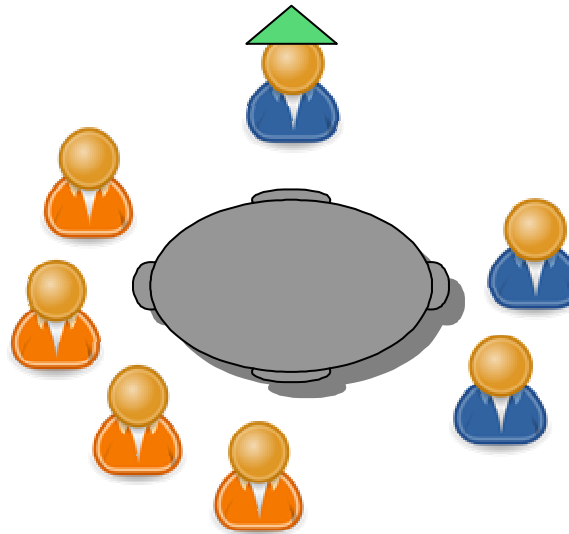


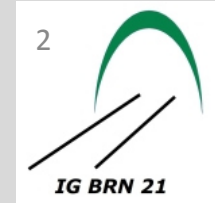
DB: Neutrale Moderation

Öffentlichkeit  
Politik + Bürger:  
Interessenvertretung



DB:  
Interessenvertretung

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



## Deutungshoheit

DB beansprucht Deutungshoheit über Auslegung des BVWP:

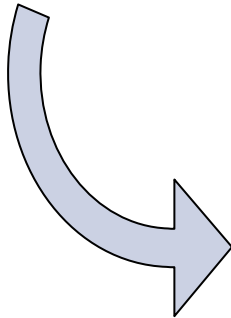
- 300 km/h-Strecke sakrosankt

wohingegen

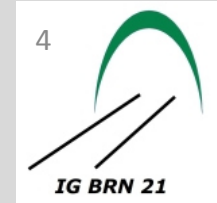
- drittes Gleis Groß-Gerau – Riedstadt-Goddelau diskutierbar (kann ggf. entfallen)
- Südanbindung Darmstadt diskutierbar (kann ggf. hinzukommen)
- drittes Gleis MA-Käfertal – MA-Rbf abgestritten wird

