



Die Schwetzingener Bürgerinitiative gegen Bahnlärm
und die Stadt Schwetzingen laden ein.

Neubaustrecke und Bahnlärm

1. Schwetzingener Bürgersymposium

Mittwoch, 23. Januar 2019, 18.30 Uhr

Palais Hirsch, Schlossplatz 2

Referenten:

- **Stefan Hildebrandt**, Dezernent Umwelt und Technik Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Heidelberg
- **Dr. Roland Diehl**, Sprecher der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR)
- **Dr. Stefan Geweke**, Aus- und Neubaustrecke Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, Karlsruhe

BGB – BÜRGERINITIATIVE
GEGEN BAHNLÄRM

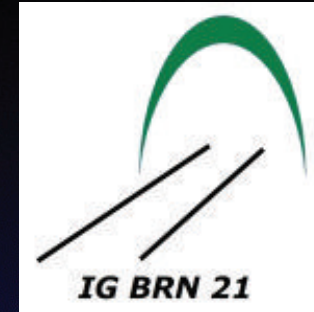


Stadt
Schwetzingen

BgB

Bürgerinitiative gegen Bahnlärm e.V

Mitglied bei der
IG BRN 21
seit Dezember 2018



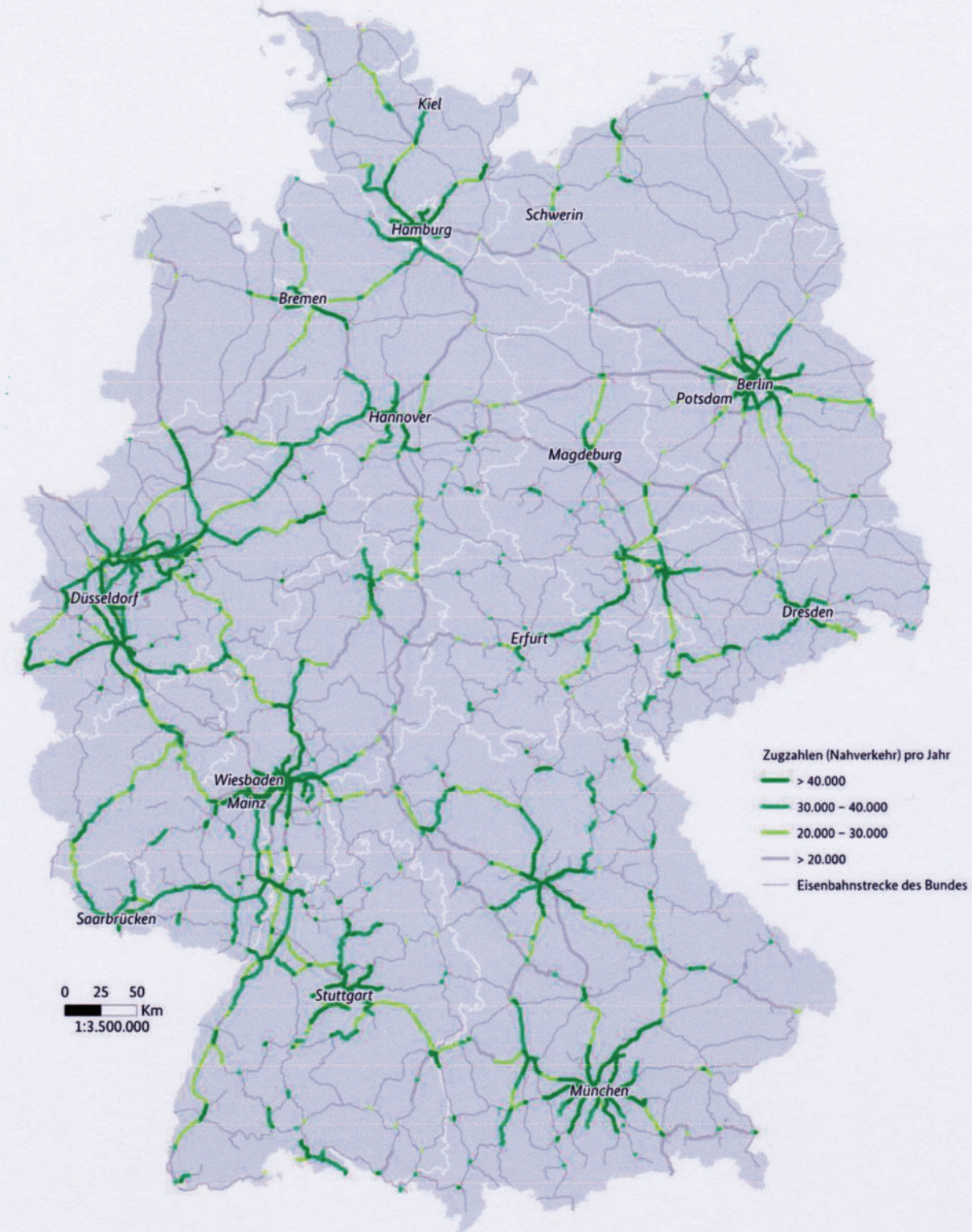
IG BRN 21
**Interessengemeinschaft
Bahnregion Rhein-Neckar 21**

