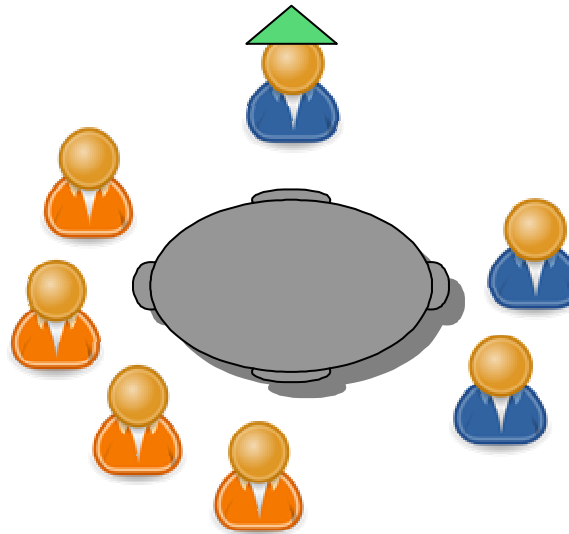


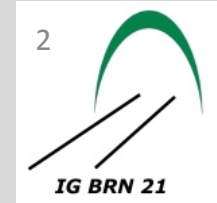
DB: Neutrale Moderation

Öffentlichkeit
Politik + Bürger:
Interessenvertretung



DB:
Interessenvertretung

„Öffentlichkeitsbeteiligung“ – „ergebnisoffen“ – „auf Augenhöhe“ – „transparent“



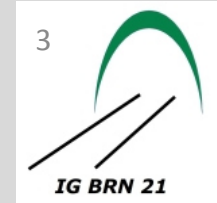
Deutungshoheit

DB beansprucht Deutungshoheit über Auslegung des BVWP:

- 300 km/h-Strecke sakrosankt

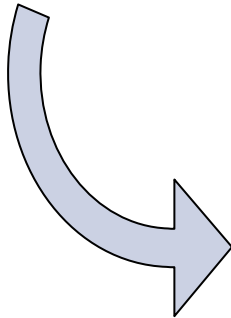
wohingegen

- drittes Gleis Groß-Gerau – Riedstadt-Goddelau diskutierbar (kann ggf. entfallen)
- Südanbindung Darmstadt diskutierbar (kann ggf. hinzukommen)
- drittes Gleis MA-Käfertal – MA-Rbf abgestritten wird

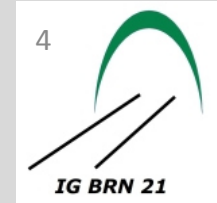


Intransparente Informationen

- Zahlenvergleiche von Güterzugzahlen enthalten mathematische Fehler
- bundesdeutsche DB-Lärminderungsziele (minus 10 dB(A) zwischen 2000 und 2020) werden mit Projekt verrechnet



mit Anrechnung von 3,4 dB(A) wird eine Verdoppelung der Zugzahlen im Rheintal (plus 3,0 dB(A)) noch als Lärminderung bezeichnet

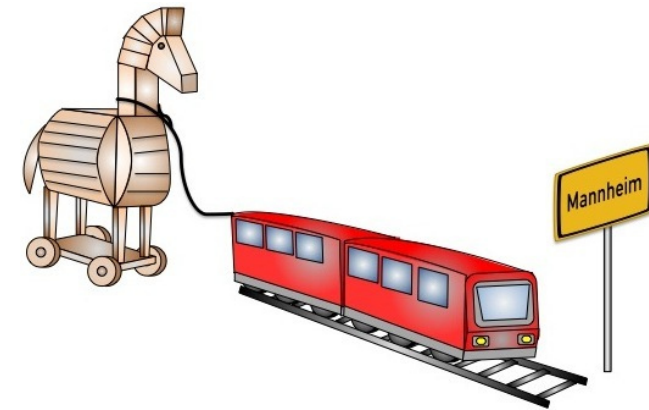


Tabuisierung

- ICE-Fahrminuten sind ohne Angabe verständlicher und überprüfbarer Gründe tabu
(Kommentar: Neue ICE-Generation fährt nur 250 km/h;
Deutschlandtaktstudie des BMVI 2015 liefert keine Hinweise)
- Sachlage des Güterzugengpasses auf der TEN-Strecke Rheintal ist tabu
- Lärminderungsinteressen einer halben Million Anlieger sind tabu