## 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

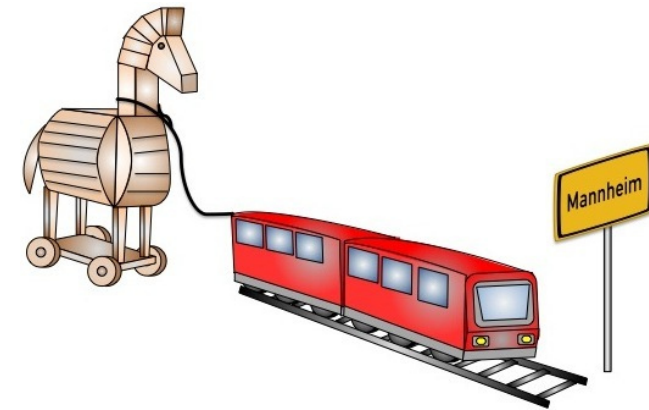


## Tabuisierung

- 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 / Salamitaktik

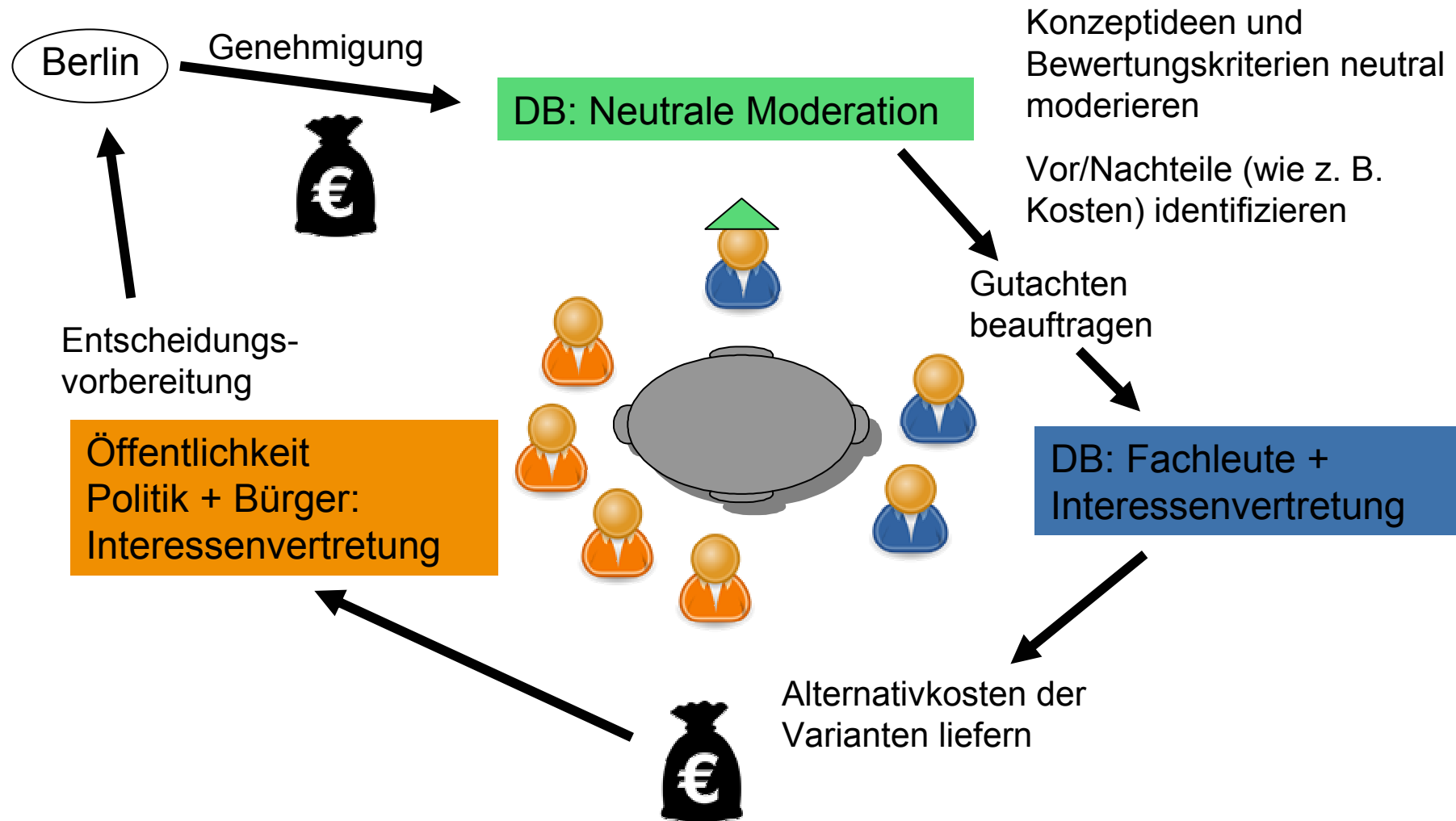
- Planfeststellungsantrag Riedbahn / Mannheim nicht zurückgezogen, obwohl bekannt war, dass sich Güterzugzahl von ca. 150 (PFA-Planzahl 2025) auf ca. 300 erhöhen soll
- im Norden schon vorgeplant, obwohl Gesamtkonzept noch nicht diskutiert
- Knoten Mannheim verzögert „wegen fehlender Zahlen vom Bund“, 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