Schwetzingen und Oftersheim sind unter den

Bahnlärm-Top-10

der ca. 1860 kartierten Gemeinden Deutschlands.

Quelle: EBA-Lärmaktionsplan 2015



Quelle:

Eisenbahn-Bundesamt
Lärmaktionsplan für die
Haupteisenbahnstrecken
des Bundes (Teil A)
11.01.2018

Abbildung 13: Streckenkarte mit Verkehrsaufkommen für einzelne Abschnitte von Haupteisenbahnstrecken für den Nahverkehr.



Quelle:

Eisenbahn-Bundesamt
Lärmaktionsplan für die
Haupteisenbahnstrecken
des Bundes (Teil A)
11.01.2018

Abbildung 12: Streckenkarte mit Verkehrsaufkommen für einzelne Abschnitte von Haupteisenbahnstrecken für den Personenfernverkehr.

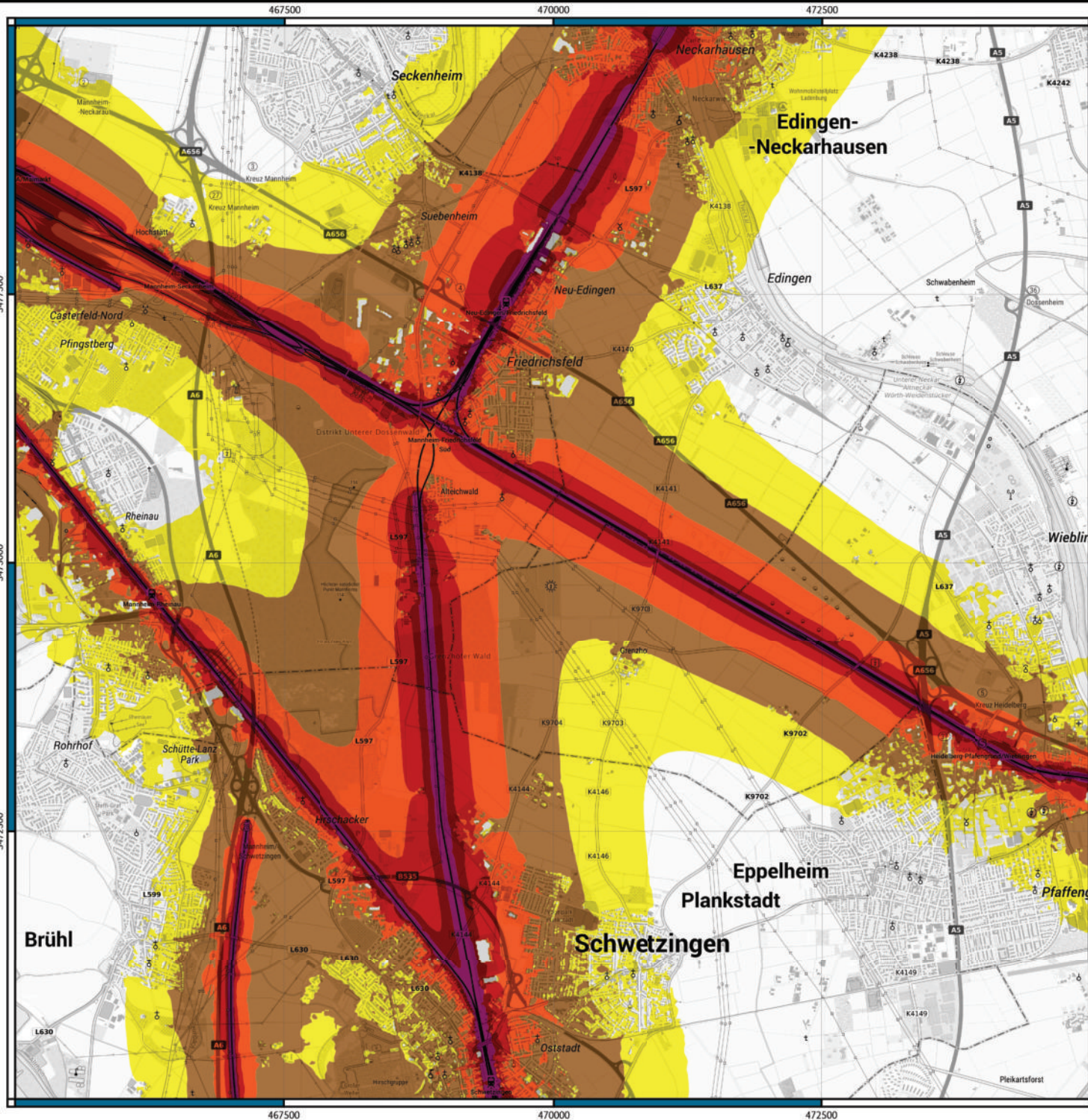


Quelle:

Eisenbahn-Bundesamt
Lärmaktionsplan für die
Haupteisenbahnstrecken
des Bundes (Teil A)
11.01.2018

Abbildung 14: Streckenkarte mit Verkehrsaufkommen für einzelne Abschnitte von Haupteisenbahnstrecken für den Güterverkehr.

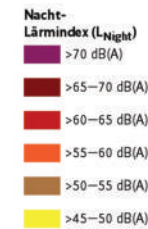
Schmerzschwelle Gehörschaden schon bei kurzer Dauer	120 dB(A)	Probelauf eines Düsenflugzeuges in 15 m Entfernung
	110 dB(A)	Martinsborn aus 10 m Entfernung
