



Deutsche Bahn AG • Am Hauptbahnhof 4 • 66111 Saarbrücken

Dr. Klaus Vornhusen
Konzernbevollmächtigter
für die Länder Rheinland-Pfalz
und Saarland

Herrn
Willi Pusch
Rheinuferstraße 44
56341 Kamp-Bornhofen

ausschließlich per E-Mail an: wpup5254@t-online.de

Saarbrücken, 18. Juni 2024

Sehr geehrter Herr Pusch,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom April 2024, in dem Sie weitere Möglichkeiten zur Verbesserung des Lärmschutzes im Mittelrheintal anhand konkreter Fallbeispiele thematisieren.

Lassen Sie mich zunächst daran erinnern, dass im Mittelrheintal auf Basis der verschiedensten Förderprogramme seit 1999 bereits etwa 100 Mio. Euro für den Schutz gegen Schienenlärm investiert wurden. Hinzu kommen die hohen Investitionen aller Güterwageneinsteller aufgrund des verpflichtenden Einbaus lärmarmer Bremssysteme – in Summe allein bei DB Cargo Aufwendungen von noch einmal mehr als 200 Mio. Euro. Der trotzdem immer noch gelegentlich vorgetragene Vorwurf, es werde nichts für den Lärmschutz im Mittelrheintal getan, ist deshalb unbegründet.

Unser gemeinsamer „Beirat Leiseres Mittelrheintal“ begleitet sehr eng die zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen, die im Rahmen der *Machbarkeitsuntersuchung über zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung an der Infrastruktur der Bahnstrecken im Mittelrheintal* festgelegt wurden (vgl. auch www.leiseres-mittelrheintal.de). Ziel des gemeinsamen Unterfangens war und ist, alle Maßnahmen in Angriff zu nehmen, die zum Schutz der Menschen im Oberen Mittelrheintal vor Schienenlärm baulich und finanziell machbar sind. Die Deutsche Bahn ist dankbar, dass der Bund und die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz allein für die im Rahmen der Machbarkeitsstudie erarbeiteten Maßnahmen ca. 130 Mio. Euro bereitstellen. Nach einer sehr intensiven und auch langen Planungsperiode werden die Maßnahmen derzeit und bis Ende 2026 abgeschlossen, sodass die Früchte unserer Zusammenarbeit nun erfreulicherweise geerntet werden können.

Dass trotzdem einige mitunter gewünschte Maßnahmen wegen unterschrittener Umsetzungskriterien der Machbarkeitsstudie nicht realisiert werden können, liegt in der Natur der Sache, da die finanziellen Mittel eben nicht freihändig, sondern immer nur kriteriengestützt zugeteilt werden können. Vor diesem Hintergrund möchten wir hier Ihre Anregungen kommentieren und schon vorab darauf hinweisen, dass sich auch hinsichtlich des Lärmschutzes an Schienenwegen des Bundes die Rechtslage und die Technik ständig weiterentwickeln. Manches, was heute noch nicht machbar ist, mag zukünftig vom Bundestag zur Finanzierung vorgesehen werden.

Deutsche Bahn AG
Konzernbevollmächtigter
für die Länder Rheinland-
Pfalz und Saarland
Am Hauptbahnhof 4
66111 Saarbrücken

Tel.: 0681 308-3300
Fax: 069 265 55717
klaus.vornhusen@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com

RP_240416B



Wir möchten Ihre Anregungen zu weiteren Lärmschutzmaßnahmen in einzelnen Ortslagen des Mittelrheintals im Folgenden im Einzelnen kommentieren, wobei wir zunächst je Ortslage Ihre Anfrage zitieren, dann unsere jeweilige Stellungnahme ergänzen:

Kamp-Bornhofen – Kreisstraße bis DB-FU am Kloster:

WP: „Mir ist bekannt, dass die Örtlichkeit Kamp-Bornhofen, insbesondere der Ortsteil Bornhofen von der Unterführung der Kreisstraße 103 bis zur DB-Fußgängerunterführung am Kloster, -bergseitig – im Fokus der Planung für den Bau einer Lärmschutzwand steht. Es wird jedoch vorgeschlagen, auch entlang der Rheinseite eine Lärmschutzwand von gleicher Länge und Höhe zu errichten, um eine effektive Lärmschutzbarriere für die Anwohner zu schaffen.“

Den Kolleg:innen des Lärmsanierungsprogramms Mittelrheintal ist bekannt, dass für den Bereich gegenüber der Schallschutzwand 410 eine weitere gewünscht wird. Das Projekt wurde auch bereits dem Eisenbahnbundesamt (EBA) vorgestellt. Uns wurde mitgeteilt, dass für Lärmsanierungsabschnitte, für die im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung Mittelrheintal (MU MRT) eine hinreichende Wirksamkeit nach den damals geltenden Grenzwerten nicht priorisiert werden konnte, keine Umsetzung unter der Finanzierungsvereinbarung SV 52/2017 möglich ist.

Allerdings können diese Bereiche im Zuge künftiger Nachsanierungen erneut vorgelegt werden und unterliegen bei der Bewertung den dann evtl. günstigeren Auslösewerten lt. freiwilligem Lärmsanierungsprogramm des Bundes [inzwischen 54 dB (A)]. Die Genehmigung von Bundesmitteln für weitere Maßnahmen wäre dann im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und der bundesweiten Priorisierung durchaus denkbar.

Kamp-Bornhofen – Geländerausfachung am Bahnhof

WP: „Desweiteren wird im Bereich des Bahnhofes, insbesondere neben der geplanten Lärmschutzwand, vorgeschlagen, eine Geländerausfachung im Bereich des neu geschaffenen Haltepunktes, Kaufmanns- und Gartenstraße, zu integrieren. Diese Maßnahme würde dazu beitragen, die Lärmbelastung für die Anwohner weiter zu reduzieren und gleichzeitig die Sicherheit und Ästhetik des Bereichs zu verbessern.“

Vorauszuschicken ist, dass vom Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal und der Oberen Denkmalschutzbehörde die Realisierung von Maßnahmen vor dem Wallfahrtskloster abgelehnt wurden.

Abgesehen davon sind die Bestandsgeländer am Bahnhof Kamp-Bornhofen für den Einbau von Geländerausfachungen ungeeignet, weshalb eine Erneuerung der Geländer einschließlich einer neuen Gründung erforderlich wäre. Hinzu kommt, dass diese bestehenden Geländer teilweise einen Gleisabstand von über fünf Metern aufweisen. Aus schalltechnischer Sicht ist eine Anordnung von Geländerausfachungen in diesem Abstand – ob erneuert oder nicht – nicht sinnvoll. Aufgrund der örtlichen Beschaffenheit ist aber auch ein Heranrücken auf das erforderliche Mindestmaß (etwas mehr als drei Meter) im Bereich der Bahnsteige nicht möglich.

In Summe ist demnach wirksamer Lärmschutz durch Geländerausfachungen am angegebenen Ort nicht möglich.

Braubach – Viadukt in der Altstadt

WP: „Die Örtlichkeit, insbesondere der Bereich auf dem Viadukt in der Altstadt von Braubach unterhalb der Marksburg, bietet Potenzial für Verbesserungen im Hinblick auf Lärm- und Erschütterungsschutz. Ursprünglich waren Geländerausfachungen vorgesehen, die aber kurzfristig wieder verworfen wurden. Stattdessen sollen nun Lärmschutzwände in 1m Höhe montiert werden, allerdings bleibt die Schloßstraße, welche mit der Philippsburg auch einen touristischen Mittelpunkt bildet, hier außen vor. Grund war, dass dazu Abrisse von Bauten in privaten Vorgärten nötig gewesen wären. Hier nichts zu tun, kann keine Lösung sein. Die ursprünglich geplanten Geländerausfachungen müssen hier installiert werden, bei denen keine solchen Konflikte bestehen!“

Die Bestandsgeländer sind für den Einbau von Geländerausfachungen ungeeignet, weshalb eine Erneuerung der Geländer einschließlich einer Gründung erforderlich wäre. Aus diesem Grund ist eine Errichtung von einem Meter hohen Schallschutzwänden sowohl schalltechnisch effektiver als auch wirtschaftlicher. Diese Thematik hat das Projekt ebenfalls bereits dem Eisenbahnbundesamt mitgeteilt. Es werden nun in dem Abschnitt, in dem einst die Geländerausfachungen geplant waren, ein Meter hohe Schallschutzwände errichtet. Voraussetzung ist das Einvernehmen der betroffenen Anwohnenden.

Noch Braubach

WP: „Weiter kommen zahlreiche Beschwerden der Bewohner, dass starke Vibrationen zu vernehmen sind und auch der Bahndamm selbst dadurch extrem tieffrequent dröhnt. Hier ist es angebracht, dass Unterschottermatten zum Einsatz kommen, um dieses Problem zu eliminieren, wie es heute nach Stand der Technik für Bauwerke üblich ist.