Verzögerung / Salami taktik

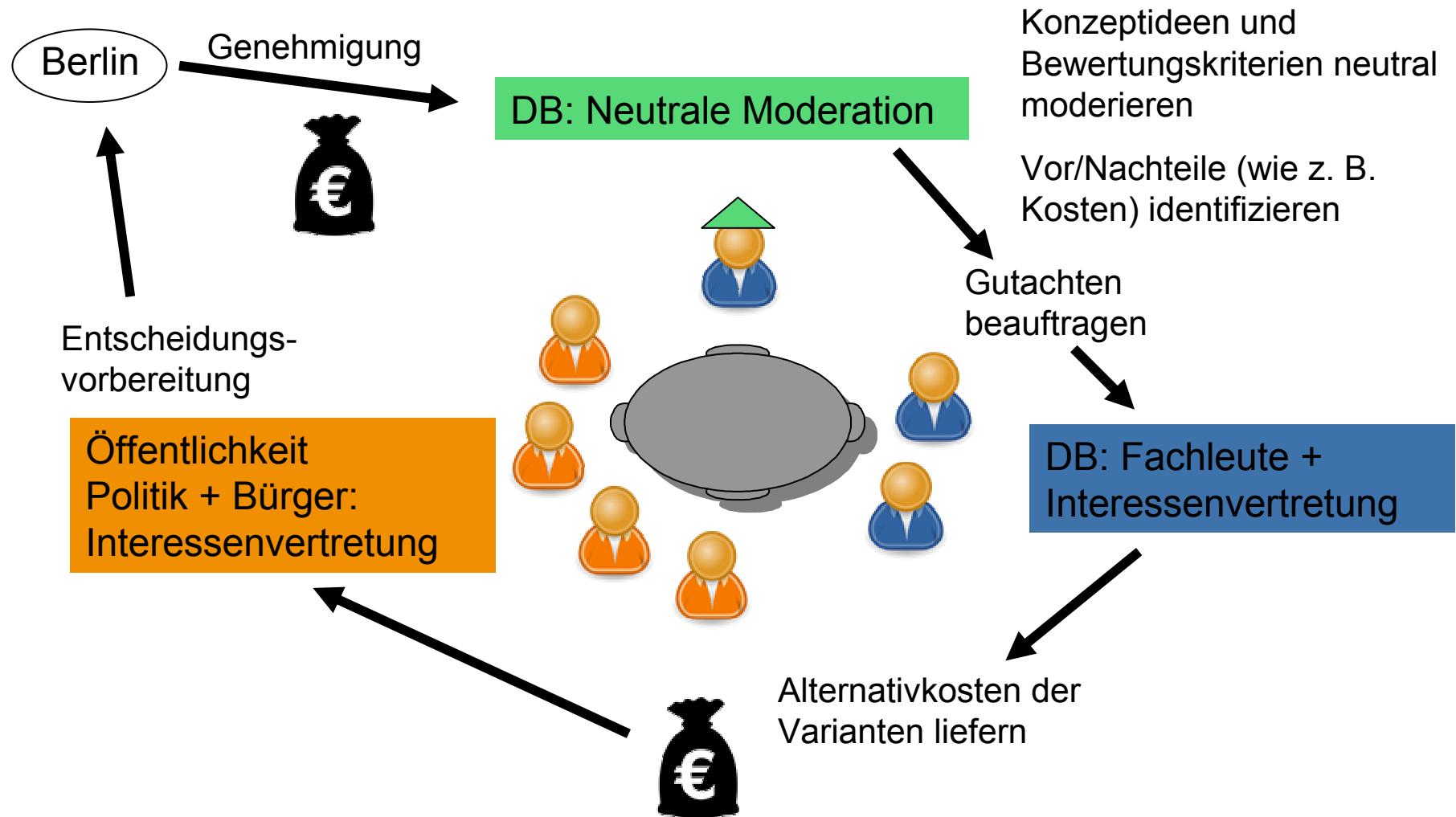
- Planfeststellungsantrag Riedbahn / Mannheim nicht zurückgezogen, obwohl bekannt war, dass sich Güterzugzahl von ca. 150 (PFA-Planzahl 2025) auf ca. 300 erhöhen soll
- im Norden schon vorgeplant, obwohl Gesamtkonzept noch nicht diskutiert
- Knoten Mannheim verzögert „wegen fehlender Zahlen vom Bund“, während bei AG Bestandsstrecken mit Zahlen von Prognose 2025 gearbeitet wird
- Zentralthema Gesamtkonzept / Verkehrskonzept nach hinten geschoben (Ausnahme: Diskussion der Überholgleis-Variante)
- Bei Thema Bestandsstrecken wird zwischen Hessen und Baden-Württemberg getrennt

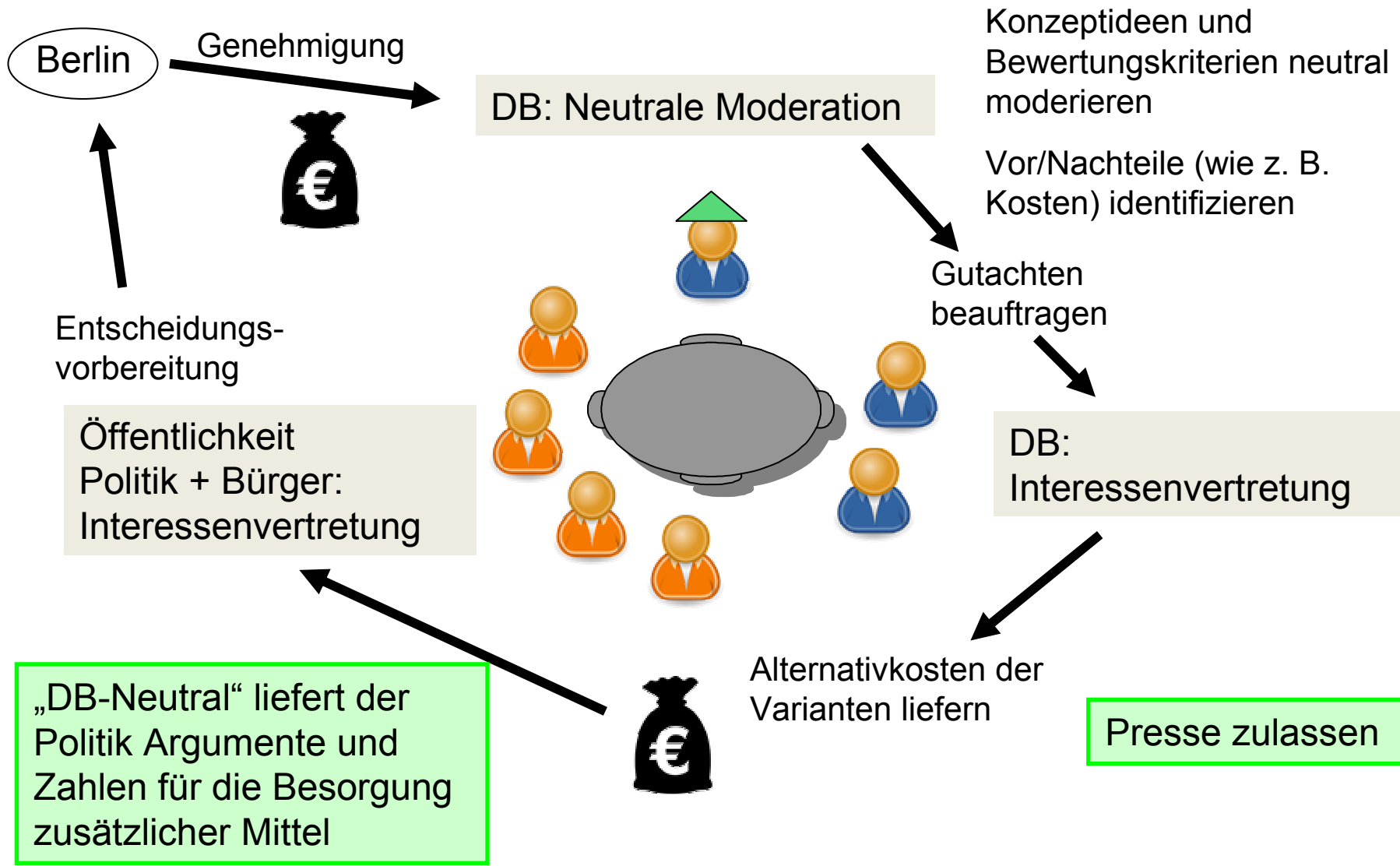




Öffentlichkeit

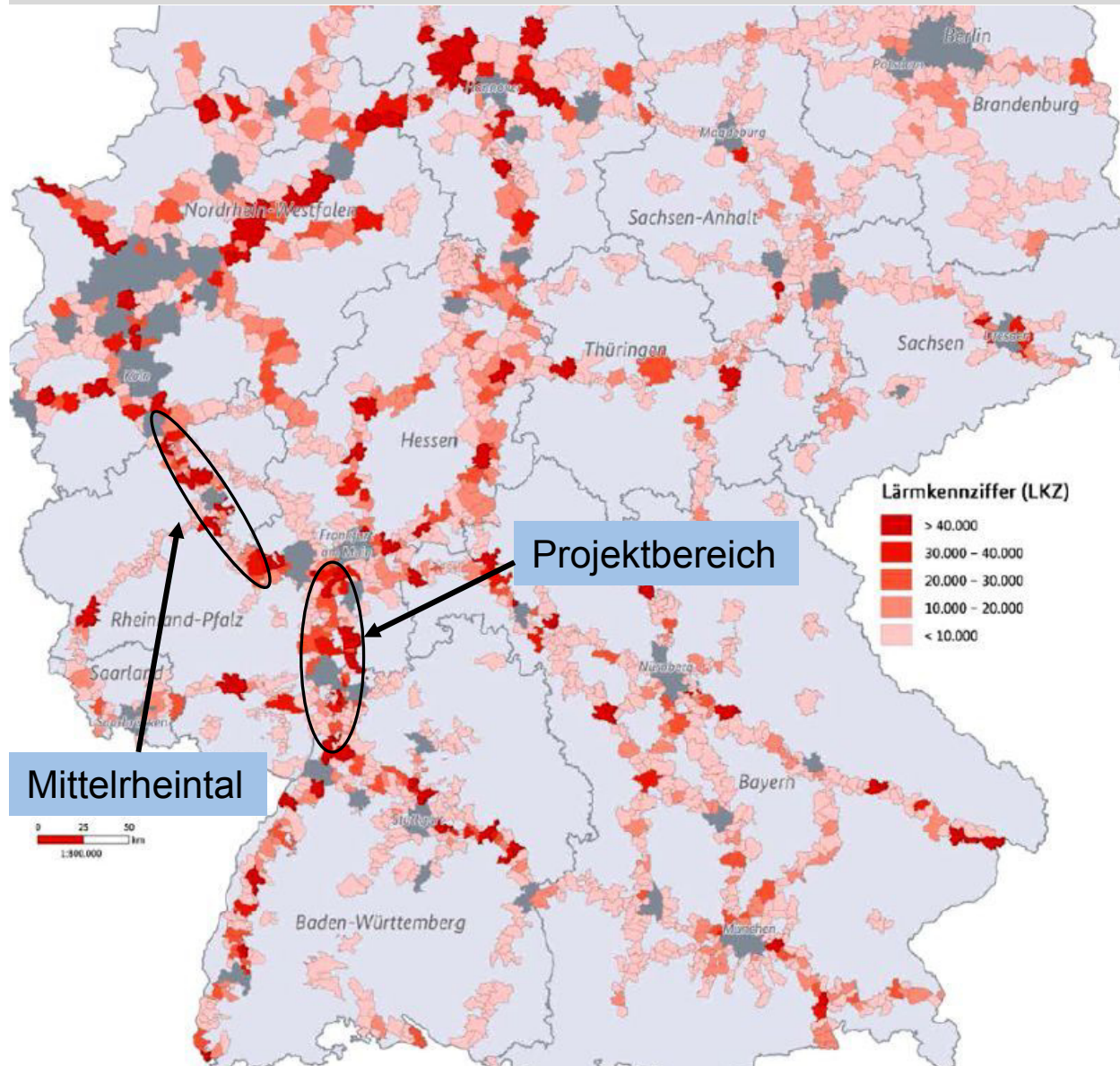
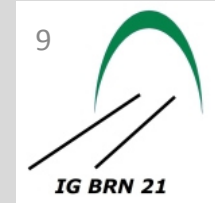
- Presse ist nicht zugelassen. Damit ist die breite Öffentlichkeit ausgeschlossen
- Soweit uns bekannt: Kein transparenter und organisierter Dialog zwischen DB und Vertretern der vorhandenen regionalen politischen Strukturen





