

Anerkannt als
Umweltverband
nach § 3 Abs. 1 und 3
UmwRG

Informationsveranstaltung und Jahreshauptversammlung Mensch vor Verkehr e.V.

06.07.2022 im Bürgerhaus Einhausen um 19:30 Uhr

Um was geht es?

Ende der 1990 Jahre wurde das Projekt Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim ursprünglich als ICE-Trasse vermutet.

Schnell stellte sich heraus, dass auch Güterzüge besonders in der Nacht auf dieser Strecke fahren werden.

01.11.2022



Reimund Strauch

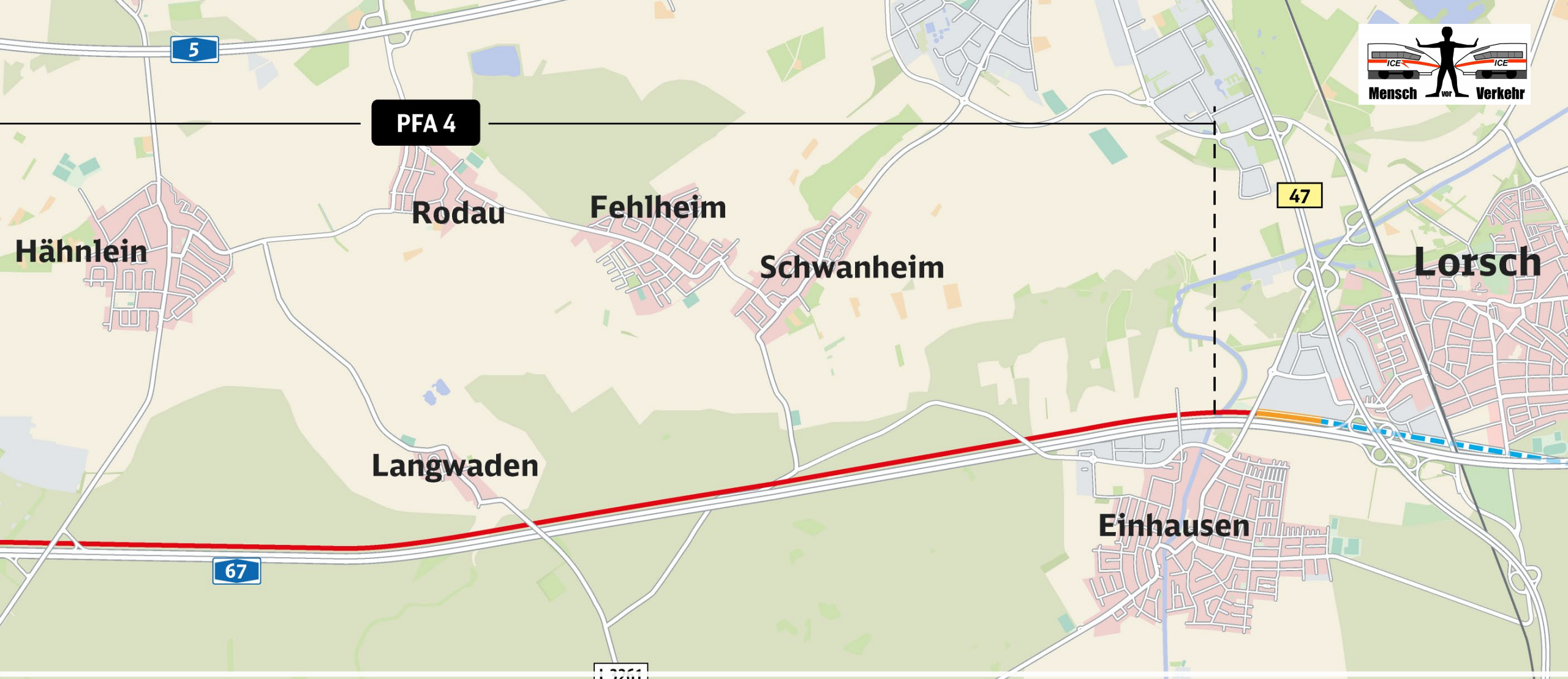
Seit November 2020 steht die Streckenführung der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim fest