<div data-bbox="600 272 2040 596" style="background-color: #008080; color: white; padding: 10px; border: 1px solid black;"> <p>Eine Erhöhung des Lärmpegels um 10 dB wird als eine Verdoppelung Des Lärms empfunden</p> </div>		
Hörschäden bei Einwirkzeit von 40 Stunden pro Woche	85 dB(A)	Motorkettensäge in 10 m Entfernung
	80 dB(A)	Sehr starker Straßenverkehrslärm, vorbei fahrender lärmarmen LKW in 7,5 m Entfernung, stark befahrene Autobahn in 25 m
	70 dB(A)	
Herz-Kreislauf-Erkrankungen Erhöhtes Risiko bei dauernder Einwirkung	65 dB(A)	
	60 dB(A)	
<div data-bbox="1039 788 2141 1107" style="background-color: #cccccc; color: white; padding: 10px; border: 1px solid black;"> <p>Bahnlärm für die Anwohner in Schwetzingen und Oftersheim</p> </div>		
	50 dB(A)	Kühlschrank aus 1 m Entfernung
Lern- und Konzentrationsstörungen möglich	40 dB(A)	Geringer Straßenverkehr hinter Doppelglasfenstern bei 1 m Entfernung vom Fenster
	35 dB(A)	Sehr leiser Zimmerventilator bei geringer Geschwindigkeit
	25 dB(A)	Atemgeräusche in 1 m Entfernung, Flüstern



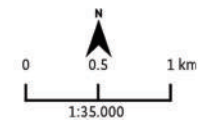
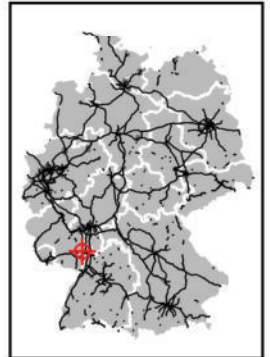
Eisenbahn-Bundesamt

Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)
Blattnummer: 6622



Übersichtskarte



Quellen

© Eisenbahn-Bundesamt (2017)
© DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2016)
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen:
http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Berechnungsvorschrift

VBUSch

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Koordinatensystem

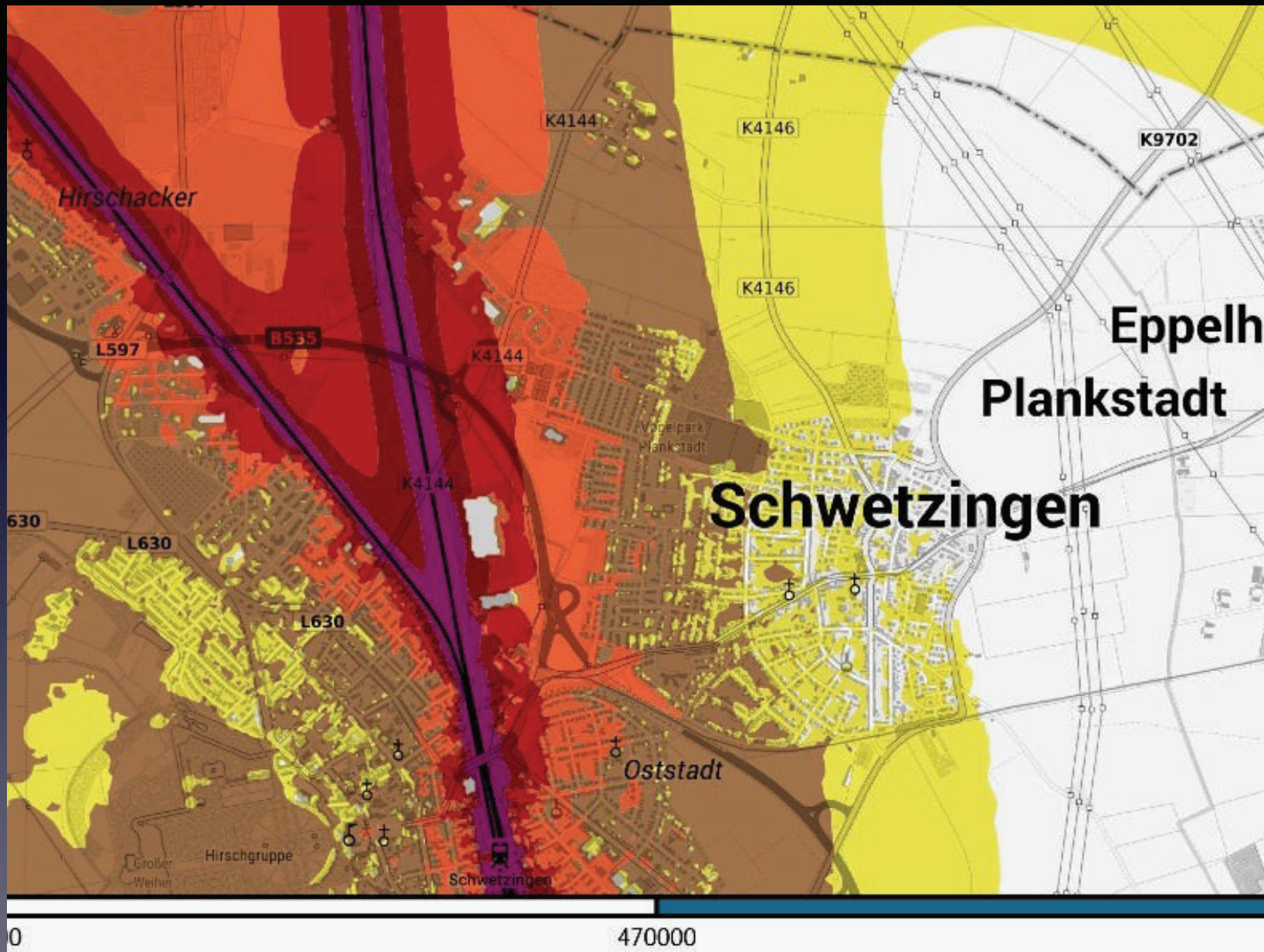
ETRS89 / UTM Zone 32N

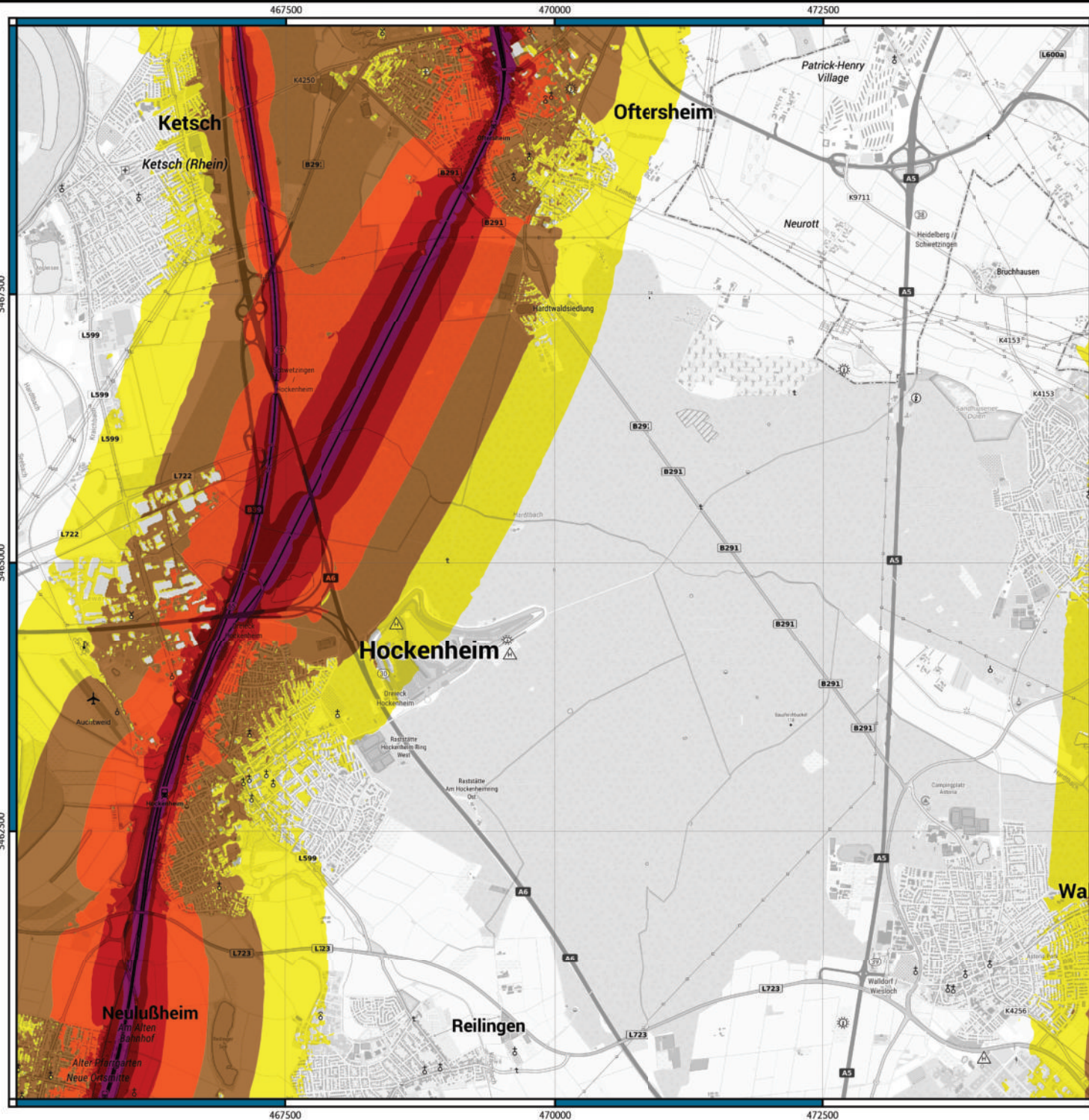
Nutzungshinweis

Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutZV - www.gesetze-im-internet.de/geonutzv/) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 - www.govdata.de/dl-de/by-2-0.