Beteiligungsforum Zur Erinnerung: Bahnlärmbelastung in Deutschland heute

Interessengemeinschaft
Bahnregion
Rhein-Neckar 21



Bereits heute hat die
Region eine der höchsten
Bahnlärm-Belastungen
in Deutschland

Beteiligungsforum
Zur Erinnerung:
Eines der möglichen Alternativkonzepte
im mittleren Projektgebiet

Beschreibung

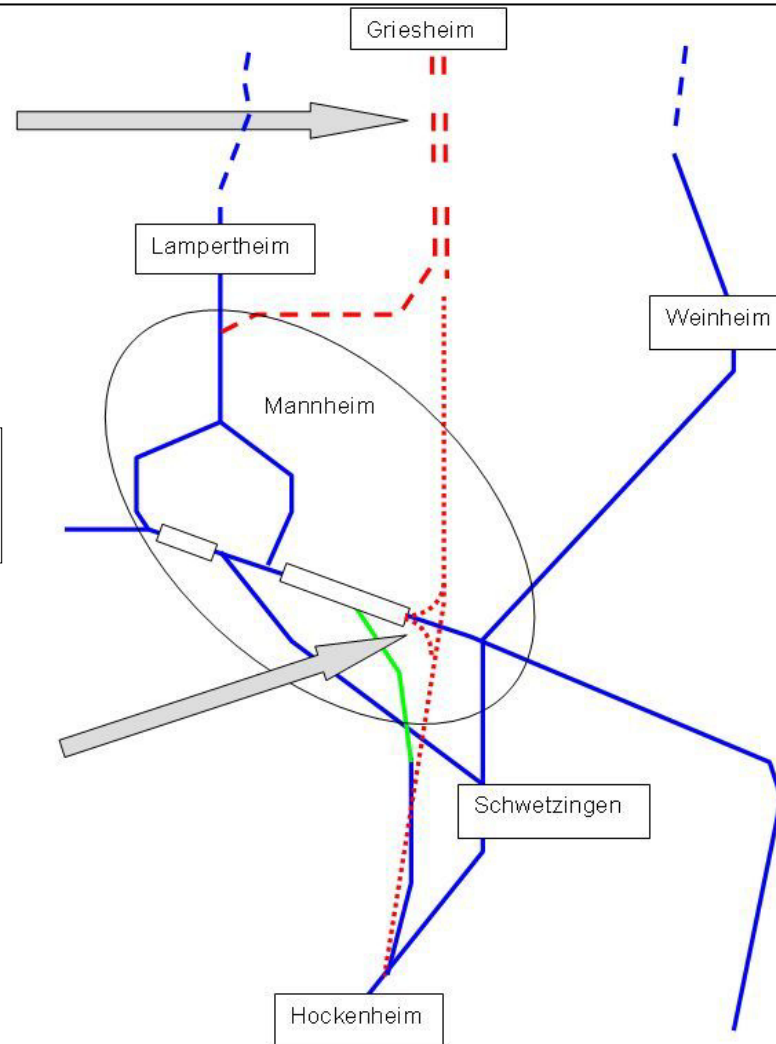
NBS auf 34 km
 (Griesheim – Viernheimer
 Dreieck) **ertüchtigt** durch
 Überholgleise oder
 Viergleisigkeit.
 Gedeckelte Tröge und
 Tunnel erforderlich