Weiter sollten auch bestehende Lärmschutzwände erhöht werden, wo dies ohne große optische Einschränkungen möglich ist. Gerade entlang der Charlottenstraße gibt es einige Bereiche, wo dadurch lediglich die Aussicht auf Betonwände eingeschränkt würde. Es gibt keinen ersichtlichen Grund, warum diese dort auf 2m begrenzt sind.“

Der Einbau von Unterschottermatten geht wesentlich über den von den Finanzmittelgebern vorgesehenen Maßnahmenkanon der Machbarkeitsuntersuchung hinaus; derartige Maßnahmen sind deshalb z.Zt. nicht möglich. Eine nachträgliche Erhöhung von Lärmschutzwänden an dem von Ihnen vorgeschlagenen Ort ist zudem aus konstruktiven Gründen nicht möglich. Grund hierfür ist die Statik: Die Gründung der bestehenden Schallschutzwände ist auf die vorhandene Höhe derselben bemessen.

Kaub

WP: „Die Örtlichkeit der Stadt Kaub präsentiert eine erkennbare Lärmproblematik, die es so in anderen Städten nicht gibt. Besonders im Bereich, wo die Bahnstrecke auf einer Länge von etwa 300 Metern und in einer Höhe von etwa 4 Metern verläuft. Diese Konstellation ist dadurch charakterisiert, dass die Bahngleise praktisch im ersten Stock der gesamten Häuserreihe verlaufen.

Angesichts dieser Gegebenheiten haben die Bewohner verständlicherweise Vorbehalte gegenüber hohen Lärmschutzwänden, da diese betroffenen Gebäude im Schatten liegen. Um dennoch effektiven Lärmschutz zu gewährleisten und die Bedenken der Bürger zu berücksichtigen, bieten sich alternative Lösungen an.

Eine Option wäre der Einsatz von besohlenen Schwellen oder Unterschottermatten entlang der Bahngleise. Diese Maßnahme könnte dazu beitragen, den Schall zu absorbieren und die Lärmbelastung für die Anwohner zu reduzieren, ohne dass hohe Barrieren errichtet werden müssen. Alternativ könnten auch niedrige Lärmschutzwände in Erwägung gezogen werden, die den Lärm effektiv abschirmen, jedoch gleichzeitig eine ausreichende Sicht auf den Rhein gewährleisten.

Die Realisierung solcher Lösungen könnte dazu beitragen, die Lebensqualität in Kaub signifikant zu verbessern, indem die Lärmbelastung reduziert wird, ohne dabei die optische Attraktivität zu beeinträchtigen. Es ist wichtig, die Bedürfnisse und Präferenzen der Bewohner angemessen zu berücksichtigen, um eine optimale Lösung für den Lärmschutz zu finden.“

Zum Thema Unterschottermatten gilt das oben Gesagte. Niedrig-Schallschutzwände wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Lärmsanierungsprogramm Mittelrheintal von den betroffenen Anwohnenden abgelehnt. Auch die Verbandsgemeinde und die Stadt haben einen Bau von Niedrig-Schallschutzwänden abgelehnt. Aufgrund der zahlreichen Einwendungen können in Kaub keine weiteren lärmindernden Maßnahmen umgesetzt werden.

Allgemein:

Sie bringen, sehr geehrter Herr Pusch, in Ihrem Schreiben darüber hinaus weitere Vorschläge zu zusätzlichen Maßnahmen vor, die nach den Regeln der Machbarkeitsstudie nicht vorgesehen und finanziert werden und auch über den heutigen gesetzlichen Rahmen hinausgehen, beispielsweise Erschütterungsschutz entlang der gesamten Strecke, Lärmschutzwände aus „Metamaterialien“, eine von Ihnen genannte Firma schlägt Rail-Pads vor, akustisches Schleifen nach der Regeln des „Besonders überwachten Gleises“ allerorten und erneute Anpassung der Lärmgrenzwerte.

All diese Vorschläge sind wichtiger Input für die laufende politische Diskussion, gehen jedoch weit über das hinaus, was regional bearbeitet werden kann. Da für eine derartige Ausweitung des Maßnahmenportfolios eine entsprechende Erhöhung der für Lärmsanierung vorgesehenen Finanzmittel erforderlich wäre, muss der Deutsche Bundestag darüber entscheiden, welche dieser Maßnahmen von der Deutschen Bahn zusätzlich einzuplanen sind.

Ich freue mich, Sie u.a. bei den anstehenden Veranstaltungen, z.B. der kommenden Beirats-sitzung „Leiseres Mittelrheintal“ oder zur Inbetriebnahme verschiedener neuer Lärmschutzwände, zu treffen.

Mit freundlichen Grüßen



Klaus Vornhusen