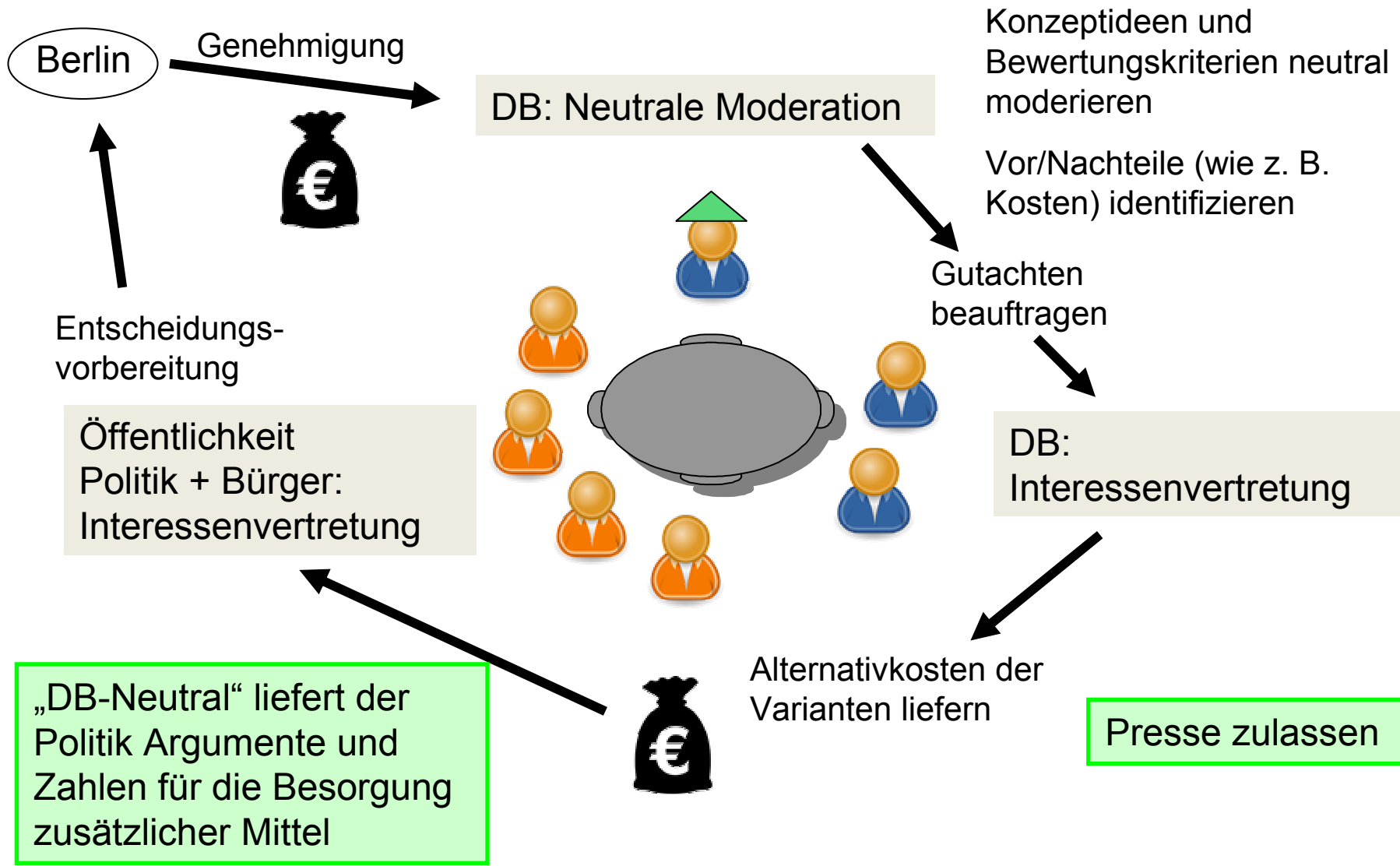




## Öffentlichkeit

- 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