Funktionalität:
> 250 Güterzüge auf der NBS
 tagsüber und nachts

Güterzugumfahrung Knoten
 Mannheim mit höhenfreier
 Anbindung Rangierbahnhof.
 Gedeckelte Tröge und Tunnel
 erforderlich

blau: Bestand
 grün: Tunnel Bestand
 rot: NBS
 gestrichelt: ICE
 gepunktet: GZ (keine Trassenempfehlung)

räumlicher Bezug



Lärmschutzbetrachtung

**Durch Maßnahme
 entlastete Anwohner
 an Bestandsstrecken**

Riedbahn
 Main-Neckar-Bahn:

213 000 Personen

Knoten Mannheim mit
 Schwetzingen:

183 000 Personen

Zur Referenz die Zuläufe:
 Nord: Bischofsheim bis
 Darmstadt
 Süd: Hockenheim,
 Neulußheim:

75 000 Personen

Quelle: EBA 2015
 Daten 2012-2014
 L_{night} > 45 dB(A)

heute	Beispiel Verdoppelung		
Heidelberg 15 GZ/Tag	+ 3 dB(A)	=	+ 15 GZ/Tag
Lampertheim 60 GZ/Tag	+ 3 dB(A)	=	+ 60 GZ/Tag
Weinheim 130 GZ/Tag	+ 3 dB(A)	=	+ 130 GZ/Tag

$3 = 3 = 3 \rightarrow 15 = 60 = 130$

die logarithmische Betrachtung für Schallwahrnehmung
Verzehnfachung des Lärms = doppelte physiologische Wahrnehmung

wird falsch übertragen auf

die Anzahl der Lärmereignisse

Verzehnfachung der Ereignisse = zehnfache Störung

Die Rechtslage nennt stets **Mittelungspegel**

- Die **Fernwirkungseingriffsgrenze** liegt bei 60/70 dB(A) (Nacht/Tag) UND höherer Zumutbarkeit des Prognosenullfalls UND erheblicher Erhöhung (Quelle: DB), also bei > **63/73 dB(A)**.
- Der Grenzwert nach **Lärmvorsorge** liegt bei **49/59 dB(A)** Nacht/Tag (Wohngebiete)

Einen Mittelungspegel hat noch niemand gehört!

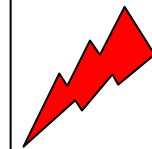
Der **Spitzenpegel** (durchschnittlicher Immissionspegel einer Zugvorbeifahrt) ist rund 10-15 dB(A) höher ⁽¹⁾, also

- nachts bei etwa **73-78 dB(A)** (Fernwirkungseingriffsgrenze)
- nachts bei etwa **59-64 dB(A)** (Lärmvorsorgegrenze)

60 dB(A) sind Gesprächslautstärke

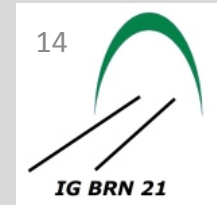
Anschauliches Beispiel für ICE-Fahrer:

Wollen Sie im Großraumwagen im Handybereich jede Nacht schlafen,
unter der Nebenbedingung, dass alle paar Minuten Ihr Nachbar telefoniert?



(1) z. B. Zugvorbeifahrt 30 s alle 8 min

Wir müssen uns von der reinen Dezibel-Betrachtung lösen
und die Zahl und die Lautstärke der Lärmereignisse berücksichtigen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit