



Guten Abend

Der Vorstand der

***BürgerInitiative Stille Schiene
Hockenheim e.V.***

begrüßt Sie herzlich zur

Mitgliederversammlung 2024

STOPPT' BAHNLÄRM

BISS - BürgerInitiative Stille Schiene Hockenheim e.V.

- 1. Begrüßung**
- 2. Rechenschaftsbericht des Vorstands für 2024**
- 3. Kassenbericht für 2024**
- 4. Bericht der Kassenprüfer für 2024**
- 5. Entlastung des Kassenwarts**
- 6. Entlastung des Vorstands**
- 7. Neuwahlen**
 - 1. Vorstandsvorsitzender**
 - 2. 2 Stellvertreter**
 - 3. Kassenwart**
 - 4. 2 Kassenprüfer**
 - 5. Beisitzende**
- 8. Aktuelles**
 - 1. Stand der Umsetzung des EBA-Bescheids an DB InfraGo vom 28.04.2026**
 - 2. Stand NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe www.mannheim-karlsruhe.de**
- 9. Sonstiges**

2. Rechenschaftsbericht des Vorstands für 2024

In 2024 konzentrierten sich die Aktivitäten des BISS-Vorstands auf die Teilnahme an den nachfolgend genannten Dialogforen und der zugehörigen Workshops

- | | |
|-----------------|--|
| 23.04.24 | 12. Dialogforum
– Betrachtung kritischer Stellen |
| 16.09.24 | 13. Dialogforum
– Tunnel Rastatt |
| 13.11.24 | 14. Dialogforum
– Untersuchung Mannheim
– Tunnel/Rangierbahnhof, Karlsruhe Güterbahnhof |

Grundlagen - Welche Schallschutzmaßnahmen gibt es an der Infrastruktur?

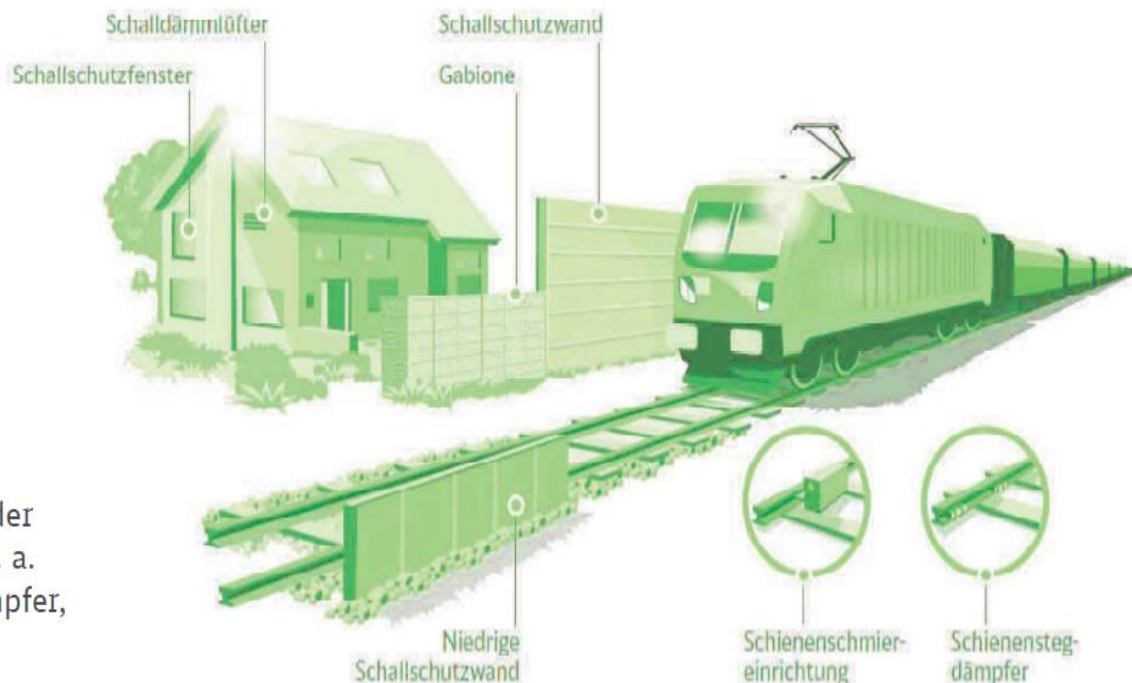
Passiver Schallschutz

Zum passiven Schallschutz gehören schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, wie z. B. der Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämmten Lüftern.