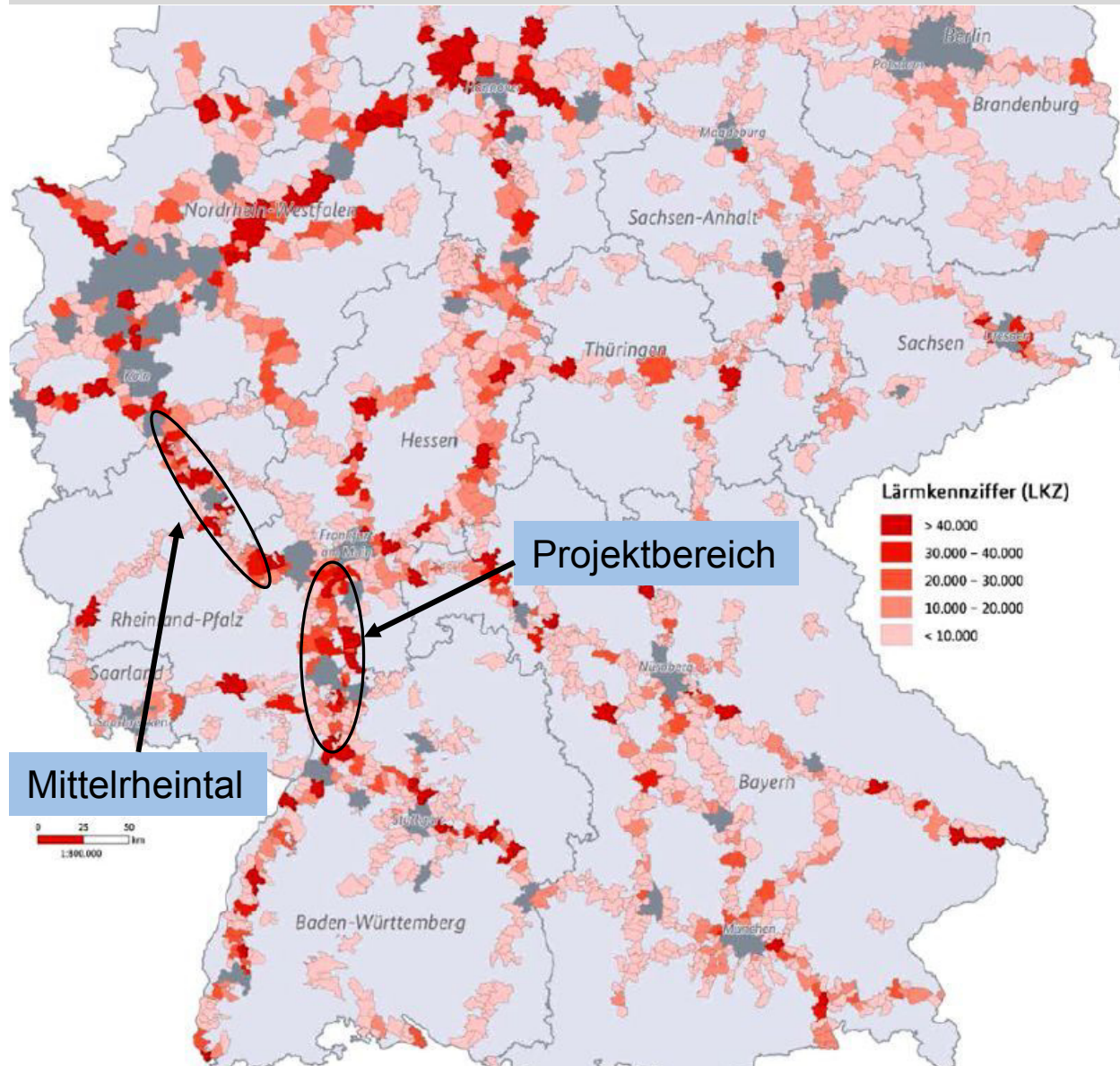
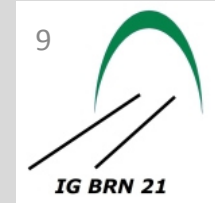






# Beteiligungsforum Zur Erinnerung: Bahnlärmbelastung in Deutschland heute

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**

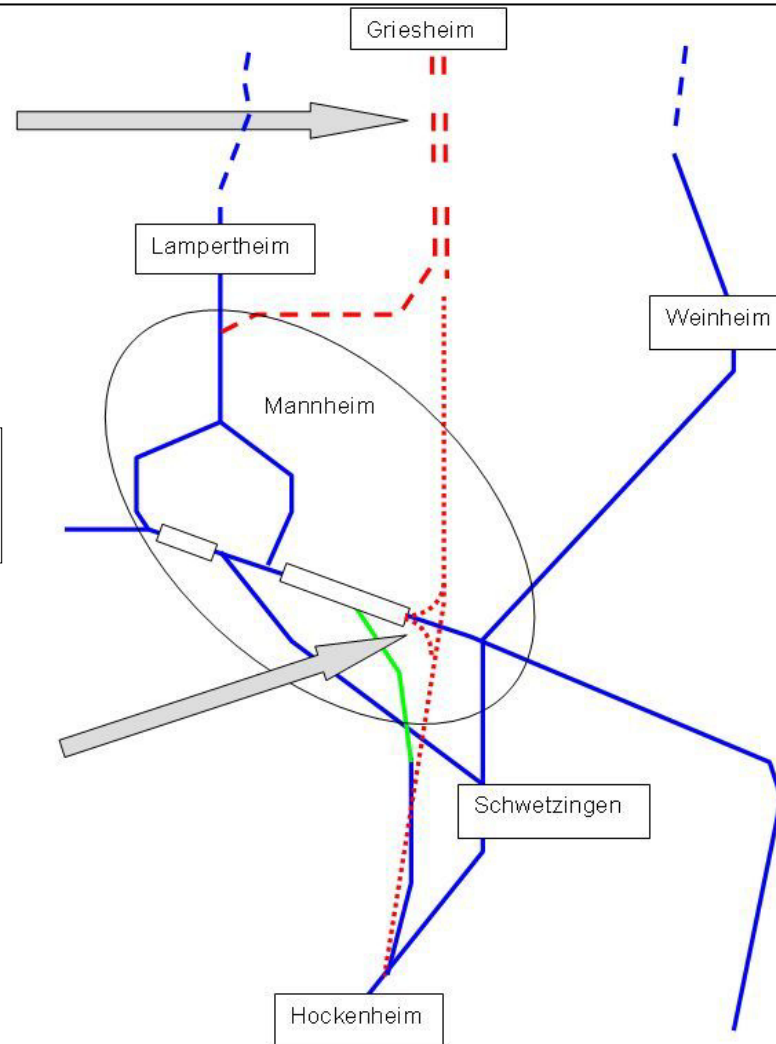
NBS auf 34 km  
 (Griesheim – Viernheimer  
 Dreieck) **ertüchtigt** durch  
 Überholgleise oder  
 Viergleisigkeit.  
 Gedeckelte Tröge und  
 Tunnel erforderlich

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<sub>night</sub> > 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	
<div style="border: 1px solid red; padding: 5px; display: inline-block;"><math>3 = 3 = 3 \rightarrow 15 = 60 = 130</math></div> 				

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!

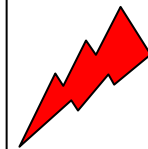
Der **Spitzenpegel** (durchschnittlicher Immissionspegel einer Zugvorbeifahrt) ist rund 10-15 dB(A) höher <sup>(1)</sup>, also

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

**60 dB(A) sind Gesprächslautstärke**

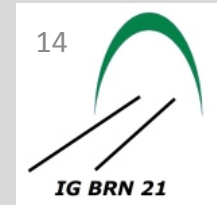
Anschauliches Beispiel für ICE-Fahrer:

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