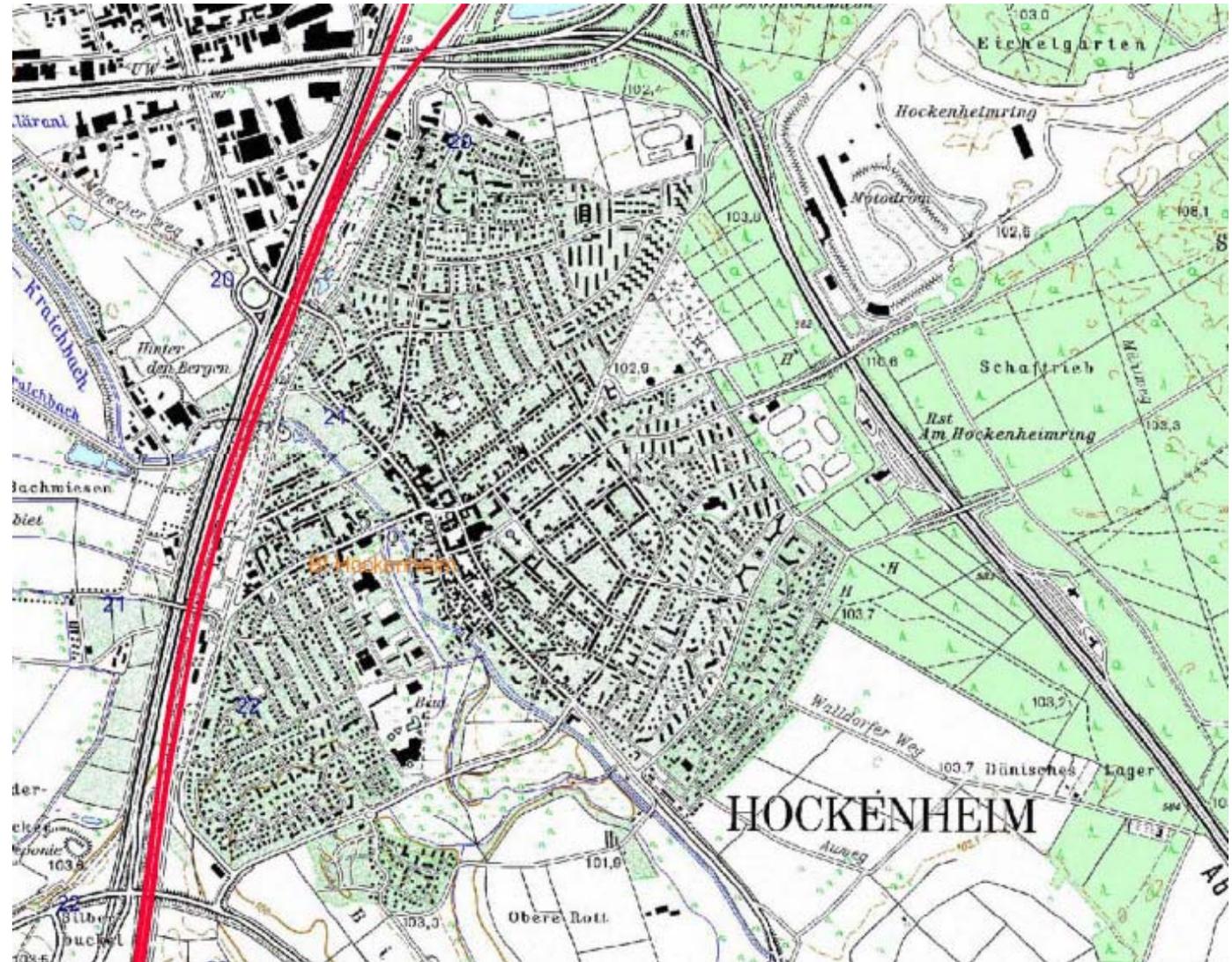


Schallschutz Hockenheim

Aktueller Sachstand zum **Anhörungstermin** 30.06.2015

Kartenausschnitt Ortslage Hockenheim



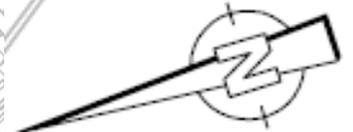
Situation / Hintergrund der bisher umgesetzten Maßnahmen

