscheidung zugeführt.

Im vorliegenden Fall hat der Gutachter eine Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund von Schäden am Randweg vorgeschlagen. Dies wurde jedoch als inhaltlich nicht plausibel qualifiziert, da es sich lediglich um den Fluchtweg für Personal handelt und unabhängig gefahrene Zuggeschwindigkeiten keinen Einfluss auf die Betriebssicherheit des Fahrwegs haben. Aus diesem Grund wurde in Abstimmung mit dem Gutachter beschlossen, die Geschwindigkeit nicht herabzusetzen. Der thematisierte Sachverhalt ist bereits in der Vergangenheit durch das Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichtsbehörde im Rahmen einer Sonderprüfung bewertet und als ordnungsgemäß bestätigt worden.

11. Gibt es im Mittelrheintal weitere nach Prüfungen angeordnete schadensbedingte Geschwindigkeitsreduzierungen, die trotz fehlender Schadensbehebung nicht umgesetzt wurden?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind keine derartigen Fälle bekannt.

12. In welchem Zustand befindet sich der Oberbau samt Betonüberdeckung des betroffenen Bahndamms?

Nach Auskunft der DB AG ist eine Betondeckung im Zusammenhang mit dem Oberbau nicht nachvollziehbar. Daher wird davon ausgegangen, dass sich die Fragestellung auf die Betondeckung von Bauteilen des konstruktiven Ingenieurbauwerks bezieht. Die Relevanz einer ausreichenden Betonabdeckung bei Stahlbetonbauwerken ist in den 1960er und 1970er Jahren noch nicht bekannt gewesen. Erst später sind die Anforderungen in den DIN-Normen deutlich verschärft worden.

Daher weisen nach Auskunft der DB AG ältere Betonbauteile aus dieser Zeit – sowohl im Bahnsektor als auch allgemein – häufig eine geringe Betonüberdeckung auf, was zu oberflächlichen Abplatzungen führen kann. Im vorliegenden Fall befinden sich die Abplatzungen fast ausschließlich am Randbalken. Ein zwingender Instandsetzungsbedarf ist bislang nicht festgestellt worden.

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?

Nach Auskunft der DB AG wird im Rahmen der Generalsanierung 2026 nördlich von Braubach im Gleis Kamp-Bornhofen–Oberlahnstein eine Schienenerneuerung ohne Austausch von Schwellen und Schotter durchgeführt. Hierfür wurden keine Berechnungen in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens durchgeführt, da das Verkehrsaufkommen keine Auswirkungen auf die zu verbaute Schienensorte hat.

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)?

Nach Auskunft der DB AG wird bei der Zustandsbewertung nicht nur der aktuell festgestellte Bauwerkszustand berücksichtigt, sondern auch die Beurteilung der Schadensverläufe über die Zeit. Schäden, die sich über Jahre hinweg kaum oder gar nicht entwickeln, können im Laufe der Zeit als unkritischer eingestuft werden, als dies ursprünglich (ohne Anhaltspunkte für die weitere Entwicklung) vorsichtshalber angenommen wurde. Umgekehrt kann eine schnelle Schadenszunahme zu einer schlechteren Bewertung für die Zukunft führen.

Es wurde eine Sonderprüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichtsbehörde durchgeführt. Diese Prüfung kam zu dem Ergebnis, dass am Bauwerk keine Sicherheitsrisiken bestehen und die genannten Bahnanlagen vollumfänglich fachgerecht nach den Vorgaben des bahntechnischen Regelwerks instandgehalten werden. Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 10 verwiesen.

16. Entsprechen die geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Mittelrheintal ausnahmslos den nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz verpflichtenden Richtwerten der Lärmvorsorge?

Nein. Die Lärmvorsorge kommt hier nicht zum Tragen, da es sich nicht um eine wesentliche Änderung des Schienenweges gemäß § 1 Absatz 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) handelt. Es handelt sich um eine Bestandsstrecke, bei der das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes zur Anwendung kommt.

17. Mit welchen Kosten wurde ursprünglich im Rahmen der „freiwilligen Lärmsanierung“ gerechnet?

Seit 1999 wurden im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms im Mittelrheintal 40 Mio. Euro in den Lärmschutz investiert. Zusätzlich über 16 Mio. Euro aus dem Konjunkturprogramm II (KP II) und 10 Mio. Euro aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II (IBP II). Darüber hinaus finanziert der Bund gemeinsam mit den Ländern Hessen und Rheinland-Pfalz die Umsetzung der Machbarkeitsstudie „Weitere Schallschutzmaßnahmen Mittelrheintal“ (MUMRT) mit über 130 Mio. Euro.

18. Mit welchen Kosten wird nun für die Maßnahmen im Zusammenhang mit der „Lärmvorsorge“ nach Maßstäben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) gerechnet?

Lärmvorsorge nach 16. BImSchV kommt beim Neubau und bei einer wesentlichen Änderung des Schienenwegs zum Tragen. Im Rahmen der bevorstehenden Generalsanierungen der hochbelasteten Eisenbahnstrecken im Mittelrheintal erneuert die DB InfraGO AG sämtliche Gewerke über mehrere Monate hinweg. Die Strecken werden gebündelt instandgesetzt und modernisiert, um danach einen möglichst störungsfreien Betrieb zu ermöglichen. Zu den Arbeiten zählen Gleis- und Weichenerneuerungen ebenso wie die Modernisierung der Verkehrsstationen und der Bau von zusätzlichen Lärmschutzwänden auf der rechten Rheinstrecke. Die Kosten für die Generalsanierung der Strecke können derzeit noch nicht beziffert werden, da die Vergaben der Bauleistungen noch nicht erfolgt sind.

Nach Auskunft der DB AG nimmt diese im Zusammenhang mit der Generalsanierung auch das Thema Lärmschutz in den Fokus. Um den Lärmschutz an der Strecke zu verbessern, setzt sie rechtsrheinisch bis Dezember 2026 das Programm der freiwilligen Lärmsanierung für ein leiseres Mittelrheintal (zwischen Eltville und Koblenz) komplett um. Außerdem hat die DB AG geprüft, ob nördlich von Koblenz unter ähnlichen Rahmenbedingungen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Schienenstegdämpfer) realisiert werden können. Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen liegen vor und wurden auf ihre technische Machbarkeit hin geprüft. Momentan wird in abschließenden Gesprächen der Gesamtumfang für den zusätzlichen Lärmschutz nördlich von Koblenz festgelegt.