Impressum

Eisenbahn-Bundesamt
Referat 53: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
ref53@eba.bund.de
<https://www.eba.bund.de>
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Datum der Erstellung: 01.06.2018





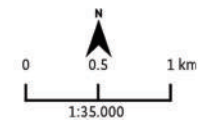
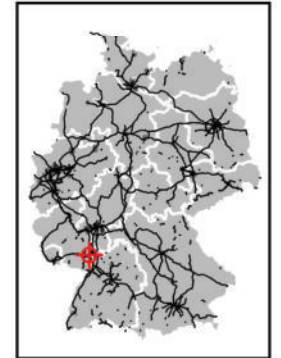
Eisenbahn-Bundesamt

Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)
Blattnummer: 6722

- Nacht-Lärmindex (L-Night)**
- >70 dB(A)
 - >65–70 dB(A)
 - >60–65 dB(A)
 - >55–60 dB(A)
 - >50–55 dB(A)
 - >45–50 dB(A)

Übersichtskarte



Quellen

© Eisenbahn-Bundesamt (2017)
© DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2016)
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen:
http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Berechnungsvorschrift

VBUSch

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Koordinatensystem

ETRS89 / UTM Zone 32N

Nutzungshinweis

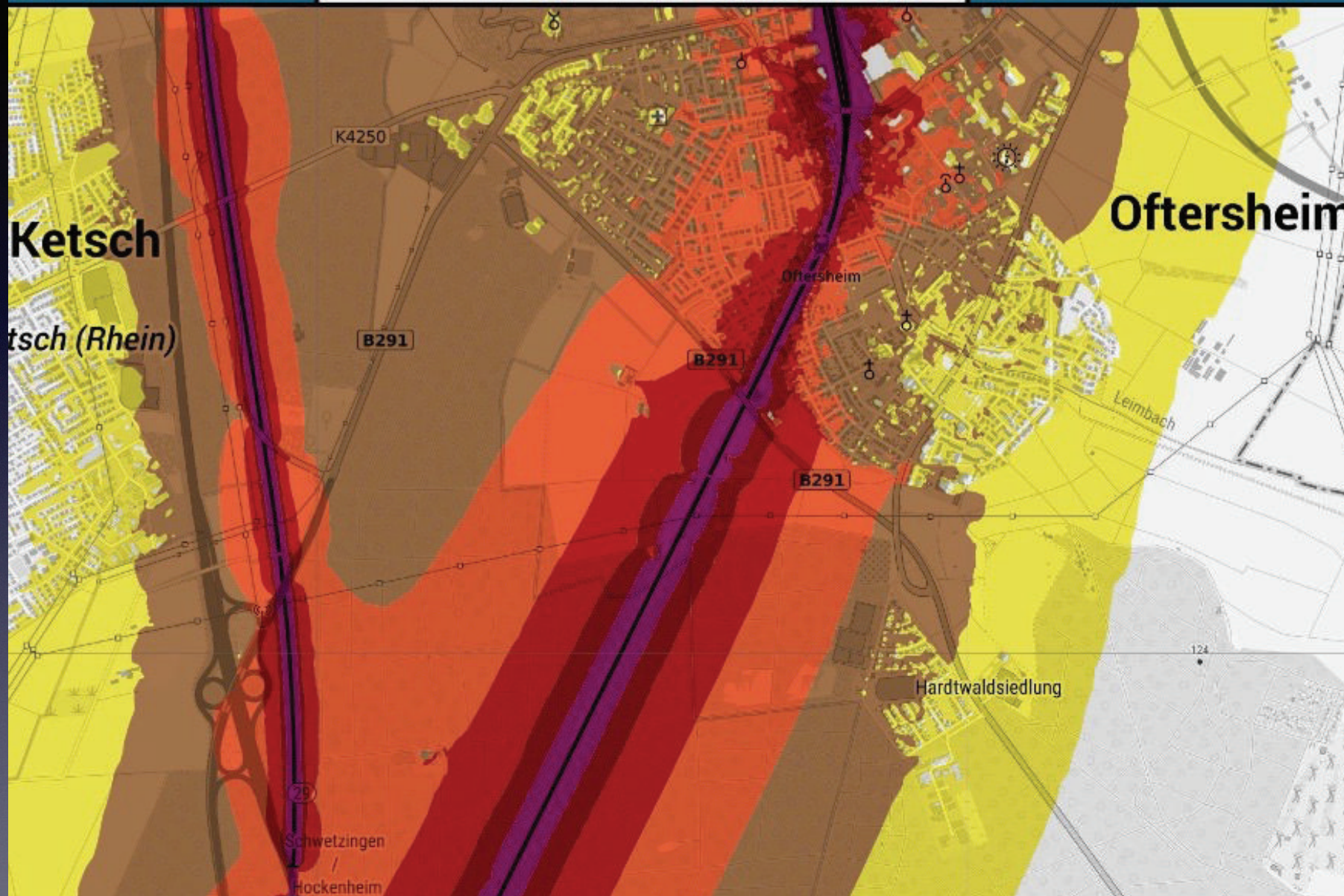
Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutZV - www.gesetze-im-internet.de/geonutzv/) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 - www.govdata.de/dl-de/by-2-0.