- Die **Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart ist 1991 mit aktivem Schallschutz** entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss vom 24.11.1981 fertig gestellt und in Betrieb.
- Diese vorhandenen Maßnahmen umfassen:
 - **Bahntrasse ist von der Ortslage abgerückt und tiefer gelegt**
 - **Bahntrasse befindet sich weitgehend in Einschnittslage**
 - **Bahntrasse ist ortszugewandt** (zum Schutz der Rheintalbahn; Str 4020) durchgängig auf einer Länge von ca. 3,0 km und einer Höhe von bis zu 5,0m über Schienenoberkante (SO) sowie auf ca. 2,6 km Länge und einer Höhe von bis zu 4,5 m über SO (Mittelwand) **mit Schallschutzwänden ausgestattet**
 - **Im Bereich des Bahnhofgebäudes** ist auf eine Länge von ca. 130 m eine sog. **Raumgitterwand** mit einer Höhe von 4,6 m über SO angeordnet

Situation / Hintergrund der bisher umgesetzten Maßnahmen

Legende

-  Schallschutzwand östlich der Strecke 4020
-  Schallschutzwand zwischen Strecke 4020 und Strecke 4080

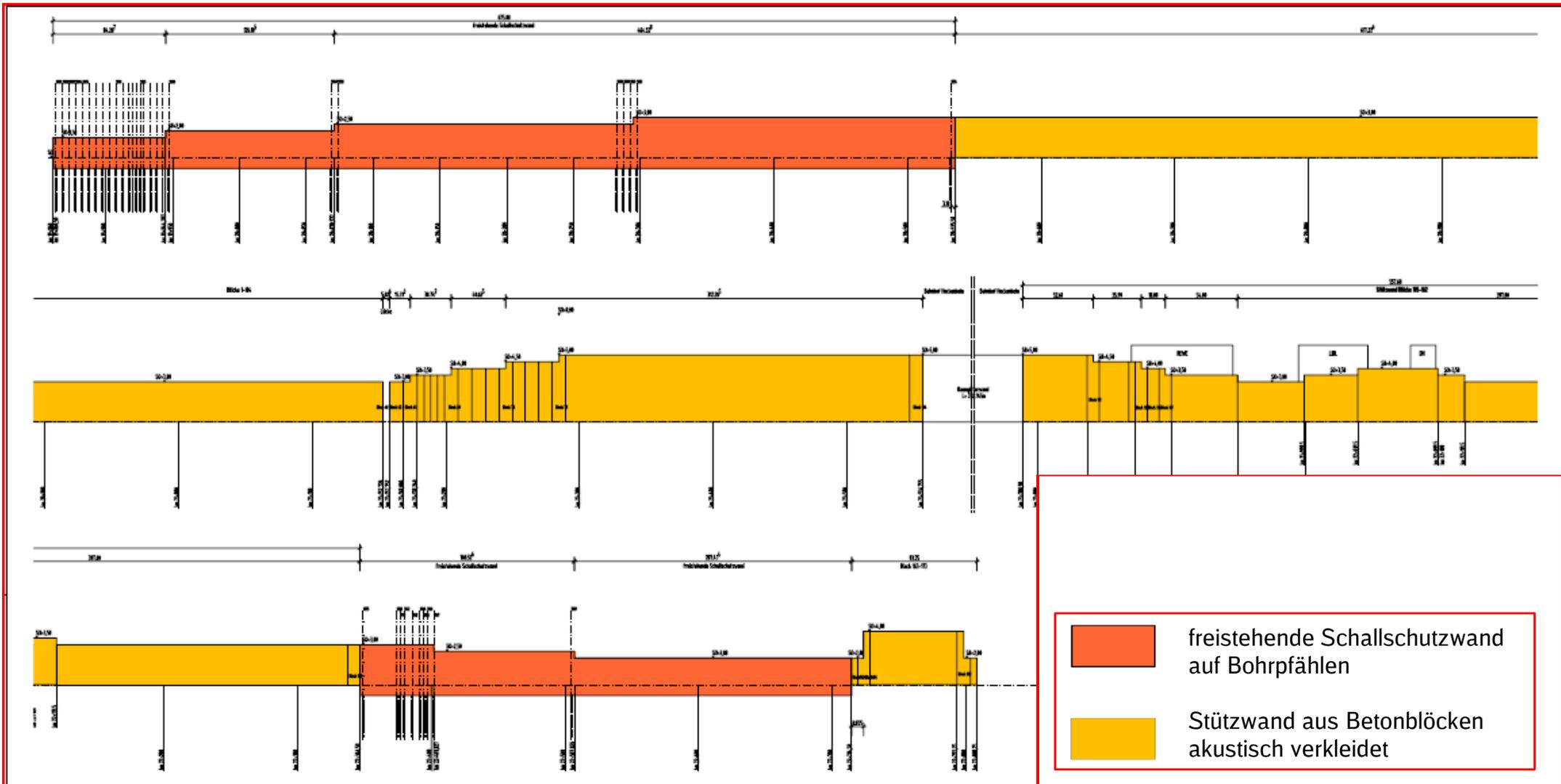


Planausschnitt 1 Nord

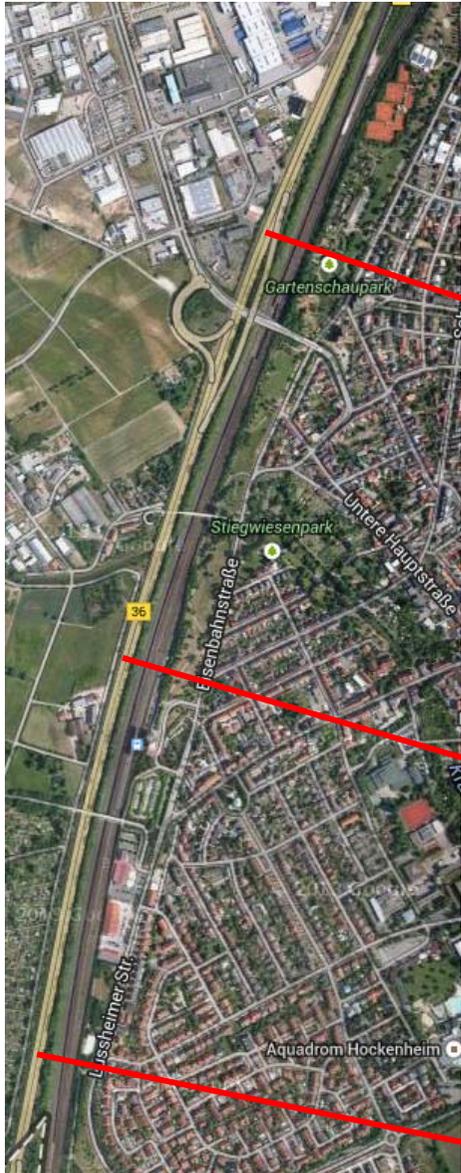
Planausschnitt 2 Süd (mit Bf Hockenheim)

Situation / Hintergrund der bisher umgesetzten Maßnahmen

Schallschutzwände Rheintalbahnhof (Blick vom Gleis)



Situation / Hintergrund der bisher umgesetzten Maßnahmen



Q1

Q2

Q3

- Akustische Wirkung** (überschlägig; Str 4020) aus **Abrücken der Bahnanlagen (A)** von der Ortslage und **Ausstattung mit Schallschutzwände (B)**:
 - Q1 in km 20,550 Dresden Straße 4**
Wirkung 19,8 aus (A): 12,6 und (B): 7,2
 - Q2 in km 21,500 Kaiserstraße 2**
Wirkung 15,6 aus (A): 8,6 und (B): 7,0
 - Q3 in km 22,310 Arndtstraße 67/1**
Wirkung 15,3 aus (A): 6,3 und (B): 9,0

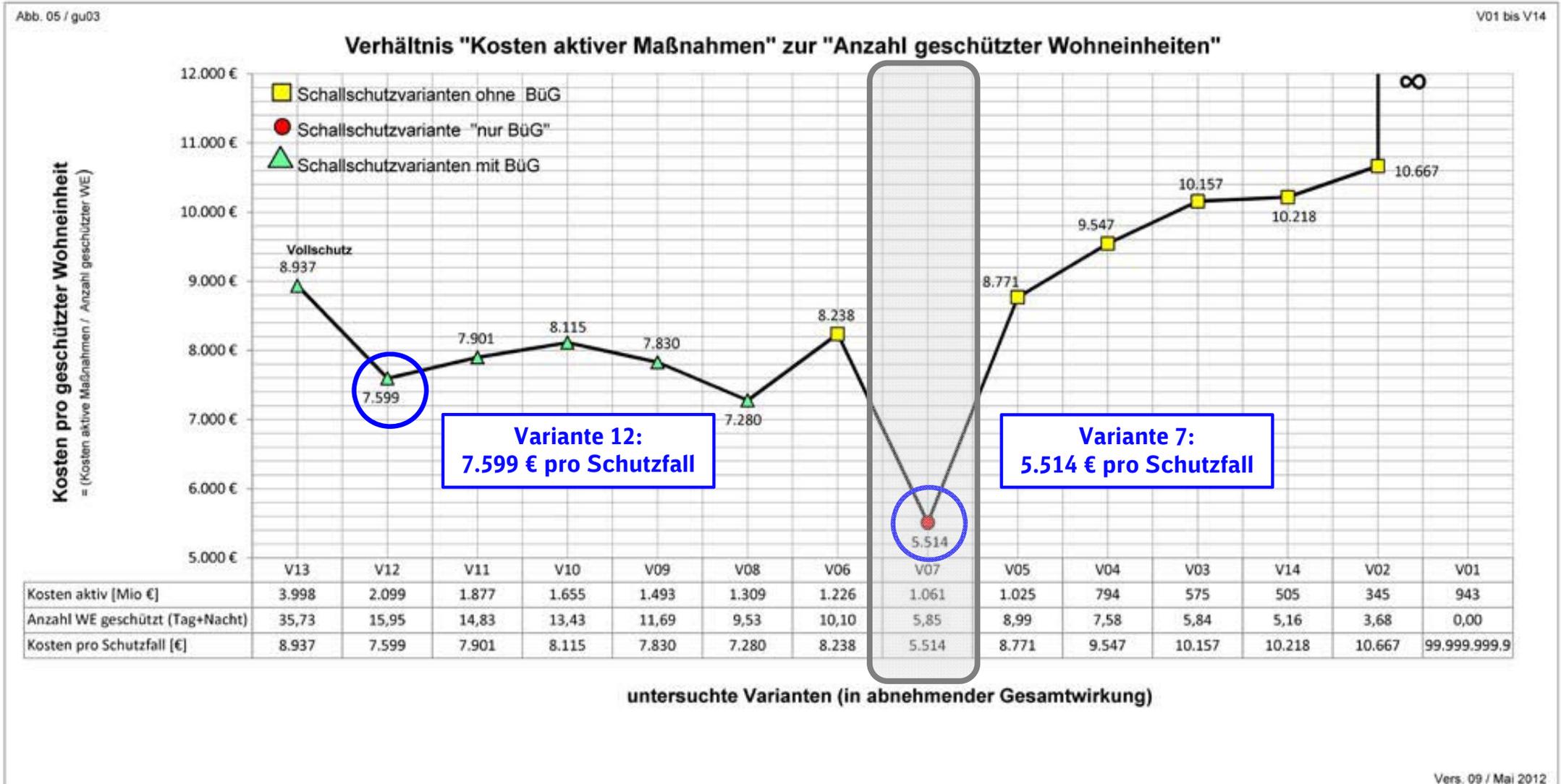
Antrag auf Planfeststellung

- Im Dezember 2005 wurde **zwischen der Stadt Hockenheim und der DB Netz AG die Erstellung eines ergänzenden schalltechnischen Gutachtens vereinbart.**
Ziel war eine **Dimensionierung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen entsprechend der aktuellen Vorschriften und Rechtsgrundlage.**
- Das Gutachten wurde entsprechend weiterführender Abstimmung mehrfach angepasst, Eingangsgrößen variiert, Schutzmaßnahmen erarbeitet und schalltechnisch bewertet.
- Auf Basis der gutachterlichen Ergebnisse wurde der **Antrag auf Planfeststellung beim Eisenbahn Bundesamt gestellt.**

Antrag auf Planfeststellung

- Das zu Grunde liegenden **Gutachten berücksichtigt:**
 - die - gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss vom 24.11.1981 - eingeführten und **heute geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen** unter der Annahme, als ob die Strecke neu planfestgestellt würde
 - das **Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)** in aktueller Fassung
 - die **16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) in Verbindung mit der Schall 03**
 - die **Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG)** zum Kosten-Nutzen-Verhältnis aktiver Schallschutzmaßnahmen
 - die **24. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV)**
 - **passive Schallschutzmaßnahmen**, bei Unverhältnismäßigkeit von aktivem Schallschutz

Kosten-Nutzen-Verhältnis der unters. Varianten



Antrag auf Planfeststellung

- Basierend auf der schalltechnischen Untersuchung wurden **zwischen der Stadt Hockenheim und der DB Netz AG folgende Varianten intensiver betrachtet:**
 - **Variante 7**
(Ergebnis der Kosten-Nutzen-Abwägung und Vorzuglösung der DB Netz AG)
Verbesserung der Schallsituation durch Einführung des „**Besonders überwachten Gleises**“* sowie **passive Schallschutzmaßnahmen** an allen Objekten, an denen die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden
 - **Variante 12**
(Wunschvariante der Stadt Hockenheim)
Neubau von **Schallschutzwänden mit einer Höhe von 8 m** und Einführung des „**Besonders überwachten Gleises**“*. Auch bei dieser Variante werden **in erheblichem Umfang passive Schallschutzmaßnahmen** erforderlich.

****BüG**: das bedeutet ½-jährliche Messung und ggf. resultierend regelmäßiges Schleifen der Schienen zur Verminderung der Laufgeräusche zwischen Rad/Schiene*

Antrag auf Planfeststellung

- **Zusätzlich zu den bereits umgesetzten Schallschutzmaßnahmen** ist die folgende Vorzuglösung (vorgenannte Variante 7) beantragt:
 - **Einführung des „Besonders überwachten Gleises“** auf den Gleisen der Rheintalbahn, außerhalb der Bahnsteige
 - Schließen von Schalllücken durch **Ergänzung/Erhöhung der Raumgitterwand im Bereich Bf Hockenheim**
 - **passive Schallschutzmaßnahmen** an allen Objekten, an denen die Grenzwerte der 16. BImSchV weiterhin überschritten werden.
(z. B. *Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter*)
- Bei Annahme der Erteilung des Planrechts und Eintritt der Rechtskraft bis Ende 2016 könnte mit der Realisierung ab Mitte 2018 begonnen werden.

Schalltechnische Eingangsparameter: Zugzahlen

- Für die Erstellung des Schallgutachtens werden die **Prognosen 2015 (Zugzahlen aus dem BVWP 2003)** zu Grunde gelegt.

Hintergrund:

- die Strecke 4020 ist **mit den aktuell gefahrenen Zügen bereits an ihrer technischen Leistungsgrenze angekommen**. Für eine zweigleisige Strecke im Mischbetrieb (Personen- und Güterverkehr) liegt die **Leistungsfähigkeit bei ca. 300 Zügen/24h; gegenüber aktuell ca. 320 Züge** auf der Rheintalbahn zwischen Schwetzingen und Hockenheim
- Die **Prognose 2015 unterstellen eine weitere Leistungssteigerung von 20 %**. Dies ist aus heutiger Sicht bereits **nicht umsetzbar**.
- Die **Prognosen 2025** geht im Vergleich zu 2015 von einer schalltechnisch relevanten, **verringerten Zahl nächtlicher Zugfahrten aus**. (die ausgewiesene Steigerung um weitere 12 % gegenüber 2015 ist selbst nach den Gutachten des Bedarfsplans (BVWP) nicht leistbar ist.)

Schalltechnische Eingangsparameter: Zugzahlen

| Strecke | Informativ Prognose zur PF 1976 | | | Informativ Ist-Zustand 2006 | | | Prognose 2015 (BVWP 2003) | | | Prognose 2025 aus Bedarfsplanüberprüfung von 2010 (nicht fahrbar) | | | | | | Ist- Fahrplan 2011 | | | |
|--------------|---------------------------------------|-------|-------|-----------------------------------|-------|-------|---------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|---------------------------|-------|-------|--------------------------|-------|-------|----------------------------|
| | Lastfall 1976 | | | Lastfall 2006 | | | Lastfall 2015 | | | Lastfall 2025 | | | Schwetzingen - Hockenheim | | | Hockenheim - Waghäusel | | | Aktuell |
| | Tags | Nacht | Summe | Tags | Nacht | Summe | Tags | Nacht | Summe | Tags | Nacht | Summe | Tags | Nacht | Summe | Tags | Nacht | Summe | 24 h-Summe Tag u. Nacht |
| 4020 RtB | 149 | 109 | 258 | 182 | 102 | 284 | 244 | 136 | 380 | 308 | 117 | 425 | 238 | 99 | 337 | | | | 318 (299) |
| 4080 SF S | 193 | 37 | 230 | 106 | 29 | 135 | 176 | 46 | 222 | 179 | 89 | 268 | 249 | 107 | 356 | | | | 127 (146) |
| | | | 488 | | | 419 | | | 602 | | | 693 | | | 693 | | | | 445 |

Maßgeblich für schalltechnische Untersuchungen = nachts auf der Rheintalbahn (höchster Wert aller Erfassungen)

nördlich v. Hockenheim
(südlich v. Hockenheim)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

DB Netz AG

I.NP-SW-A(G) Anlagenplanung

Karlsruhe, 23.06.2015