



Dieter Rösch Uwe Heidenreich Thomas Kuppinger
Kirchenstr. 48 Tiefer Weg 2 Philipp-Stempel-Str. 1
68799 Reilingen 68766 Hockenheim 67069 Ludwigshafen



Andreas Diebold
Otto-Hahn-Str. 23
68766 Hockenheim



Gerhard Kaiser
LNV-Arbeitskreis Mannheim,
Heidelberg, Rhein-Neckar
Willy-Brandt-Platz 5
69115 Heidelberg

An das
Regierungspräsidium Karlsruhe
Abteilung 2 – Wirtschaft, Raumordnung, Bau-, Denkmal- und Gesundheitswesen
Frau Kirsten Grobs
76247 Karlsruhe

26.03.2013

Betreff: Anpassung Schallschutz in Hockenheim
Strecke 4020 Mannheim–Rastatt (Rheintalbahn), Bahn-km 19,700 bis 23,200
Strecke 4080 Mannheim–Stuttgart (NBS), Bahn-km 19,100 bis 22,000
Ihr Zeichen: 24-3824.1-3/271

Hier: Offenlage der Planunterlagen
Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens
Gemeinsame Stellungnahme
des BUND-Ortsverbands Hockenheimer Rheinebene,
der NABU-Gruppe Hockenheim und
des LNV-Arbeitskreises Mannheim, Heidelberg, Rhein-Neckar

Sehr geehrte Frau Grobs,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Zurverfügungstellung der Antragsunterlagen der DB Netz AG und für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Im Namen und mit Vollmacht der anerkannten Naturschutzverbände
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Landesverband Baden-Württemberg,
Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), Landesverband Baden-Württemberg und
Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV)

nehmen wir wie folgt Stellung zum Planfeststellungsverfahren zur Anpassung des Schallschutzes entlang der Bahntrasse in Hockenheim.

Die nun zur Planfeststellung beantragte Anpassung des Schallschutzes in Hockenheim durch die Variante V 07, also der geplanten Erhöhung der Raumgitterwand im Bahnhofsbereich auf einer Länge von ca. 150 m sowie der Einführung des besonders überwachten Gleises, lehnen wir ab, da diese Maßnahme völlig unzureichend ist, um einen wirksamen Schallschutz zu erreichen. Wir begründen dies wie folgt:

1. Gegenüber der Stadt Hockenheim und im Planfeststellungsbeschluss für die Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart aus dem Jahre 1981 hat die damalige Deutsche Bundesbahn eine sog. Schallschutzgarantie abgegeben. Danach garantiert sie bei Tag wie Nacht einen Mittelungspegel von 50 dB(A) + 2 dB(A) sowie einen Maximalpegel von 65 dB(A) (ohne Plustoleranzen), entlang der bestehenden und geplanten Hockheimer Wohngebiete. Die Schallschutzgarantie wird seit Jahren nicht eingehalten. Die zur Planfeststellung beantragte Variante V 07 ist nicht geeignet, die Schallschutzgarantie auch nur im Ansatz zu erfüllen. Die damals gegebene Schallschutzgarantie darf durch dieses Verfahren in keiner Weise relativiert oder reduziert werden.
2. Die DB Netz AG legt ihrem Planfeststellungsantrag eine Berechnung nach der 16. BImSchV zugrunde und ersetzt die Werte der abgegebenen Schallschutzgarantie durch die Beurteilungspegel der 16. BImSchV. Das ist nicht nachvollziehbar und zwar vor allem deshalb, weil damals auch die Einhaltung eines Maximalpegels garantiert wurde. Maximalpegel werden in den vorgelegten Unterlagen nicht einmal angesprochen.
3. Die DB Netz AG prognostiziert noch weitere Verkehrszunahmen bis 2015 und 2025. Es sind jedoch noch weit höhere Zugzahlen als prognostiziert zu erwarten, da die Strecke besondere Bedeutung für die Bewältigung des zukünftigen Verkehrszuwachses in den Relationen Niederlande/Skandinavien-Schweiz/Italien hat, der mit der Verwirklichung und Weiterentwicklung des europäischen Binnenmarkts und der Inbetriebnahme der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz eintreten wird. In der der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans zugrunde liegenden Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 wird der Bereich Hockenheim als Engpass bezeichnet. Der Druck auf die Strecke wird größer und in Kombination mit technischen Fortentwicklungen, insbesondere der Reduzierung bzw. Umstellung der Blockabstände sind weit mehr (insbesondere lautere Güter-) Verkehre auf der Strecke zu befürchten, als in den Planfeststellungsunterlagen angegeben.
4. In der schalltechnischen Berechnung ist der sog. Schienenbonus in Höhe von 5 dB (A) der 16. BImSchV berücksichtigt. Diese Regelung hält derzeitigen wissenschaftlichen Grundlagen nicht stand, weshalb die Abschaffung des Schienenbonus auf Bundesebene bereits in die Wege geleitet wurde. Die hohe Zahl an lauten Güterverkehren auf der Rheintalbahn stellt eine Extremsituation dar, die den damaligen Untersuchungen, die zum Schienenbonus geführt haben, nicht zugrunde lag.
5. Ein Schienenbonus lag der Planfeststellung aus dem Jahre 1981 soweit ersichtlich nicht zugrunde. Die Rechtsgrundlage zur Berücksichtigung des Schienenbonus wurde erst mit Erlass

der 16. BImSchV 1990 geschaffen, weshalb er im vorliegenden Verfahren ebenfalls nicht zur Anwendung kommen kann.