Aktiver Schallschutz

Lärminderung am Emissionsort, das heißt an der Entstehungsquelle oder am Ausbreitungsweg (u. a. Schallschutzwände und -wälle, Schienenstegdämpfer, „Besonders überwachtes Gleis“).

Aktive Schallschutzmaßnahmen haben vor passiven Schallschutzmaßnahmen Vorrang.



Grundlagen - Welche Anforderungen werden an eine Schallschutzwand gestellt?



konstruktives
Bauwerk mit
50 Jahre
Lebensdauer



Druck-Sog-
Beanspruchung aus
Eisenbahnverkehr



Sicherheits- und
Rettungswege/-
zugänglichkeit



anspruchsvolles
Zulassungs- und
Prüfverfahren durch
das Eisenbahn-
Bundesamt und die
DB InfraGO AG



Errichtung der
Schallschutzwand
soll möglichst wenig
Auswirkungen auf
den Bahnbetrieb
haben



komplexe
Gründung im
Erdreich



resistent
gegenüber
Vandalismus



schallmindernde
Wirkung dauerhaft



Inspektion und
Instandhaltung mit
möglichst wenig
Aufwand



direkte Begrünung
der Schallschutz-
wand aufgrund
techn. Anfor-
derungen nicht
zulässig

Zur Vertiefung der Planung für den Bahntunnel der Variante M3 im Bereich des Fahrlachtunnels wurde eine lokale Machbarkeitsstudie erstellt.



Quelle: Krebs und Kiefer

- Bei der **Variante M3** durchdringen die geplanten **Bahntunnel** (eingleisige Tunnel offene Bauweise) zwischen Mannheim Hbf und Rbf den **Fahrlachtunnel** in seinem heutigen Bestand an zwei Stellen **unter** der **Straßenüberführung Neckarauer Straße**.
- Eine **mögliche Lösung** für den **Konflikt** der **Variante M3** mit dem **Fahrlachtunnel** ist in einer Machbarkeitsstudie **trassierungstechnisch** und **bautechnisch** zu **untersuchen**.

4.2.1.2 Untersuchungsaspekt menschliche Gesundheit

Ermittlung der Werte für alle Kriterien zur Bewertung des Untersuchungsaspekts „Menschliche Gesundheit“ (Angaben betroffene Fläche in ha, sofern nicht anders angegeben)

	LR4-M5	LR6-M5	R1-M2/M3	R2-M2/M3	R3-M2/M3	R4-M2/M3	R5-M2/M3	R6-M2/M3
Leitkriterien								
Überschreitung Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV nachts ohne Schallschutz [Fläche]	468	603	593	745	791	694	541	861
Überschreitung Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV nachts ohne Schallschutz [Anzahl WE]	12.092	14.753	19.104	23.359	26.380	21.983	14.524	26.272
Weitere Kriterien								
Überschreitung Orientierungswerte nach DIN 18005 (= Vorsorgewerte) nachts (ohne Schallschutz) [Fläche]	864	945	938	1.356	1.351	1.282	872	1.390
Überschreitung Orientierungswerte nach DIN 18005 (= Vorsorgewerte) nachts (ohne Schallschutz) [Anzahl WE]	28.364	32.685	35.163	48.548	52.177	46.113	30.655	58.798



3. Kassenbericht für 2024

4. Bericht der Kassenprüfer für 2024

Lothar Gotthardt
Friedrich-Fröbel-Str. 19
68766 Hockenheim

02. März 2025

**Prüfbericht der Kassenprüfer Werner Zimmermann und Dietrich Tilch für die Vereinsjahre
01.01.– 31.12.2023 und 01.01.-31.12.2024**

Die Kassenprüfung fand am 02.03.2025 statt. Geprüft wurden die Kassenbücher mit den aufgeführten Einnahmen und Ausgaben, die Belege und die Konto-Auszüge des Vereinskontos bei der Sparkasse Heidelberg Geschäftsgiro indiv. DE81 6725 0020 0009 2132 60.

Die vorgelegten Dokumente wurden auf Vollständigkeit, sachliche und rechnerische Richtigkeit geprüft. Es wurden keine Unregelmäßigkeiten festgestellt.

Die Kassenprüfer bedanken sich für die gute Zusammenarbeit und die vorbildliche Kassenführung bei Herrn Eberhardt Balonier. Sie bitten die Mitgliederversammlung dem Kassierer Entlastung zu erteilen.