Impressum

Eisenbahn-Bundesamt
Referat 53: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
ref53@eba.bund.de
<https://www.eba.bund.de>
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Datum der Erstellung: 01.06.2018

467500

470000



Reduzierung der bereits bestehenden Probleme durch Bahnlärm.

Verhindern kommender Probleme durch Bahnlärm.

„Jetzt geht's in die heiße Phase“

Von unserem Redaktionsmitglied
Timo Schmidhuber

MANNHEIM. Stefan Dallinger fasste die Sache in zwei Sätzen zusammen. „Jetzt geht es in die heiße Phase“, sagte der Landrat des Rhein-Neckar-Kreises gestern über den geplanten Ausbau des Bahnknotens Mannheim. Und dieser Ausbau, so Dallinger, betreffe nicht nur die Quadratestadt, sondern „die gesamte Region“.

Zuvor hatte Dallinger mit Mannheims Oberbürgermeister Peter Kurz und den anderen Mitgliedern des Regionalforums Schienenkorridor Rhein-Neckar – in ihm sitzen Vertreter der Kommunen an den Trassen – einen rund zweieinhalbstündigen Vortrag gehört. Vertreter des Bundesverkehrsministeriums waren aus Berlin ins Stadthaus gekommen, um den Politikern in einer nicht-öffentlichen Sitzung die Details zum Knotenausbau vorzustellen.

Eine Milliarde Euro investieren

Der Bund will die Bahnstrecken durch und um Mannheim in den nächsten fünf Jahren für rund eine Milliarde Euro ausbauen, damit sie die künftigen Personen- und Güterverkehre bewältigen können. Acht Teilprojekte hatte das Ministerium bereits vergangenen November öffentlich gemacht.

Kurz und Dallinger betonten im Namen des Regionalforums ausdrücklich, dass sie sich über die geplanten Investitionen in die Schieneninfrastruktur freuen. Sie sehen allerdings noch Nachbesserungsbedarf, wie sie in einem Pressegespräch nach der Sitzung erklärten. So pocht das Forum etwa auf Planungsalternativen, die dem Lärmschutz an den Strecken sowie dem geplanten Ausbau des S-Bahn-Verkehrs in der Region stärker Rechnung tragen.

Projektbeirat soll kommen

Außerdem verlangen sie, dass der Knotenausbau von einem sogenannten Projektbeirat wie beim Tunnelbau in Offenburg begleitet wird. In einem solchen Gremium

Die geplanten Maßnahmen



- 1 Neubau **Studernheimer Kurve**.
- 2 Verbesserung der Einmündung in den **Wormser Hauptbahnhof**.
- 3 Viereisiger **Ausbau** zwischen Heidelberg-Wieblingen und dem Heidelberger Hauptbahnhof.
- 4 Dreieisiger **Ausbau** zwischen dem Mannheimer Hauptbahnhof und Friedrichsfeld-Süd.
- 5 Brückenartige Eisenbahnkreuzung in **Friedrichsfeld**, die die Main-Neckar-Bahn mit der Strecke Mannheim-Heidelberg verbindet.
- 6 Neuordnung von Gleissträngen an der östlichen und an der westlichen Einfahrt des **Mannheimer Hauptbahnhofs**.
- 7 740 Meter Überholgleise am **Ludwigshafener Hauptbahnhof**.
- 8 Ertüchtigung der sogenannten Verbindungskurve in **Schwetzingen**, die auf Höhe des Decathlon-Marktes die Main-Neckar-Bahn mit der alten Rheintaltrasse verbindet. *imo*