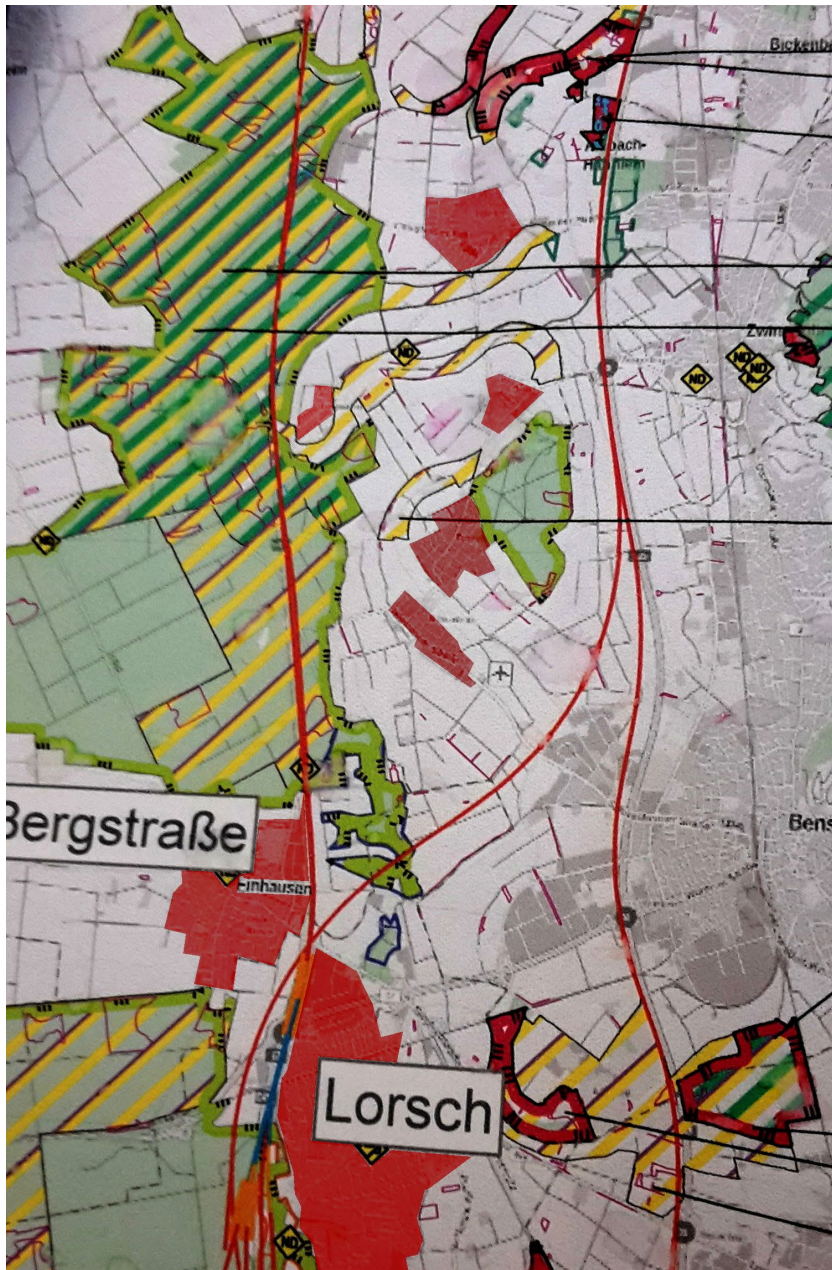
Problemschwerpunkt Parallele Infrastrukturen

- 6-spüriger Ausbau der A 67
- 4-spüriger Ausbau der B 47
- Verlegung der L 3345
- Höchstspannungsleitung 380 kV Netzverstärkung
Urberach – Weinheim – Karlsruhe
- Höchstspannungsleitung HGÜ (Neubau) Ultramet
Osterath - Philippsburg

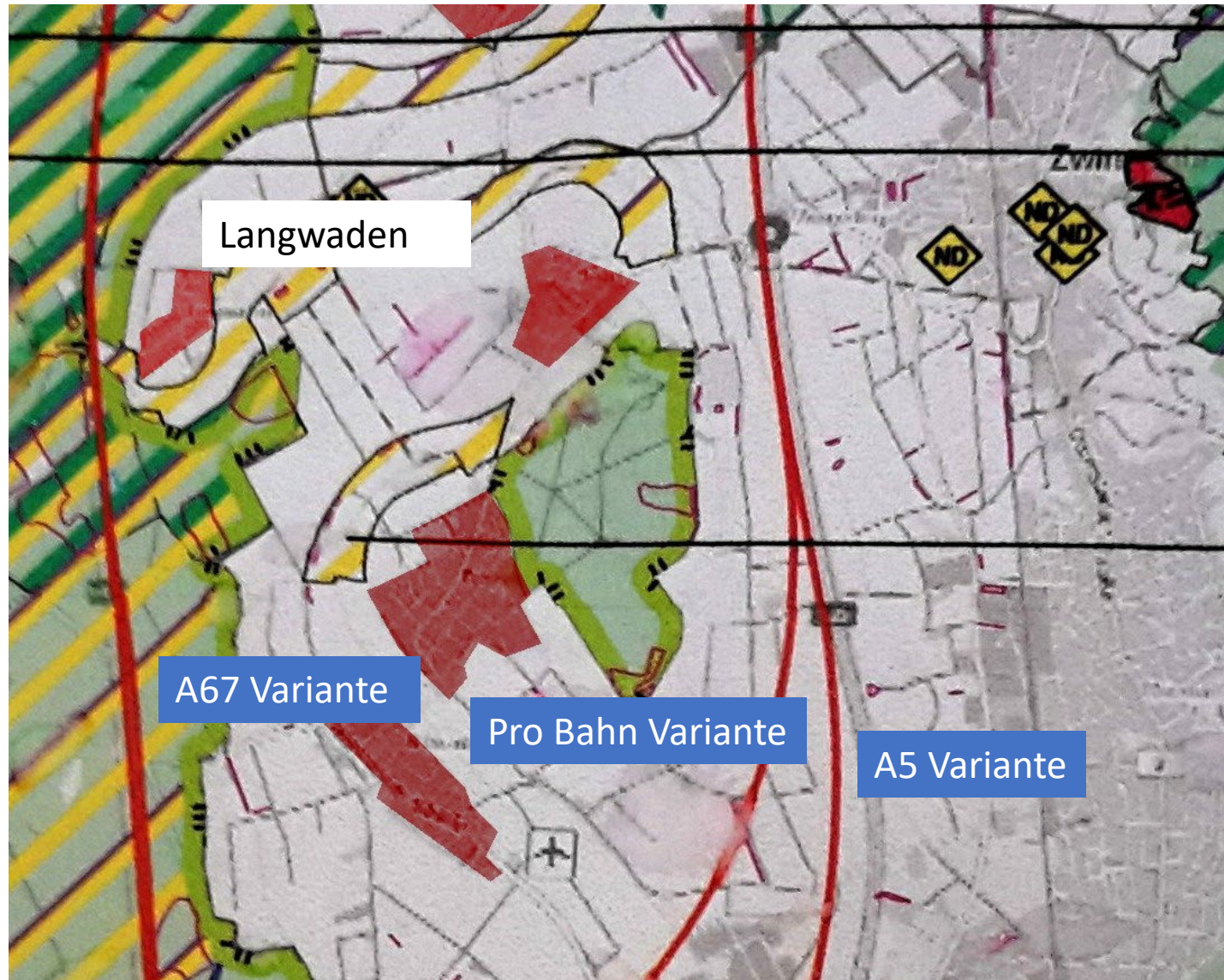
Diese verschiedenen Infrastrukturen müssen zwingend gemeinsam betrachtet werden, um die Auswirkungen auf den hier stark belasteten Lebensraum zu beachten und gemeinsame Lösungen anzustreben.



