

## Protokollentwurf – noch nicht von der Arbeitsgruppe freigegeben

unter Berücksichtigung der bis 6. Dezember 2017 eingegangenen Änderungswünsche

---

### Arbeitsgruppe 3: „Lärmentwicklung Bestandsstrecken“

#### 2. Sitzung

Mörfelden-Walldorf  
06. November 2017

---

Ort: Bürgerhaus Mörfelden, Westendstraße 9, Mörfelden  
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)  
Dauer: 14.00 Uhr – 17.10 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, IFOK  
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

## **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 08. März 2017

TOP 3 Aufträge aus der letzten Arbeitsgruppen-Sitzung

TOP 4 Verkehrslenkung und die Entwicklung der Zugzahlen

TOP 5 Arbeitsstand der schalltechnischen Untersuchung an den Bestandsstrecken

TOP 6 Dank und Ausblick

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Teilnehmerliste 2. Sitzung Arbeitsgruppe „Lärmentwicklung Bestandsstrecken“  
Anlage 2 Präsentation DB Netz AG,  
Anlage 3 DB Systemtechnik GmbH  
Anlage 4 Präsentation IG BRN21

## Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

### Wie beeinflusst die Neubaustrecke die Zugzahlentwicklung auf der Main-Neckar-Bahn und der Riedbahn?

- Die Bahn präsentierte auf der Sitzung ihren Vorschlag zur Verkehrslenkung. Sie basiert auf der Zugzahlenprognose 2025 und wird nach Erscheinen der Prognose für das Jahr 2030 aktualisiert.
- Mit der Verlagerung des Personenfernverkehrs auf die Neubaustrecke kommt es tagsüber zu einem **signifikanten** Anstieg der Güterzugzahlen auf der Main-Neckar-Bahn und der Riedbahn. In der Nacht wird der Güterverkehr bis zur Kapazitätsgrenze auf die Neubaustrecke verlagert. Der nächtliche Güterverkehr **auf der Main-Neckar-Bahn wird dadurch auch im Vergleich zur Ist-Situation deutlich abnehmen. Auf der Riedbahn nördlich von Mannheim bleibt er nachts gleich oder wird geringfügig abnehmen.**
- Die Verkehrslenkung wird in der nächsten Sitzung der AG Verkehrskonzeption vertieft besprochen.

### Wie verändert sich die Lärmsituation an den Bestandsstrecken durch den Prognose-Planfall (mit NBS) inkl. Verkehrslenkung verglichen mit der Ist-Situation und dem Prognose-Nullfall (ohne NBS)?

- Auf der Sitzung wurde der derzeitige Stand der Schalluntersuchung präsentiert.
- Im Vergleich zur heutigen Situation bewirken die mit der Neubaustrecke vorgesehene Verkehrslenkung zum einen und die Umrüstung der Güterwagen auf leisere Bremstechnik zum anderen zukünftig eine teilweise erhebliche Reduzierung des Lärms in nahezu allen Abschnitten entlang der Bestandsstrecken. Die Ergebnisse beziehen sich auf einen Umrüstungsgrad der Güterwagen von 0% im Ist-Zustand 2016 und von 80% in der Prognose 2025.
- Die Neubaustrecke einschließlich Verkehrslenkung führt insbesondere im Nachtzeitraum zu einer deutlichen Verbesserung der Schienenverkehrslärmsituation an den Bestandsstrecken. Im Tageszeitraum verändern sich die Schallimmissionen aus dem Schienenverkehr dagegen überwiegend nur in geringem Umfang.
- Einige Teilnehmer äußern Bedenken im Hinblick auf die angewandte Methodik. Dies betrifft die unterstellte Umrüstungsquote von Grauguss auf Verbundstoffsohle (die sog. Flüsterbremse). Zudem sei die Erhebungsmethode der Ist- und der Prognosezugzahlen anzugleichen. **Dies gilt sowohl für die Betrachtung der Verkehrslenkungsvarianten als auch für die Schalluntersuchungen.**

## **TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung**

### **Begrüßung Bürgermeister Mörfelden-Walldorf**

Bürgermeister Heinz-Peter Becker begrüßt die Teilnehmenden. Er erläutert, dass insbesondere der fehlende Lärmschutz entlang der Riedbahn ein Problem für die gesamte Region sei. Dies sei auch in Mörfelden von großer Bedeutung, da die dortige Bahnstrecke auf einem Hochdamm mit einer Durchfahrtshöhe von 4,50 Meter liege. Vor einem Jahr habe die Stadt die Pläne zur Lärmsanierung mitgeteilt bekommen, sodass nach Beendigung des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2021/22 in weiten Teilen Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden könnten.

Er betont, dass die Überlastung der Riedbahn ein weiteres Problem darstelle. Der Ausbau und die Taktverdichtung des Nahverkehrs sei ein großer Wunsch der Region. Er weist zudem auf die Problematik fehlender Barrierefreiheit der Bahnhöfe in Mörfelden und Walldorf hin. Die zur Verfügung stehenden Aufzüge seien häufig nicht betriebsfähig, sodass zwei Bahnsteige nur über eine steile Treppenanlage zugänglich sind. Derzeit gebe es für dieses Problem keine umsetzbare Lösung. Er wünscht den Teilnehmenden eine erfolgreiche Sitzung.

### **Begrüßung Moderation**

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der zweiten AG-Sitzung „Lärmentwicklung Bestandsstrecken“ (**Anlage 1**). Er weist darauf hin, dass ein Vertreter der IG BRN 21 ebenfalls eine Kurzpräsentation halten werde. Im Anschluss wird die Tagesordnung vorgestellt, die ohne Änderung angenommen wird. Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Die Vorstellung und Besprechung verkehrsgelenkter Zugzahlen
- Die Betrachtung der derzeitigen und zukünftigen Schallentwicklung entlang der Bestandsstrecken

Herr Eggert weist darauf hin, dass es auf Wunsch der Teilnehmenden zu einer Terminverschiebung sowie zur Einrichtung eines zusätzlichen Arbeitsgruppentermins gekommen sei. Die Termine sind:

- Sitzung der Arbeitsgruppe „Streckenführung im Raum Darmstadt und Umgebung“ am 16. November 2017
- Sitzung des Beteiligungsforums am 4. Dezember 2017

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Bestandsstrecken und das Planfeststellungsverfahren zur Neubaustrecke*

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Neubaustrecke über ein Planfeststellungsverfahren genehmigt werde. Er regt an, die Situation entlang der Bestandsstrecken ebenfalls in das Verfahren miteinfließen zu lassen, sofern dies rechtlich möglich sei. Es gebe in der Region die große Befürchtung, dass sich durch die Wegnahme des ICE-Verkehrs und den Anstieg des Güterverkehrs die Lärmsituation an den Bestandsstrecken deutlich verschlechtere.

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 08. März 2017**

Martin Wachter, Protokollführer, stellt die aufgenommenen Änderungsvorschläge zum Protokollentwurf der Sitzung vom 8. März 2017 vor. Es werden keine weiteren Änderungen vorgeschlagen. Damit gilt das Protokoll als formell verabschiedet.

## **TOP 3 Aufträge aus der letzten Arbeitsgruppen-Sitzung**

Jörg Ritzert, DB Netz AG, stellt die Aufträge aus der letzten Arbeitsgruppe vor (**Anlage 2, Folie 3-7**)

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Veränderung der Schallentwicklung durch Verkehrslenkung*

Ein Teilnehmer kritisiert, dass die Strecke Mainz-Bischofsheim – Groß-Gerau bei der schalltechnischen Untersuchung nicht mitbetrachtet werde. Es sei nicht nachvollziehbar, weshalb die Neubaustrecke und die damit verbundene Verkehrslenkung keinen Einfluss auf diese Strecke habe.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass die Entwicklung des Güterverkehrs auf diesem Streckenabschnitt nicht in direkter Abhängigkeit zum Bau der Neubaustrecke stehe. Die Züge, die aus Richtung Mainz-Bischofsheim nach Groß-Gerau fahren, verkehrten dort unabhängig davon, ob sie nach Süden über die Riedbahn, die Neubaustrecke oder die Main-Neckar-Bahn weitergeführt werden. Die vorgeschlagene Verkehrslenkung habe hingegen unmittelbare Auswirkungen auf das Betriebsprogramm der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn. Diese sog. Fernwirkung erkläre den Untersuchungsraum des Schallgutachtens. Er betont, dass es sich bei der vorgeschlagenen Verkehrslenkung um einen Vorschlag handele und auch andere Varianten denkbar seien. Die Thematik werde daher nochmals vertieft in der Arbeitsgruppe Verkehrskonzeption besprochen. Sollte sich als Ergebnis der Besprechung auch eine Fernwirkung für bislang unberücksichtigte Bestandsstrecken ergeben, werde man diese in die Schalluntersuchung miteinbeziehen.

#### *Innovationen zum Thema Lärmschutz*

Ein Teilnehmer schlägt vor, zur Illustration von Innovationen bei Güterzügen einen „5L-Zug“ aus der Schweiz im Rahmen einer Sitzung vorzuführen.

Ein Teilnehmer äußert sich skeptisch über den tatsächlichen Effekt von Innovationen im Bereich Lärmschutz. Solange in der Politik nicht der Wille zur Senkung der Lärmgrenzwerte vorhanden sei, habe DB Cargo als Wirtschaftsunternehmen keinen Anreiz in solche Maßnahmen zu investieren. Im Falle von Umrüstungen seien zudem lange Übergangsfristen notwendig.

Ein Vertreter der DB AG erläutert, dass die Bahn im Rahmen eines Forschungsprojektes des BMVI gemeinsam mit der Firma VTG (größter europäischer Wageneinsteller) einen innovativen Güterwagen entwickle. Die verschiedenen Komponenten werden im Jahr 2018 in der Praxis getestet. Ergebnisse sollen Ende 2018 vorliegen. Darüber hinaus verweist er auf das Ziel der DB, den Schienenverkehrslärm bis 2020 zu halbieren. Wesentlicher Bestandteil des Ziels sei die Umrüstung der Güterwagen. Insgesamt stehen in Deutschland rund 180.000 Güterwagen zur Umrüstung auf moderne Bremstechnik an. Die rund 60.000 Güterwagen der DB werden bis Ende 2020 komplett mit modernen Bremsen ausgestattet sein.

### *Zusammenhang zwischen den Mittelrhein-Korridoren*

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass nicht nur die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar geplant sei. Zur Entlastung des Mittelrheintals gebe es auch langfristig die Überlegung zu einer rechtsrheinischen Neubaustrecke zwischen Troisdorf und Mainz-Bischofsheim. Angesichts der möglichen Auswirkungen auf Groß-Gerau und die Riedbahn sei es ungünstig, dass diese Projekte nicht gemeinsam betrachtet würden. Ein anderer Teilnehmer merkt an, dass der dreigleisige Ausbau der Riedbahn im Bereich Groß-Gerau - Goddelau Bestandteil des „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“ des BVWP sei. Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass man auf Basis der Zugzahlenprognose 2025 planen müsse, da die Prognose für das Jahr 2030 noch nicht vorliege. Demnach sei ein Ausbau der Riedbahn kapazitiv nicht notwendig. Dies könne sich ändern, würde die Strecke Troisdorf – Mainz-Bischofsheim gebaut werden. Für den Fall einer Umsetzung spreche man hier jedoch über den Zeitraum zwischen 2030 und 2050. Bisher gebe es dazu keinerlei Planung. Die Zeithorizonte der Projekte seien daher sehr unterschiedlich. Er fügt hinzu, dass der BVWP alle fünf Jahre vom Bund überarbeitet werde. In diesem Rahmen würden die Planungen stets an die aktuellste Zugzahlenprognose angepasst.

### *Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen*

Die Teilnehmenden diskutieren über das vom Bundestag verabschiedete Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen. Ein Teilnehmer äußert die Befürchtung, dass die Einhaltung des Gesetzes insbesondere bei ausländischen Güterwagen nicht ausreichend kontrolliert werden könne. Ein Vertreter der DB AG erklärt, dass das Gesetz für alle in Deutschland verkehrenden Güterwagen gelte. Im Gesetz sind entsprechenden Sanktionen bei Nichteinhaltung der Regelungen vorgesehen. Die Güterwagen müssten dabei einen Wert von 83dB in der Vorbeifahrt einhalten. Dies werde im Anschluss an die Umrüstung geprüft. Anders als es etwa beim LKW-Verkehr der Fall sei, müssten ausländische Güterwagen zudem immer beim in Deutschland verantwortlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen eingetragen werden. Diese seien damit verantwortlich für den Zustand der Güterwagen und würden extern (durch das Eisenbahn-Bundesamt) auditiert. Bei Verstößen könne ein in Deutschland beheimatetes Unternehmen belangt werden.