sollen Vertreter von Bund, Ländern und Bahn sowie Politiker und Bürgerinitiativen aller an den Strecken liegenden Gemeinden südlich und nördlich von Mannheim sitzen und gemeinsam eine verbindliche Planung erarbeiten. Auch müssten der Knotenausbau und der geplante Bau der ICE-Neubaustrecke nach Frankfurt gemeinsam betrachtet werden, so Dallinger.

Gutachter sollen helfen

Der Mannheimer Oberbürgermeister und der Landrat kündigten an, dass auch die Region selbst den Prozess „gutachterlich begleiten“ werde. Sie betonten allerdings, dass es nicht ihre Aufgabe sei, alternative Planungen zu liefern. Konkret gehe es bei den Alternativen auch um die Möglichkeit eines Güterzugtunnels oder einer oberirdischen Umfahrung für Güterzüge, um Mannheim vom Lärm zu entlasten.

Auf der östlichen Riedbahn in Mannheim werden im Jahr 2025 Prognosen zufolge bis zu 280 Güter-

züge täglich fahren. Derzeit sind es knapp 90.

Die Ministeriumsvertreter hätten erklärt, sie nähmen die Forderungen der Region „gerne mit“, wie Kurz aus der Sitzung berichtete. Außer den bereits bekannten Ausbau-Teilprojekten hätten die Gäste weitere geplante Maßnahmen genannt.

Drittes Gleis bei Oftersheim

Unter anderem sind die Ertüchtigung eines dritten Gleises zwischen Oftersheim und Hockenheim sowie eine brückenartige Eisenbahnkreuzung bei Schwetzingen in Höhe des Decathlon-Standorts vorgesehen.

Nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums sollen die gestern vorgestellten weiteren Details zum Bahnknoten „innerhalb des laufenden Monats“ im Internet unter bit.ly/2T1i9Oe veröffentlicht werden. Der Verband Region Rhein-Neckar will sich in der Sitzung seines Planungsausschusses am 3. April mit dem Knoten-Ausbau beschäftigen.

Was wir wollen und fordern

Verlegung des Güterverkehrs von der aktuellen Bestandsstrecke auf eine neue Güterverkehrsstrasse.

- Umfahrung oder Untertunnelung -

Unabhängig davon müssen die vorhandenen Bestandsstrecken wie Neubausstrecken behandelt werden.

D.h., die Richtwerte zur Lärmvorsorge von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tagsüber sind einzuhalten.

Verlegung des Güterverkehrs von der aktuellen Bestandsstrecke auf eine neue Güterverkehrsstrasse.

Unabhängig davon müssen die vorhandenen Bestandsstrecken wie Neubausrecken behandelt werden.

D.h., die Richtwerte zur Lärmvorsorge von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tagsüber sind einzuhalten.

Zum Erhalt der **Lebensqualität** und zum Schutz der **Gesundheit** der jetzt dort lebenden Menschen und der nächsten Generationen.



Die Schwetzingener Bürgerinitiative gegen Bahnlärm und die Stadt Schwetzingen laden ein.

Neubaustrecke und Bahnlärm

1. Schwetzingener Bürgersymposium
Mittwoch, 23. Januar 2019, 18.30 Uhr
Palais Hirsch, Schlossplatz 2

Referenten:

- **Stefan Hildebrandt**, Dezernent Umwelt und Technik Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Heidelberg
- **Dr. Roland Diehl**, Sprecher der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR)
- **Dr. Stefan Geweke**, Aus- und Neubaustrecke Mannheim-Karlsruhe, DB Netz AG, Karlsruhe

BGB – BÜRGERINITIATIVE
GEGEN BAHNLÄRM



Stadt
Schwetzingen

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit