

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Josef Dötsch (CDU)

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten

Messungen des Bahnlärms im Mittelrheintal

Die **Kleine Anfrage 1521** vom 25. April 2013 hat folgenden Wortlaut:

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche vergleichbaren Ergebnisse erbrachten bisher die Messungen des Bahnlärms im Mittelrheintal bei Messstationen auf dem Gebiet des Landes Rheinland-Pfalz und nach Kenntnis der Landesregierung des Landes Hessen?
2. Welche Parameter wie zum Beispiel Erschütterungswerte wurden bisher in Rheinland-Pfalz und nach Kenntnis der Landesregierung in Hessen neben dem Lärmwert aufgenommen und gemessen?
3. Welche gemessenen Höchstwerte sind der Maßstab, nachdem bisher Maßnahmen des passiven Lärmschutzes für notwendig und förderungswürdig anerkannt wurden?
4. Welche Folgerungen zu weiteren notwendigen aktiven wie passiven Lärmschutzmaßnahmen, die mit der Bahn oder dem Bund zu verhandeln sind, hat die Landesregierung aus der Auswertung der bisherigen Messergebnisse auf beiden Seiten des Rheins gezogen?

Das **Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 14. Mai 2013 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Landesregierung betreibt linksrheinisch eine Dauermessstation für Lärm in Oberwesel. Das Land Hessen betreibt eine Station rechtsrheinisch in Rüdesheim-Assmannshausen. Die Ergebnisse werden derzeit in Form monatlicher Messberichte auf den Internetseiten des rheinland-pfälzischen Landesamtes für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht (www.luwg.rlp.de) bzw. des hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie (www.hlug.de) veröffentlicht.

Nachfolgend werden beispielhaft ausgewählte Ergebnisse für einen Zeitraum im April 2013 dargestellt.¹⁾ Angegeben sind jeweils die in diesem Zeitraum festgestellten minimalen und maximalen Werte am Tage bzw. der Nacht.

		Oberwesel	Rüdesheim ²⁾
Tags	Anzahl Zugvorbeifahrten	102 bis 131	39 bis 132
	Mittelungspegel L_{eq} (dB[A]) ³⁾	68 bis 74	69 bis 78
	Spitzenpegel (dB[A])	98 bis 104	101 bis 105
Nachts	Anzahl Zugvorbeifahrten	34 bis 55	7 bis 99
	Mittelungspegel L_{eq} (dB[A]) ³⁾	72 bis 76	57 bis 80
	Spitzenpegel (dB[A])	99 bis 101	93 bis 102

1) Die Auswertung erfolgte für den Zeitraum vom 4. April 2013 bis 15. April 2013.

2) Quelle: www.hlug.de.

3) Angegeben sind die minimalen und maximalen Mittelungspegel des Gesamtlärms an den Messorten. An der Messstation in Oberwesel erfolgt eine manuelle Auswertung der Geräuschaufzeichnungen für etwa zwei Wochen eines Monats, sodass hier auch Mittelungspegel für den durch den Schienenverkehr erzeugten Geräuschanteil vorliegen. Bei der hessischen Messstation erfolgt soweit bekannt bisher keine Ermittlung des vom Schienenverkehr erzeugten Geräuschanteils. Um die Werte vergleichen zu können, werden daher die Mittelungspegel für den Gesamtlärm über den genannten Zeitraum angegeben. Da der Bahnlärm an den Messorten dominiert, sind die Unterschiede gering und liegen in der Regel unter 1 dB(A).

b. w.

Zu Frage 2:

Mit der Messstation in Oberwesel wurden bisher ausschließlich Geräusche gemessen und aufgezeichnet. Neben den Mittelungspegeln für den Gesamtlärm am Tage und in der Nacht werden auch Spitzenwerte erfasst. Durch manuelle Auswertung der Geräuschaufzeichnungen werden die Anzahl der Zugvorbeifahrten sowie die entsprechenden Mittelungspegel wiederum getrennt für die Tag- und Nachtzeit ermittelt.

Erschütterungsmessungen wurden bisher im Rahmen von Messkampagnen an verschiedenen Orten durchgeführt. Soweit bekannt, gilt dies ebenso für die hessische Dauermessstation.

Zu Frage 3:

Messwerte sind derzeit weder bei Neu- noch bei Bestandsstrecken maßgeblich für die Feststellung der Notwendigkeit bzw. Förderung von Lärmschutzmaßnahmen. Die Beurteilung erfolgt jeweils durch Lärmberechnung.

Für den Neubau und die wesentliche Änderung von Schienenstrecken ist die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) maßgeblich für die Beurteilung und Bewältigung der Lärmimmissionen. Hiernach ist sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel im Außenbereich folgende Immissionsrichtwerte nicht überschreiten (dabei ist der Schienenbonus in Höhe von 5 dB[A] enthalten):

Gebietskategorie	Immissionsrichtwerte (dB[A])	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57	47
reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Können die genannten Immissionsrichtwerte nicht eingehalten werden, sind passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Eine Förderung von Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken erfolgt bisher ausschließlich auf Grundlage des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes. Die derzeit gültige Förderrichtlinie sieht folgende Auslösewerte vor, bei deren Überschreitung Lärmsanierungsmaßnahmen gefördert werden können (dabei ist der Schienenbonus in Höhe von 5 dB[A] enthalten):

Gebietskategorie	Sanierungsgrenzwerte (dB[A])	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, reine Wohngebiete	70	60
Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

Der Nachtwert ist hierbei ausschließlich für Schlafräume maßgeblich. Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann gefördert, wenn aktive Maßnahmen nicht ausreichend oder nach den Kriterien der Förderrichtlinie unter Kosten-Nutzen-Aspekten unverhältnismäßig sind.

Beim Vergleich der genannten Grenzwerte mit den in der Antwort zur Frage 1 genannten Werten ist der Schienenbonus zu beachten.

Zu Frage 4:

Die Landesregierung unterstützt die Initiative des Beirats „leiseres Mittelrheintal“ zur Planung und Durchführung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen im Mittelrheintal. Weiterhin setzt sich die Landesregierung beim Bund dafür ein, dass der Schienenbonus auch bei der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes zukünftig nicht mehr zur Anwendung kommt und hierdurch im Mittelrheintal zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen möglich werden.

Aufgrund der Ergebnisse der links- und rechtsrheinischen Dauermessstationen, insbesondere der festgestellten Maximalpegel zur Nachtzeit und der Anzahl der Zugbewegungen sowie der zu erwartenden weiteren Zunahme des Güterverkehrs, hält die Landesregierung jedoch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen nicht für ausreichend, um langfristig eine für die Bevölkerung akzeptable Lärmsituation zu erreichen.

Die Landesregierung setzt sich daher weiterhin insbesondere für eine alternative Güterverkehrsstrecke sowie emissionsmindernde Maßnahmen am rollenden Material ein, wie etwa die Umrüstung von Güterwagen auf Verbundstoffbremsen, die Einführung eines wirksamen Systems lärmabhängiger Trassenpreise, Durchfahrbeschränkungen nicht umgerüsteter Waggons sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Ulrike Höfken
Staatsministerin