6. Bei Variante V 07 wird nach den Planunterlagen eine mittlere Pegelminderung von 2 dB(A) erreicht. Gleichzeitig wird darin dargestellt, dass eine spürbare Pegelminderung erst ab 3 dB(A) erreicht wird. Die Variante V 07 führt damit nicht zu spürbaren Pegelminderungen und ist deshalb schalltechnisch nicht wirksam. Eine spürbare mittlere Pegelminderung von über 3 dB(A) wird erst ab Variante V 09 erreicht, so die schalltechnische Untersuchung. Ist die unter den möglichen aktiven Schallschutzmaßnahmen ausgewählte Maßnahme aber nicht geeignet, spürbare Pegelminderungen zu erreichen, scheidet sie von vornherein aus und diejenigen Varianten, die zumindest eine Pegelminderung von mehr als 3 dB(A) erreichen, sind zu prüfen.
7. Unterstellt man trotz der o. g. Kritikpunkte die von der Vorhabenträgerin errechneten Werte der schalltechnischen Berechnung, ist die Variante V 12 innerhalb der wirksamen aktiven Schallschutzmaßnahmen beim Verhältnis der Kosten zur Anzahl der geschützten Wohneinheiten die kostengünstigste. Bei Variante V 12 verbleiben mit Ausnahme des sog. theoretischen Vollschutzes am wenigsten Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. Am Tag werden die Grenzwerte eingehalten. Dies bedeutet, dass mit Variante V 12 eine größtmögliche Vermeidung zusätzlicher passiver Maßnahmen erreicht werden kann. Bei Variante V 12 verbleiben keine Schutzfälle zur Tagzeit, so dass Gärten, Terrassen und Balkone entsprechend genutzt werden können. Besonders zu berücksichtigen ist auch, dass die östlich der Bahnlinie gelegenen Bereiche dicht besiedelt sind, vor allem mit Wohnbebauung. Hinzu kommt, dass mit der im Planfeststellungsbeschluss von 1981 enthaltenen Schallschutzgarantie ein Vertrauenstatbestand dahingehend geschaffen wurde, die dort garantierten Werte auch einzuhalten. Nicht berücksichtigt wurde außerdem der Wertverlust der betroffenen Grundstücke. Dies ist bei der Abwägung zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu berücksichtigen.
8. Woraus sich eine Begrenzung von Schallschutzwänden auf 6 m Höhe (S. 34 der Schalltechnischen Untersuchung von hcon) entnehmen lassen soll, ist nicht nachvollziehbar. Der Bau von Wänden, die eine Höhe von 8 m über Schienenoberkante, haben, ist heutzutage sicherlich technisch möglich. Dies hatten die Vertreter der Bahn auch in ihren öffentlichen Auftritten vorausgesetzt.
9. Das vorgesehene Verfahren des „besonders überwachten Gleises“ (BüG) ist zudem zu hinterfragen, da auf der Rheintalbahn, die für die hohen Lärmpegel hauptsächlich verantwortlich ist, der Güterverkehr eine dominierende Rolle einnimmt. Unabhängig davon, dass es derzeit nur wenige Schleifzüge gibt, bestehen Zweifel an der dauerhaften Wirksamkeit des BüG, zumal das Schleifen der Gleise wohl wegen des Zugverkehrs eher in der Nacht stattfinden wird und damit einhergehend weitere in regelmäßigen Abständen stattfindende Lärmbeeinträchtigungen beim Schleifen der Gleise zu befürchten sind.
10. Als Umweltverbände begrüßen wir grundsätzlich eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Diese Verlagerung ist für die Anlieger der Bahnstrecken jedoch nur mit entsprechenden flankierenden Maßnahmen tragbar. Die DB hat im Vergleich zu den Nieder-

landen und der Schweiz in den letzten Jahren nur unzureichend in neuere leisere Güterwagen investiert. Damit besteht aus unserer Sicht keine Möglichkeit von den Werten der Schallschutzgarantie von 1981 Abstriche zu machen.

Insgesamt lehnen wir daher die zur Planfeststellung beantragte Variante V 07 als völlig unzureichend ab.

Wir fordern die Einhaltung der Schallschutzgarantie, zumindest aber zusätzlichen Schallschutz in Form der Variante V 12.

Mit freundlichen Grüßen



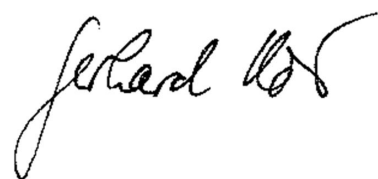
Dieter Rösch
BUND-Ortsverband Hockenheimer Rheinebene
Vorsitzender



Andreas Diebold
NABU-Gruppe Hockenheim
Sprecher



Uwe Heidenreich
BUND-Ortsverband Hockenheimer Rheinebene
Stellvertretender Vorsitzender



Gerhard Kaiser
LNV-Arbeitskreis Mannheim,
Heidelberg, Rhein-Neckar



Thomas Kuppinger
BUND-Ortsverband Hockenheimer Rheinebene
Stellvertretender Vorsitzender