Hockenheim, 02. März 2025


Werner Zimmermann


Dietrich Tilch



5. Entlastung des Kassenvarts



6. Entlastung des Vorstands

TOP 7: Neuwahlen

- | | |
|-------------------------|--------------------------------------|
| - Vorstandsvorsitzender | Lothar Gotthardt |
| - zwei Stellvertreter | Konrad Sommer |
| - Kassenwart | Eberhardt Balonier |
| - zwei Kassenprüfer | Werner Zimmermann, Johann Fitterling |
| - Beisitzende | Christian Kramberg |

8.1 Stand der Umsetzung des EBA-Bescheids an DB InfraGo vom 28.04.2026

1. Die DB InfraGO AG hat an den mit Beschluss der Deutschen Bundesbahn vom 24.11.1981 planfestgestellten Betriebsanlagen auf dem Gebiet der Stadt Hockenheim für ergänzenden Schallschutz zu sorgen.
4. Die DB InfraGO hat dem Eisenbahn-Bundesamt bis zum 31.07.2026 einen Zeitplan für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen. Der Antrag auf Planergänzung ist so schnell wie möglich einzureichen, spätestens jedoch bis zum 31.10.2027. Fristverlängerungen sind rechtzeitig und begründet zu beantragen. Weitere Anordnungen bleiben vorbehalten.

Aber: Ohne Moos nix los!

Die Variante R4 erfüllt die Planungsziele für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe gesamthaft am besten

Vorzugsvariante für die Linienführung südlich von Mannheim



R4 schneidet gesamthaft am besten ab.

Sie ist die einzige Linienvariante, die in allen drei Zielsystemen (bedingt) vorzugswürdig ist.



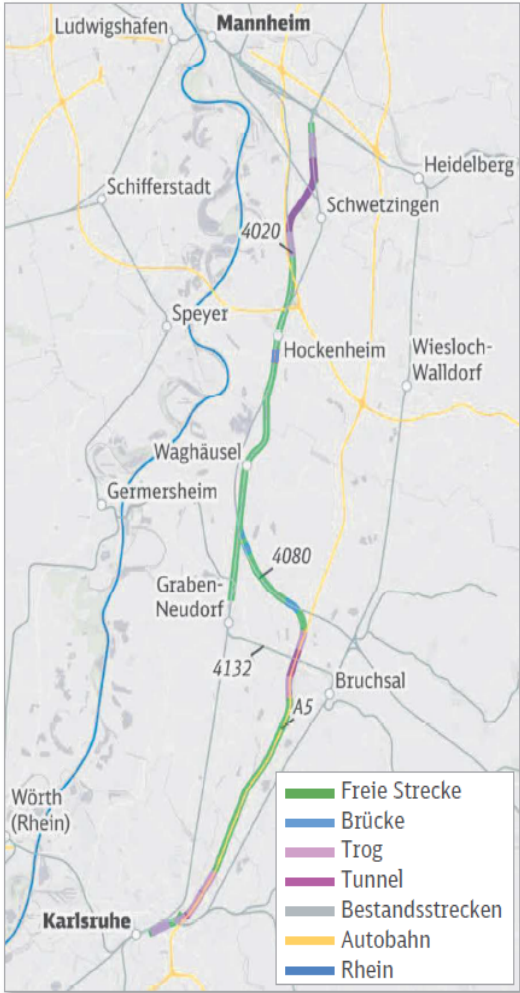
R4 greift am geringsten in die Landschaft ein.

Von 52 km oberirdischem Verlauf bündeln 97 % mit bestehenden Straßen- oder Schienenwegen.



R4 kann den größten Engpass frühzeitig auflösen.

Dieser liegt zwischen Wiesental und Karlsruhe (Teil-Inbetriebnahme).



8.2 Stand NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe

- ***Umwelt-Verbände äußern Zweifel an der Umweltverträglichkeit der Variante R4***
- ***In Berlin streitet man sich jetzt, ob derzeit geplante Neubauprojekte noch finanzierbar sind, da alle Budgets eigentlich für Sanierung und Instandhaltung von Bestandsstrecken benötigt werden***
- ***Die DB-Projekt-Teams für die Planung der ABS/NBS Mannheim-Karlsruhe befinden sich weitgehend im Zustand der Auflösung***



9. Sonstiges



Der Vorstand der

***BürgerInitiative Stille Schiene
Hockenheim e.V.***

bedankt sich herzlich für Ihre
Teilnahme und Unterstützung!