

Stephan Martin, Rheinstraße 14, 53639 Königswinter

**Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur**

per Mail: Mittelrheinstudie@bmvi.bund.de

Königswinter, 18. Mai 2015

**Anmerkungen zur Studie "Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe"**

**hier: Schienengüterverkehr im Nordteil**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich würde mich freuen, wenn Sie meine nachstehenden Anmerkungen bei Ihrer Arbeit berücksichtigen würden. Für Fragen zu diesem Schreiben kontaktieren Sie mich gerne. Meine Anmerkungen im Einzelnen:

**Der gewählte Betrachtungshorizont ist ungeeignet**

Anmerkung: Die Studie arbeitet mit dem Betrachtungshorizont 2030. Damit ist bereits mit Fertigstellung einer ausgewählten Variante die Grundlage für die Auswahlentscheidung bereits nicht mehr gegeben.

Vorschlag: Es muss auf die Betrachtung über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Strecken umgestellt werden.

**Es sind keine Lärminderungsziele im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie definiert**

Anmerkung: Aufgabenstellung ist lediglich, zu untersuchen, wie die Anwohner an den Bestandsstrecken vom SGV in den Nachtstunden durch geringere Zugzahlen entlastet werden können. Jedoch führt auch eine deutliche Verringerung der Zugzahlen (als Beispiel der Strecke von Troisdorf nach Neuwied von 130 Zügen in der Nacht auf 35, 55 oder 65 Züge in der Nacht) nur zu einer geringfügigen Verringerung der Lärms, gemessen in Lden oder Lnight. Die Umgebungslärmrichtlinie schreibt aber vor, dass die Mitgliedsstaaten diese Richtlinie anwenden, um Lärm zu beschreiben und im Zuge der Lärminderungsplanung Ziele und Maßnahmen definieren. Dies ist in dieser

Studie nicht der Fall.

Vorschlag: Die Zielsetzung für die Studie wird in der Form überarbeitet, dass als Zielwert für Lärm in allen angrenzenden Wohngebieten im Betrachtungszeitraum bis 2030 die Einhaltung des Grenzwertes  $L_{night} < 55$  dB(A) und für den Betrachtungszeitraum 2040 die Einhaltung des Grenzwertes  $L_{night} < 40$  dB(A) als Vorgabe formuliert wird. L<sub>day</sub> wird 10dB(A) höher festgesetzt. Die Lösungswege sollten offen formuliert sein.

### **Die externen Kosten des Lärms sind um ein vielfaches unterbewertet**

Anmerkung: Die Studie arbeitet nach eigener Auskunft mit einem ungeeigneten Bewertungsverfahren (Grenzkosten auf der Emissionsseite). Es wird dem BVWP 2015 überlassen, eine Bewertung der externen Kosten aus Lärm auf der Immissionsseite zu unternehmen, ohne dass dafür im Entwurf des BVWP 2015 Instrumente bereits entwickelt wären. Im Entwurf zum BVWP 2015 sind für die Bewertung innerörtlichen Lärms lediglich Bewertungssätze nach der Methodenkonvention 2.0 des Umweltbundesamt enthalten, die wesentliche Mängel auf weisen:

- Die Bewertungssätze bilden nicht den aktuellen wissenschaftlichen Stand ab. So werden beispielsweise Personen, die bis zu 50dB(A) ausgesetzt sind, 0 EUR Schaden pro Jahr zugestanden, obwohl die WHO Gesundheitsschäden bereits ab 40 dB(A) nachts berichtet und Immobilienwirtschaftliche Schäden ebenfalls bei  $L_{night} > 40$  dB(A) eintreten. Auch ein Bewertungssatz von 10 EUR pro Jahr für Personen mit Belastungen bis 55 dB(A) ist nicht nachvollziehbar. Insgesamt sind die mit den Sätzen umschriebenen externen Schäden um den Faktor 20 (Immobilien) bis 35 (alle Lärmauswirkungen) unterbewertet.

- Basis für die Ermittlung der externen Kosten sind lediglich die Lärmwirkungen "Belästigung" und "Gesundheitskosten". Wesentliche externe Kostenarten sind überhaupt nicht bewertet, was das Ergebnis verzerrt. Beispiele für unbewertete externe Kostenarten sind: Auswirkungen auf die Siedlungsplanung, Immobilienwirtschaft, übrige wirtschaftliche Auswirkungen, Entwicklung von Kindern, Beeinträchtigung des ÖPNV und IPNV und die Feinstaubbelastung. Insofern führt das vom UBA vorgeschlagene und vom BMVI übernommene Bewertungsverfahren zu einer ganz erheblichen Unterschätzung der externen Kosten des Schienengüterverkehrs.

Empfehlung: Bis zum Vorliegen einer sachgerechten und vollständigen Ermittlungsmethodik für die externen Kosten des Schienenlärms (nach Schweizer Vorbild) sollten in der Korridorstudie und im BVWP 2015 die Bewertungssätze für innerörtlichen Schienenlärm um den Faktor 35 erhöht werden.

## Fazit

Unter den in der Studie vorgestellten Varianten ist keine, die einen mittelfristig leistungsfähigen Güterverkehrskorridor A (Corridor Rhone-Alpine) zwischen Köln und Mainz / Wiesbaden aufzeigt. Die Vorteile einer zusätzlichen Strecke werden bereits ab 2030 wieder aufgezehrt. Alle Varianten sehen im Mittelrheintal weiterhin nächtlichen Güterverkehr vor, ohne gleichzeitig Lärmschutzmaßnahmen vorzuschlagen. Die Kriterien „Leistungsfähigkeit über 2030 hinaus“ und Lärminderung im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie“ werden von keiner der Varianten erfüllt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, cursive letters that appear to be 'SM' followed by a horizontal line.