Ein anderer Teilnehmer weist auf eine Ausnahmeregelung im Gesetz hin. Nicht umgerüstete Güterzüge dürften auch nach 2020 weiterfahren, sofern sie durch eine Geschwindigkeitsreduzierung die vorgegebenen Lärmgrenzwerte einhielten. Ein Vertreter der DB Netz AG gibt zu bedenken, dass diese Geschwindigkeitsreduzierung jedoch zu einer unnötigen Minderung von Streckenkapazitäten, einer deutlich längeren Fahrzeit und höheren Nutzungsgebühren führe. Der Betrieb nicht umgerüsteter Güterwagen sei deswegen unwirtschaftlich.

### *Lärmmonitoringsystem*

Ein Vertreter der DB AG weist daraufhin, dass das Eisenbahn-Bundesamt derzeit ein Lärmmonitoringsystem mit 17 Lärmmessstationen in Deutschland aufbaue. Im Mittelrheintal gebe es bereits seit 2014 ein solches System, bei dem die Schallentwicklung für jeden vorbeifahrenden Zug nachvollzogen werden könne.

Ein Teilnehmer begrüßt den Aufbau des Monitoringsystems als vertrauensfördernde Maßnahme. Es sei wünschenswert, eine solche Messstation auch an der Main-Neckar-Bahn oder Riedbahn zu errichten.

## **TOP 4 Verkehrslenkung und die Entwicklung der Zugzahlen**

Tobias Bückle, DB Netz AG, präsentiert die „Verkehrslenkung und die Entwicklung der Zugzahlen“ (**Anlage 2, Folie 7-16**).

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Betrachtete Zeitscheiben*

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass sich die Tag- und die Nachtzeitscheibe jeweils auf den Zeitraum 6-22 Uhr und 22-6 Uhr beziehe. Die Zugzahlen seien für diese beiden Zeiträume getrennt dargestellt worden, da unterschiedliche Lärmschwellenwerte für Tages- und Nachtzeiten relevant seien. Prinzipiell sei es möglich, die Zeiträume weiter auszudifferenzieren (z.B. in Hauptverkehrszeiten und Nebenverkehrszeiten). Dies biete für das Schallgutachten allerdings keinen Mehrwert.

#### *Betrachter Zeitraum zur Zugzahlermittlung im Ist-Zustand*

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass zur Ermittlung der Zugzahlen 2016 eine Musterkalenderwoche (KW 43) ausgewählt wurde. Die Ist-Zahlen seien der Mittelwert der verkehrsstarken Tage Dienstag bis Freitag. Die Woche befinde sich zwischen den Sommer- und Winterferien und somit in einem Zeitraum, in dem ein vergleichsweise hohes Güterverkehrsaufkommen vorliege. Die Zahlen seien auf mögliche Sondereffekte wie etwa Betriebsstörungen, Bauarbeiten oder Streckensperrungen kontrolliert worden.

Zur Erhöhung der Repräsentativität der Zugzahlen schlägt ein Teilnehmer vor, den Betrachtungszeitraum beispielsweise auf sechs Monate auszuweiten und daraus einen Mittelwert zu erstellen.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt zu prüfen, inwiefern eine Verlängerung des Betrachtungszeitraums für die Ist-Zugzahlen möglich und sinnvoll sei.

#### *Vergleich der Ist- mit Prognosezugzahlen*

Ein Vertreter der DB Netz AG führt aus, dass sich auch die Prognosezugzahlen des Bundes auf verkehrsstarke Tage bezögen. Da verkehrsschwache Tage nicht berücksichtigt worden seien, lägen die dargestellten Güterzugzahlen über dem Jahresdurchschnitt.

Ein Teilnehmer bemängelt, dass die Ist- und Prognosezugzahlen nicht auf gleiche Weise ermittelt worden seien, da die Mittelwerte der Ist-Zugzahlen auf nur einer betrachteten Woche basierten. Dies sei insbesondere problematisch, da diese Zahlen die Eingangswerte für die Schalluntersuchung bildeten. Eine solche Vorgehensweise sei nicht vertrauensfördernd.

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass sich um einen möglichst validen Vergleich der Zugzahlen bemüht worden sei. Die Prognosezahlen seien nicht beliebig gewählt worden, sondern ergäben sich aus der Korridorstudie Mittelrhein des Bundes.

#### *Nächtliche Güterzugzahlen auf der Neubaustrecke*

Ein Teilnehmer bezweifelt, dass die Neubaustrecke tatsächlich 140 Güterzüge in der Nachtzeitscheibe aufnehmen könne. Ziehe man eine Stunde in der Nachtzeitscheibe aufgrund der notwendigen Übergangsphasen in die Tagzeitscheibe ab, müssten die Güterzüge in den restlichen 7 Stunden in einem 6 Minuten-Takt fahren.

Ein Vertreter der DB Netz AG bestätigt den Schätzwert des Teilnehmers und erklärt, dass in der Praxis auch noch eine engere Taktung möglich wäre. Dies hätte jedoch eine erhöhte Störanfälligkeit zur

Folge. Die vorgesehenen 140 Güterzüge nachts entsprächen hingegen der wirtschaftlich optimalen Betriebsqualität.

#### *Verkehrsgelenkte Zugzahlen 2025 südlich von Mannheim*

Ein Teilnehmer bittet um die Ausweisung der verkehrsgelenkten Zugzahlen für den Bereich südlich von Mannheim.

Ein Vertreter der DB Netz AG weist darauf hin, dass mit der Knotenuntersuchung Mannheim derzeit noch geprüft werde, inwiefern der Güterverkehr durch den Knoten geführt werden könne. Erst wenn die Ergebnisse vorliegen, könne für den Bereich südlich von Mannheim eine Aussage getroffen werden.

Ein Teilnehmer bittet darum, die Zugzahlen für das Jahr 2016 sowie die nicht verkehrsgelenkten Zugzahlen für das Jahr 2025 für diesen Streckenabschnitt zur Verfügung gestellt zu bekommen. Ein Vertreter der DB Netz AG sagt dies zu.

#### *Güterverkehrszahlen*

Ein Teilnehmer schlägt vor, eine Spanne für das prognostizierte Güterverkehrsaufkommen anzugeben, um unterschiedliche zukünftige Entwicklungspfade des Güterverkehrs abbilden zu können.

Ein Vertreter der DB Netz AG betont, dass der Bund für die Entwicklung der Zugzahlenprognose zuständig sei. Dieser habe bei den jeweiligen Streckenabschnitten eine konkrete Zahl – und keine Spanne – für den Güterverkehr vorgegeben, mit der die Bahn weiterarbeiten müsse.

Er weist daraufhin, dass die Nahverkehrszahlen der Strecken davon abhängen, welcher Punkt im Schienennetz für die Querschnittsdarstellung ausgewählt werde, da sich der Nahverkehr abschnittsweise ändere. Beispielsweise bestehe auf der Riedbahn eine Lücke zwischen der S-Bahn Frankfurt und der S-Bahn Rhein-Neckar. Im Fern- und Güterverkehr dagegen ändern sich die Zahlen nur an den großen Verzweigungen signifikant. Der Nahverkehr spiele für die Lärmentwicklung aber nur eine untergeordnete Rolle.

#### *Maximalauslastung der Strecke Mainz-Bischofsheim – Groß-Gerau*

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass zusätzlich zum Personenverkehr tagsüber circa 150 und nachts etwa 100 Güterzüge die Strecke Mainz-Bischofsheim – Groß-Gerau befahren könnten. Dieser Wert berücksichtige eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität.

#### *Maximalauslastung der Bestands- und Neubaustrecken zwischen Frankfurt und Mannheim*

Ein Teilnehmer bittet darum, die maximal mögliche Streckenauslastung der Bestands- und Neubaustrecken auszuweisen.

Ein Vertreter der Bahn merkt an, dass die Aussagekraft solcher Zahlen begrenzt sei. Eine maximale Streckenauslastung liege jenseits der wirtschaftlich optimalen Betriebsqualität, sodass die Planungen nicht auf diese Kennziffern ausgerichtet werden würden. Zudem könne keine qualifizierte Aussage zur Maximalkapazität einer Strecke getroffen werden, wenn nicht klar sei, ob die Durchleitung der Züge durch die jeweiligen Knotenpunkte möglich ist. Genau mit dieser Frage werde sich derzeit in der Knotenuntersuchung Mannheim befasst. Danach könne auch eine Aussage zur maximalen Streckenauslastung getroffen werden. Der Wert werde zur Bestimmung der prozentualen Auslastung einer Strecke genutzt. Zur Einschätzung der tatsächlichen zukünftigen Streckenauslastung sei die Zugzahlenprognose des Bundes jedoch weiterhin am aussagekräftigsten.

#### *Nicht verlagerbarer Güterverkehr auf der Main-Neckar-Bahn*

Ein Vertreter der DB Netz weist darauf hin, dass im Jahr 2016 etwa 20 nächtliche Güterzüge aufgrund ihres Fahrtziels zwingend auf der Main-Neckar-Bahn verbleiben mussten. Bei den verkehrsgelenkten Zugzahlen für das Jahr 2025 werde davon ausgegangen, dass diese Zahl konstant bleibt.

#### *Entwicklung des Güterverkehrs*

Ein Teilnehmer stellt fest, dass der Güterverkehr im Durchschnitt in ganz Deutschland steige. Dabei sei anzunehmen, dass der Güterverkehrsanstieg im Korridor zwischen Frankfurt und Mannheim überproportional ausfallen werde. Er fragt, ob dieser überdurchschnittliche Anstieg bei den Prognosen berücksichtigt worden sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG bestätigt das und führt aus, dass der Bund bei der Erstellung der Verkehrsprognose das bundesdeutsche Gebiet in mehr als 400 Gebiete unterteilt habe. Dort seien beispielsweise die jeweiligen Wirtschaftsströme zwischen den Gebieten mitbetrachtet worden. Die Zugzahlen seien spezifisch für die unterschiedlichen Korridore im Streckennetz ermittelt worden.

#### *Betrachtung des Verkehrs aus der Richtung Aschaffenburg-Darmstadt*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt ein Vertreter der DB Netz AG, dass die östlich nach Darmstadt einfahrenden Züge in den dargestellten Zugzahlen enthalten seien.

#### *Güterverkehrsaufkommen in Mannheim-Waldhof*

Ein Teilnehmer fragt, ob das nächtliche Güterverkehrsaufkommen in Mannheim-Waldhof den dargestellten 140 Güterzügen der Neubaustrecke entspreche. Ein Vertreter der DB Netz verneint und weist darauf hin, dass die Zahl höher liege, da der Güterverkehr der Riedbahn ebenfalls den Streckenabschnitt nutze.

#### *Unterstellte Auslastung der Güterwaggons*

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass bei den Prognosezugzahlen für den Güterverkehr keine hundertprozentige Auslastung unterstellt worden sei, da dies auch in der Realität nicht erreicht werde. Er betont dabei, dass nicht die Bahn, sondern der Bund für die Erstellung der Zugzahlenprognose zuständig sei.

### **TOP 5 Arbeitsstand der schalltechnischen Untersuchung an den Bestandsstrecken**

Dr. Gunther Mair stellt die Präsentation der IG BRN21 vor (**Anlage 4, Folie 1-4**).

Im Anschluss präsentiert Hans-Jörg Terno, DB Systemtechnik, die „Schalltechnische Untersuchung an den Bestandsstrecken“ (**Anlage 3, Folie 1-16**).

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Ertüchtigung durch Überholgleise*

Ein Vertreter der DB Netz AG weist auf eine missverständliche Nutzung des Begriffs „Ertüchtigung“ in der Präsentation der IG BRN21 hin. Eine Ertüchtigung bedeute eine Instandsetzung bestehender Gleise, vorgeschlagen werde allerdings der Neubau einer Strecke.

### *Wegfall des Schienenbonus*

Herr Terno erklärt, dass der Schienenbonus bei der Schalluntersuchung nicht mehr zur Anwendung gekommen sei.

### *Umrüstungsquote auf Flüsterbremse bei den Ist-Zugzahlen*

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass das Schallgutachten eine 0-prozentige Umrüstung der Güterzüge auf Verbundstoffsohle für den Ist-Zustand unterstelle. Dies entspreche nicht der Realität und führe im Ist-Zustand zu erhöhten Schallwerten gegenüber der tatsächlichen Situation und damit zu einem zu hohen Delta-Wert im Vergleich zur Prognose 2025.

Ein Vertreter der DB -AG erklärt, dass die tatsächliche Umrüstungsquote auf die Verbundstoffsohle laut einem Bericht des Bundesverkehrsministeriums derzeit bei rund 50 Prozent liege.

Zur Umrüstungsquote in der Prognose 2025 merkt Herr Terno an, dass das Eisenbahnbundesamt einen Ansatz von 80% für 2025 und 100% für 2030 vorgebe. In der derzeitigen Berechnung für 2025 bliebe demnach das Verbot lauter Güterwagen ab 2020 unberücksichtigt.

### *Besonders Überwachtes Gleis (BÜG)*

Ein Teilnehmer fragt, wie sich die 10 dB Lärmreduzierung erkläre, die oftmals in Verbindung mit der Flüsterbremse gebracht werde.

Herr Terno erläutert, dass eine Umrüstung von Grauguss- auf Verbundstoffsohle gemäß der Berechnungsrichtlinie Schall 03 den Emissionspegel um 4,8 dB senke. Durch die Umrüstung würden die Räder beim Bremsvorgang weniger aufrauen und so dauerhaft geringere Rollgeräusche produzieren. Die Einführung der Flüsterbremse verstärke darüber hinaus den Effekt der Maßnahme „Besonders Überwachtes Gleis“. Mit dieser aktiven Lärmschutzmaßnahme würden in regelmäßigen Abständen Unebenheiten im Gleis beseitigt. Dadurch könne die Lärmentwicklung bei gleichzeitigem Einsatz von Flüsterbremsen maximal um weitere 3,8 dB reduziert werden.

Ein Teilnehmer merkt an, dass das BÜG keine Anwendung an den Bestandsstrecken finde und deswegen auch für die Schalluntersuchung unerheblich sei. Herr Terno bestätigt, dass das BÜG an Bestandsstrecken nicht geplant sei. Es sei daher auch nicht in der Schalluntersuchung unterstellt worden.

### *Berücksichtigung des Wetters bei der Schalluntersuchung*

Ein Teilnehmer fragt, inwiefern Wettereinflüsse auf die Schallausbreitung bei der Untersuchung berücksichtigt worden seien.

Herr Terno erläutert, dass bei der Berechnung des Schallpegels immer von Mitwind ausgegangen werde.

### *Auswirkungen der Höhe des Messpunktes auf Schallimmissionen*

Herr Terno führt aus, dass die dargestellten Isophonen die Schallentwicklung auf einer Höhe von 6,30 Meter über Gelände angeben würden. Dies entspreche etwa der Deckenhöhe des ersten Obergeschosses eines Einfamilienhauses.

Ein Teilnehmer fragt, wie sich die Schallimmissionen bei zunehmender Höhe des Hauses entwickelten.

Herr Terno erwidert, dass dies nicht pauschal beantwortet werden könne. Im Falle einer freien Schallausbreitung seien die Differenzen für das erste und zweite Obergeschoss eines Hauses gering. Eine Schallschutzwand behindere hingegen die Schallausbreitung, sodass hier sowohl die Höhe der Wand als auch Lage und Höhe des Hauses einen Einfluss auf die Immissionen habe.

#### *Europaweites Inventarregister für Güterzüge*

Ein Teilnehmer fragt, ob es ein europaweites Register gebe, in dem die verkehrenden Güterzüge und die genutzten Bremsen aufgeführt seien.

Ein Vertreter der DB Netz AG verneint das. Zwar verfüge Deutschland und viele andere europäischen Länder über ein nationales Wagenregister. Diese seien aber nicht vereinheitlicht und nicht in jedem Falle vollständig.

#### *Annahmen zur Länge und Geschwindigkeit der Güterzüge bei der Schalluntersuchung*

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es Forderungen für den Einsatz von 740 Meter langen Güterzügen gebe. Er fragt, welche Zuglängen in der Schalluntersuchung zugrunde gelegt worden sei.

Herr Terno erklärt, dass die Daten derzeit 148 Wagenachsen pro Zug berücksichtigen. Dies entspreche einer Länge von ca. 700 Metern zuzüglich Lok. Die zugrunde gelegten Daten enthielten Güterzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und 120 km/h.

Zur Zuglänge weist ein Vertreter der DB Netz AG darauf hin, dass die unterstellte Güterzuglänge keine Auswirkungen auf die Menge der zu transportierenden Güter habe. Erhöhe man die Länge der Güterzüge, gehe die Gesamtzahl der Güterzüge zurück.

#### *Anordnung der Lärmschutzwände in Mörfelden*

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf die Darstellung der Schallimmissionen in Mörfelden. Er fragt, ob es korrekt sei, dass westlich des Bahnhofs keine Lärmschutzwände geplant seien.

Ein Vertreter der DB Netz AG bestätigt das und erklärt, dass die Darstellung auf den zur Verfügung gestellten Informationen des Lärmsanierungsprogramms basiere. Er weist darauf hin, dass sich die Förderrichtlinien des Lärmsanierungsprogramms derzeit in der Überarbeitung durch den Bund befänden. Ein anderer Teilnehmer ergänzt, dass es westlich des Bahnhofs neuere Bebauungspläne gebe, sodass der Bereich die derzeitigen Vorgaben der Lärmsanierung nicht erfülle.

#### *Lärmschutz Zeppelinheim*

Ein Teilnehmer betont, dass in der Stadt Neu-Isenburg der Lärmschutz herausragende Priorität habe. Dies sei der DB Netz AG auch schriftlich mitgeteilt worden. Eine Orientierung an den Dezibel-Werten (70/60dB) an den Bestandsstrecken werde hinsichtlich des Lärmschutzes für äußerst fragwürdig gehalten.

#### *Gesamtlärmbetrachtung Pfungstadt*

Ein Teilnehmer führt aus, dass Pfungstadt in der Vergangenheit bereits eine Gesamtlärmbetrachtung für die Bundesautobahn und den Schienenverkehr vorgenommen habe. Er schlägt eine erneute summarische Betrachtung des Verkehrslärms für Pfungstadt unter Einbeziehung der neuen Verkehrsprognosen im kommenden Jahr vor.

Der Teilnehmer und die Projektleitung verständigen sich darauf, die Gespräche zu dieser Thematik im kommenden Jahr zu konkretisieren.

#### *Lärmsanierung an der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn*

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass die Lärmsanierung entlang der Main-Neckar-Bahn bereits weitestgehend abgeschlossen sei. Die Lärmsanierungsmaßnahmen entlang der Riedbahn seien zum Teil realisiert oder befänden sich derzeit noch in der Planung.

#### *Güterverkehrsanbindung an die Neubaustrecke*

Ein Teilnehmer möchte wissen, wann Aussagen zur Lärmentwicklung für die Streckenabschnitte in Weiterstadt und Darmstadt möglich seien.

Ein Vertreter der DB Netz AG weist daraufhin, dass dies insbesondere vom Diskussionsverlauf zum Variantenvergleich im Raum Darmstadt abhängt. In der zweiten Hälfte des Jahres 2018 könne es gemäß derzeitiger Planung zu einer Variantenentscheidung kommen.

#### *Lehren aus der Streckensperrung bei Rastatt*

Ein Teilnehmer fragt, ob sich aus der umfangreichen Streckensperrung bei Rastatt und den dort fehlenden Ausweichstrecken Lehren für die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim ziehen ließen.

Ein Vertreter der DB Netz AG stellt fest, dass zum Zeitpunkt des Unterbruchs im Bereich Rastatt lediglich eine zweigleisige Bestandsstrecke vorhanden war. Im Korridor Frankfurt-Mannheim gebe es mit der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn bereits jetzt zwei potenzielle Ausweichstrecken, die im Bedarfsfall genutzt werden könnten.

#### *Erläuterung zum Emissionskennwert $L_{W,A}$ und zur Pegelabnahme*

Ein Teilnehmer fragt im Anschluss an die Besprechung nach, wie aus dem Kennwert der Schallemission ein Schallimmissionspegel im Umfeld der Bahnstrecken abgeschätzt werden kann.

Nachträgliche Erläuterung von Herrn Terno: In einem Abstand von 25 m zur Gleisachse entspricht die Schallimmission ca. dem Emissionskennwert abzüglich 19 dB. Für jede weitere Abstandsverdopplung kann bis zu einer Entfernung von ca. 800 m im Mittel eine Pegelabnahme von ca. 4 dB zugrunde gelegt werden. Tatsächlich ist die Pegelabnahme bei geringen Entfernungen etwas höher und bei größeren Entfernungen etwas kleiner. Beispiel: Emissionskennwert  $L_{W,A} = 90$  dB(A) → Abschätzung Schallimmission: ca. 71 dB(A) in 25 m, 67 dB(A) in 50 m, 63 dB(A) in 100 m etc. Die Angaben gelten für ebenes Gelände, freie Schallausbreitung und eine Höhe von ca. 3,5 m über Schienenoberkante.

## **TOP 6 Dank und Ausblick**

Herr Ritzert erläutert die nächsten Planungsschritte (**Anlage 2, Folie 19-20**).

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Sitzung Verkehrskonzeption*

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob vor der Beendigung der Knotenuntersuchung Mannheim eine AG-Sitzung zur Besprechung der verkehrsgelenkten Zugzahlen stattfindet. Ein Vertreter der DB Netz AG sagt dies zu.

Auf Nachfrage eines anderen Teilnehmers erklärt er, dass auf der kommenden AG-Sitzung „Verkehrskonzeption“ der im Beteiligungsforum dargestellte Arbeitsstand ebenfalls nochmals aufgegriffen werde.

ENTWURF