NBS Frankfurt - Mannheim von Langwaden nach Lorsch



01.11.2022

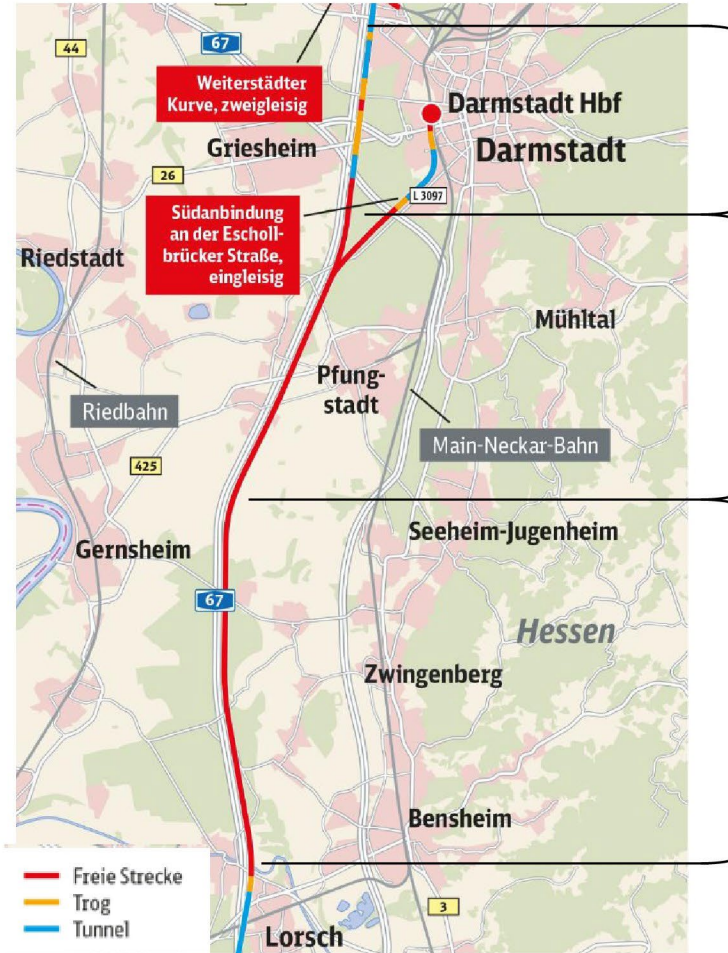


Varianten

Reimund Strauch

6

Zwischen den Anschlussstellen Weiterstadt (A 5) und Lorsch (A 67) werden auch die Autobahnen ausgebaut



Umbaubereich
Autobahnkreuz
Darmstadt

Symmetrischer
Ausbau der A 67
von 4 auf 6 Fahrstreifen

Asymmetrischer
Ausbau der A67
von 4 auf 6 Fahrstreifen
(nur auf der **Ostseite**)

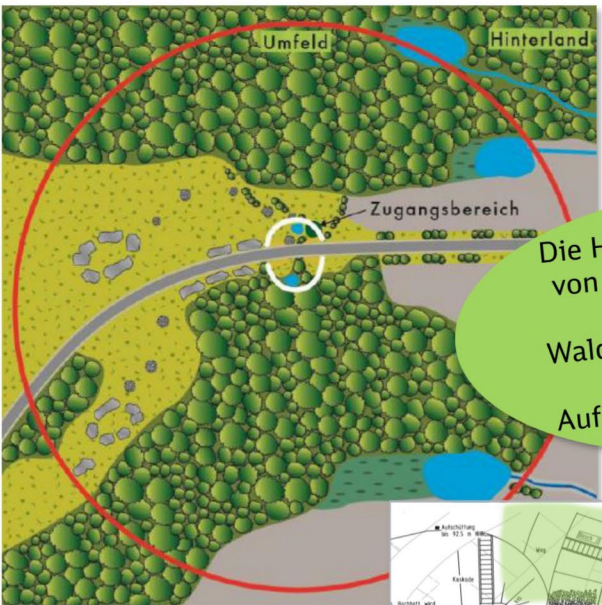
Im Auftrag der Autobahngesellschaft
des Bundes wird die A67 durchgängig
6-streifig ausgebaut.

**Spricht gegen, die von der Koalition
propagierte Verkehrswende**

Durch den
gleichzeitigen Bau der
NBS F-MA mit dem
Ausbau der A67
in engster Bündelung
beider Trassen werden
Eingriffe in Natur und
Landschaft minimiert.

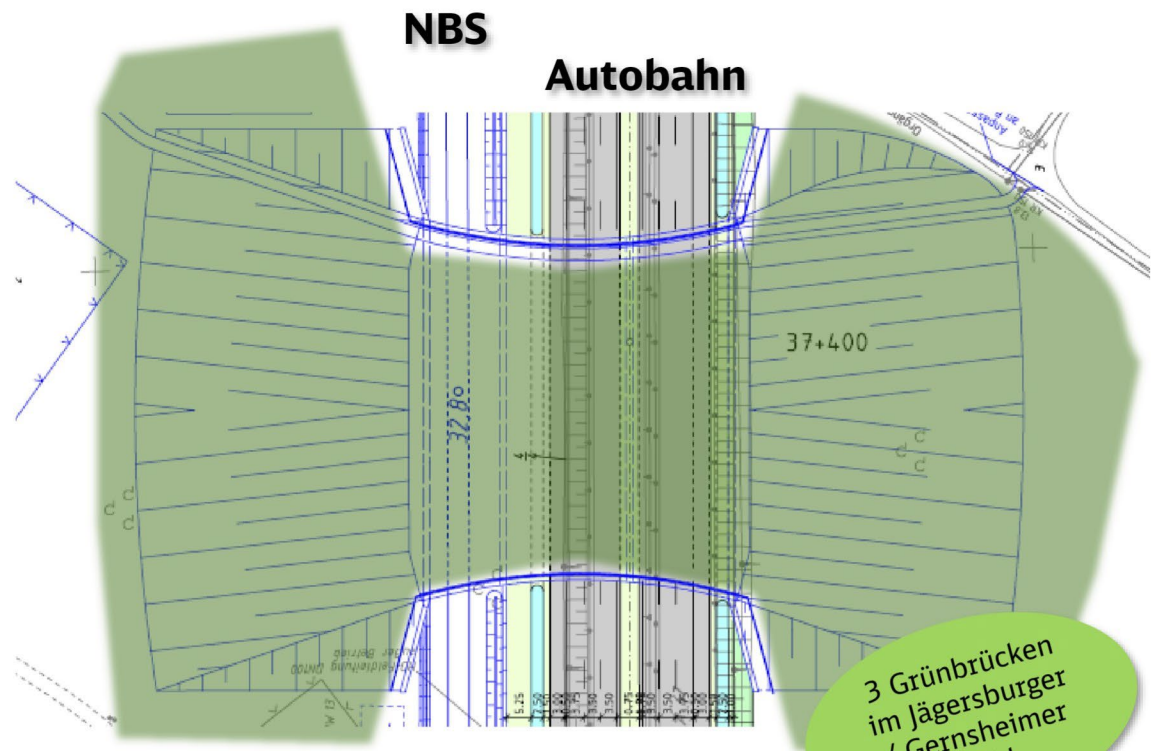
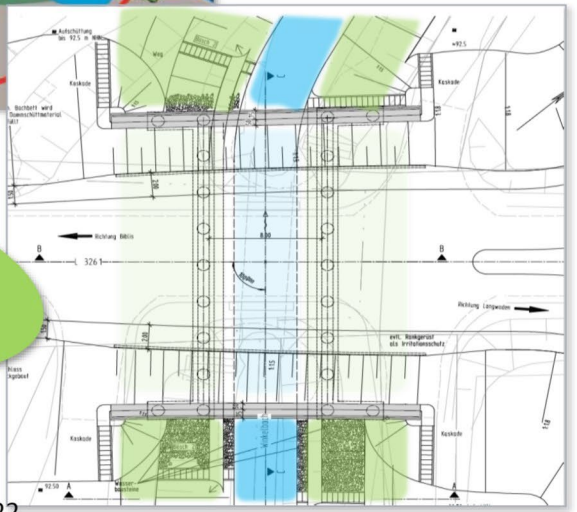
**Mensch vor Verkehr lehnt
den Ausbau der A67 ab!**

Technische Maßnahmen dienen der Wiedervernetzung von rd. 2000 ha Waldbiotopen im Jägersburger/Gernsheimer Wald – 3 Grünbrücken geplant, Gewässerunterführungen werden u. a. verbreitert und mit begehbaren Ufern für wandernde Tiere ausgestattet



Die Hinterlandanbindung von Grünbrücken reicht deutlich in die Waldbestände hinein und erzeugt dort Aufwertungsmaßnahmen

Beispiel Winkelbachunterführung bei Langwaden

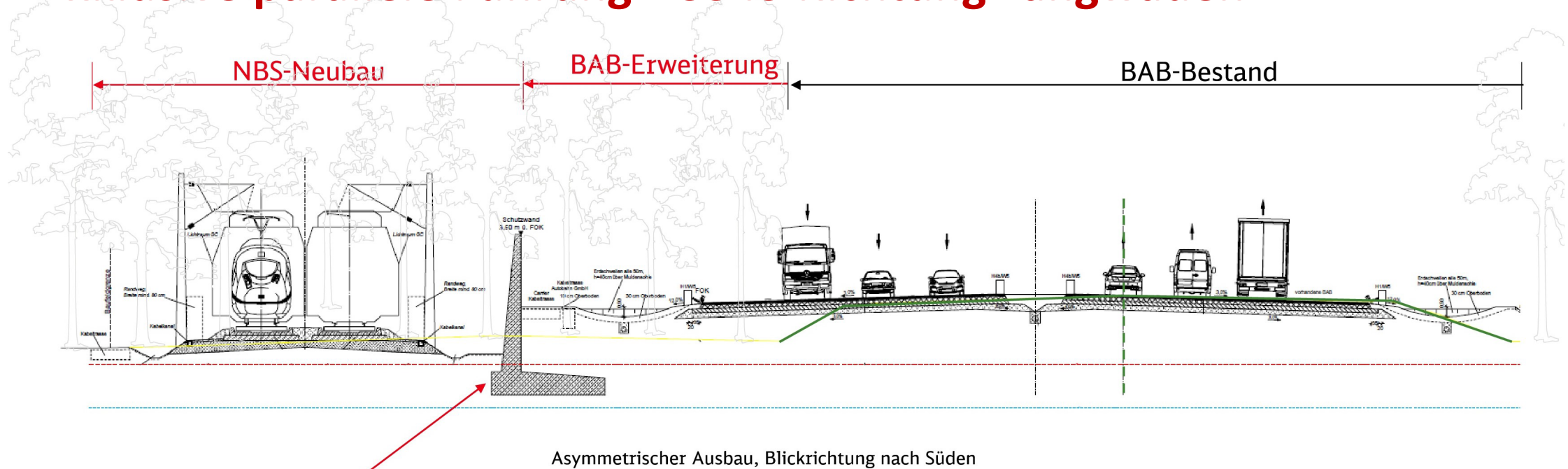


3 Grünbrücken im Jägersburger / Gernsheimer Wald

In der Streckenführung von 2018 waren Grünbrücken nicht eingeplant

Querschnitt der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim incl. Ausbau A 67 (symbolische Darstellung PFA 4, Abschnitt Jägersburger Wald)

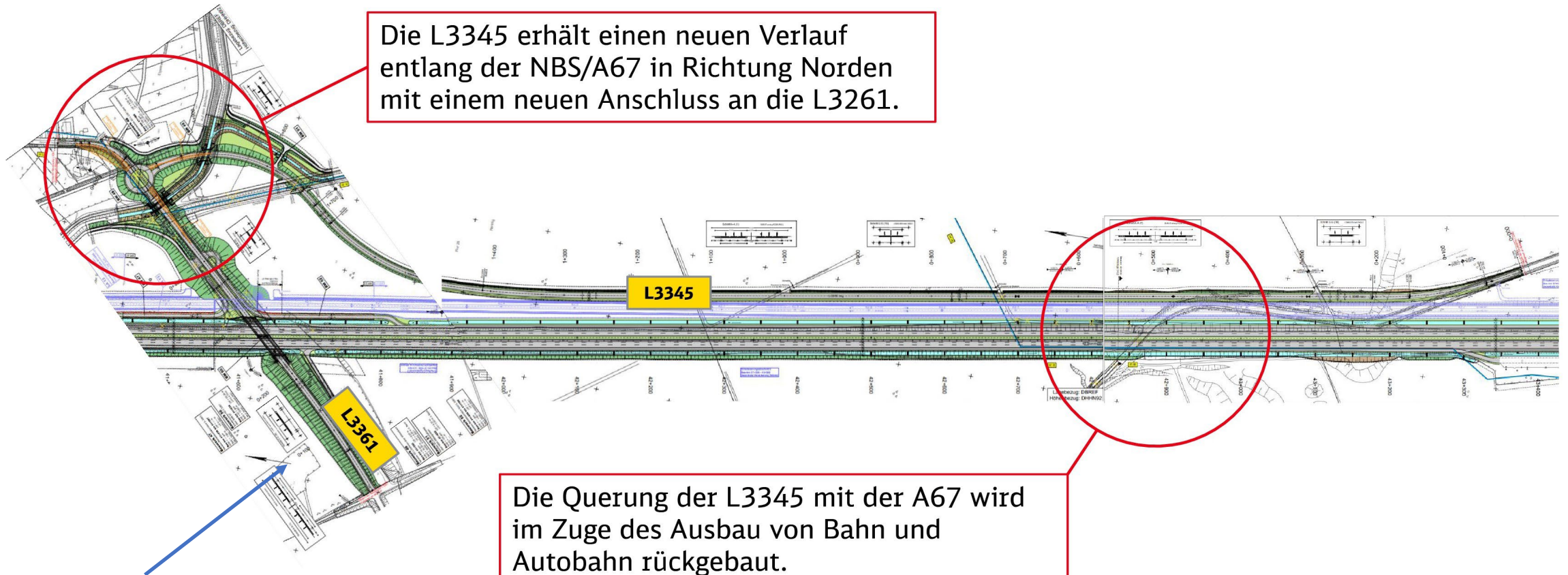
Exklusive parallele Führung L 3345 Richtung Langwaden



Abkommenschutzwand zwischen BAB und NBS

- **Neubau oder Änderung aller Brückenbauwerke von querenden Straßen und Wegen entlang der Strecke**
- **Anpassung AS Gernsheim**

Die Verkehrsführung der L3261 und L3345 wird im Bereich Langwaden geändert



Die L3345 erhält einen neuen Verlauf entlang der NBS/A67 in Richtung Norden mit einem neuen Anschluss an die L3261.

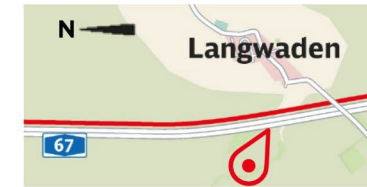
Die Querung der L3345 mit der A67 wird im Zuge des Ausbau von Bahn und Autobahn rückgebaut.

Auf einer Strecke von 1,6 km wird zusätzlich Wald vernichtet

Falsch L3261

Visualisierung Langwaden

Blickrichtung Südosten



Heute



Visualisierung





Lorsch

Einhausen

47

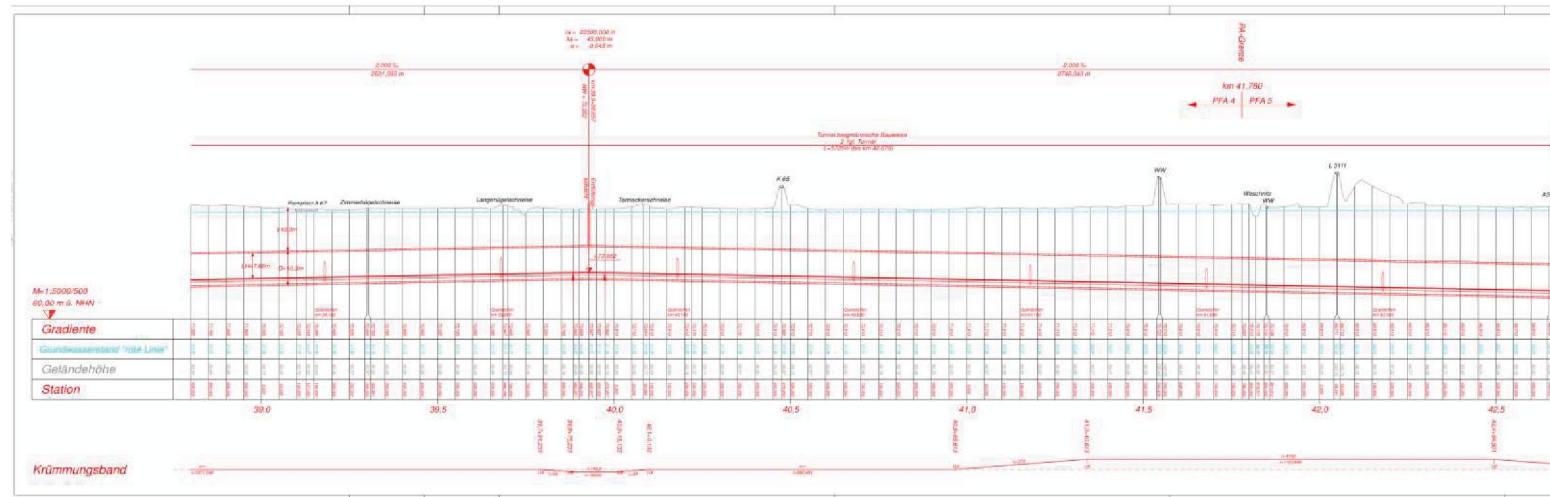
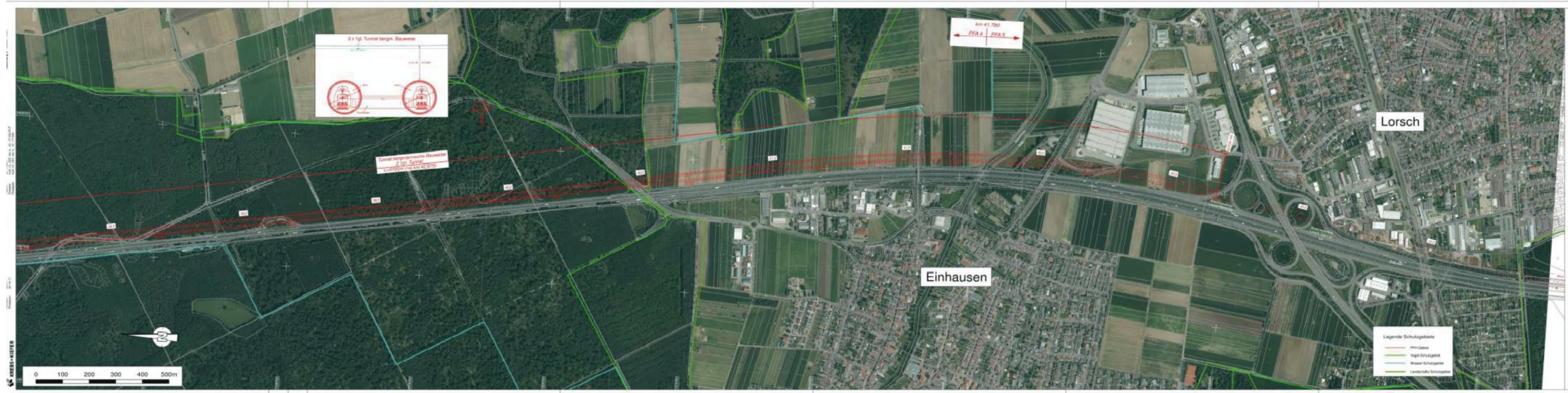
Trog

Tunnel

Zwischen Lorsch
und Einhausen

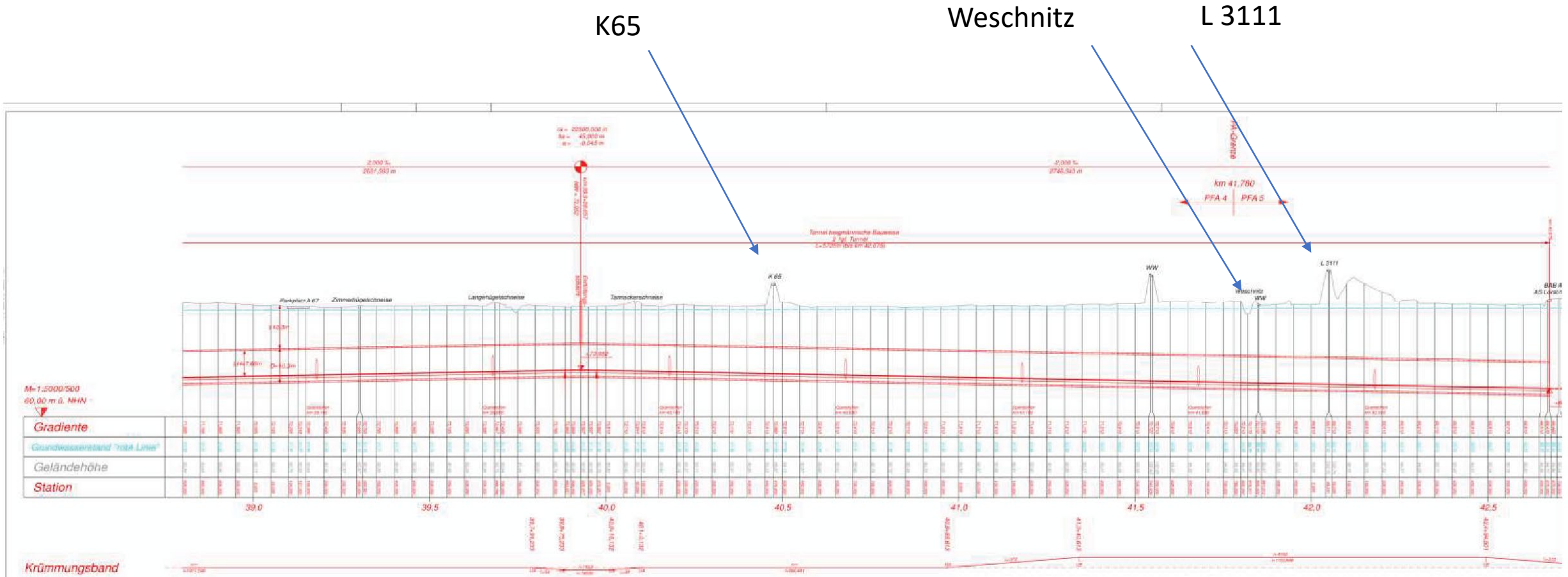
Trog

Darstellung der Forderung „bergmännischer Tunnel“ Lage- und Höhenplan, Bereich Einhausen





Einhausen bergmännisch Gelände

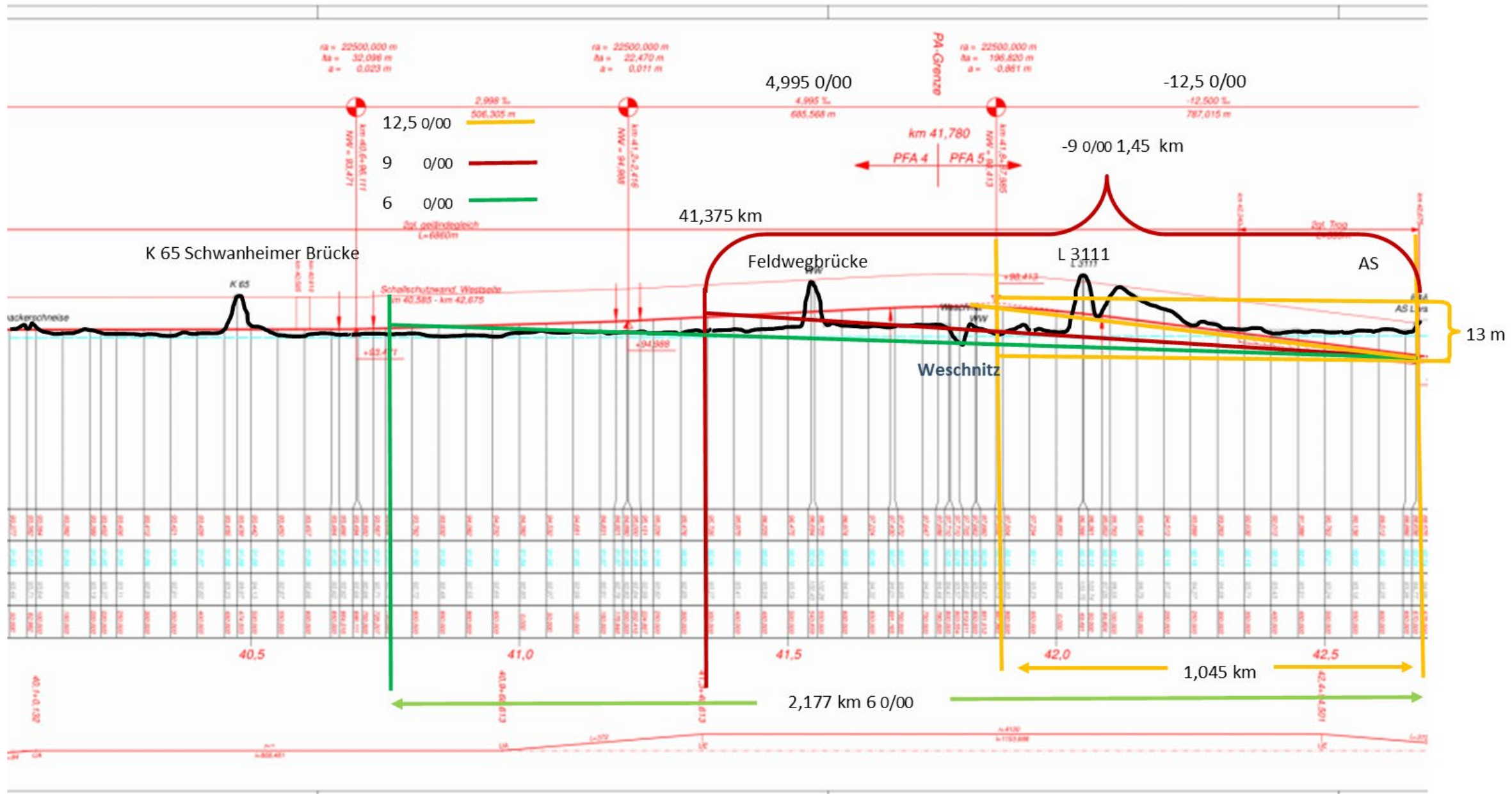


Einhausen bergmännisch Geländegleiche



Aktuelle Planung seit 2018

Mittlerweile ist die Art der Strecke und teilweise sogar die Streckenführung unklar, weil nach neuesten Erkenntnissen, insbesondere bedingt durch die Reduktion des Gefälles von 12,5 ‰ auf 9 ‰ neue Bauvarianten geprüft werden müssen. Zudem sind Überlegungen im Gange früher von Osten nach Westen zu wechseln



Weschnitzübergang Deutsche Bahn



Problemschwerpunkt Streckenneigung

Die NBS Frankfurt – Mannheim plant die DB mit 9 Promille Streckenneigung. Das bedeutet, schwere Güterzüge müssen nach Aussage der DB auf die Bestandsstrecken ausweichen. Diese sollen eigentlich nachts von Güterzügen grundsätzlich entlastet werden.

Das Ziel in Zukunft auch längere Güterzüge auf die Strecke zu bringen führt zwangsläufig auch zu mehr schweren Güterzügen und somit zu weiterer Belastung der Bestandsstrecken. Aktuell sind je nach Zustand der Strecke bis zu 740m Güterzüge erlaubt.

Die Bahnstrecken als Teil des Korridors Rotterdam – Genua wurden selbst in der Schweiz mit 6 Promille geplant und gebaut.

Nur eine Streckenneigung auf der NBS, die von allen Güterzügen befahrbar ist, hat grundlegende Bedeutung für nächtlichen Lärmschutz auf den Bestandsstrecken.

PFA 5/6



Viernhei

Zwischen Lorsch und Mannheim

67

Trog

Tunnel



Neuschloß

L3110

6

Mannheim

Gartenstadt

Waldhof

Mannheim-Waldhof

Trog

Riedbahn

Blumenau

Schönau

Rhein

20

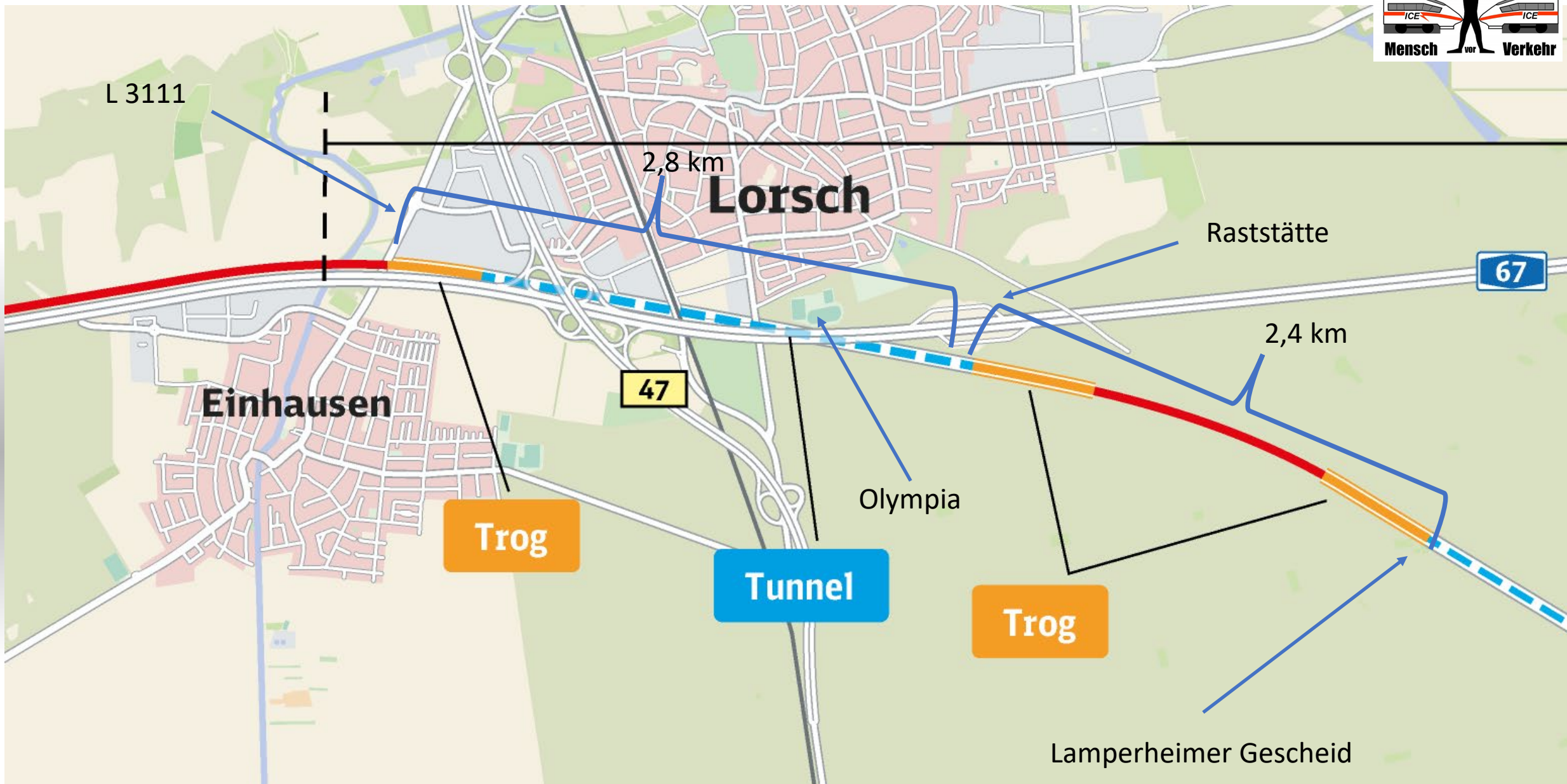
Lampertheim

Reimund Strauch

Bürstadt

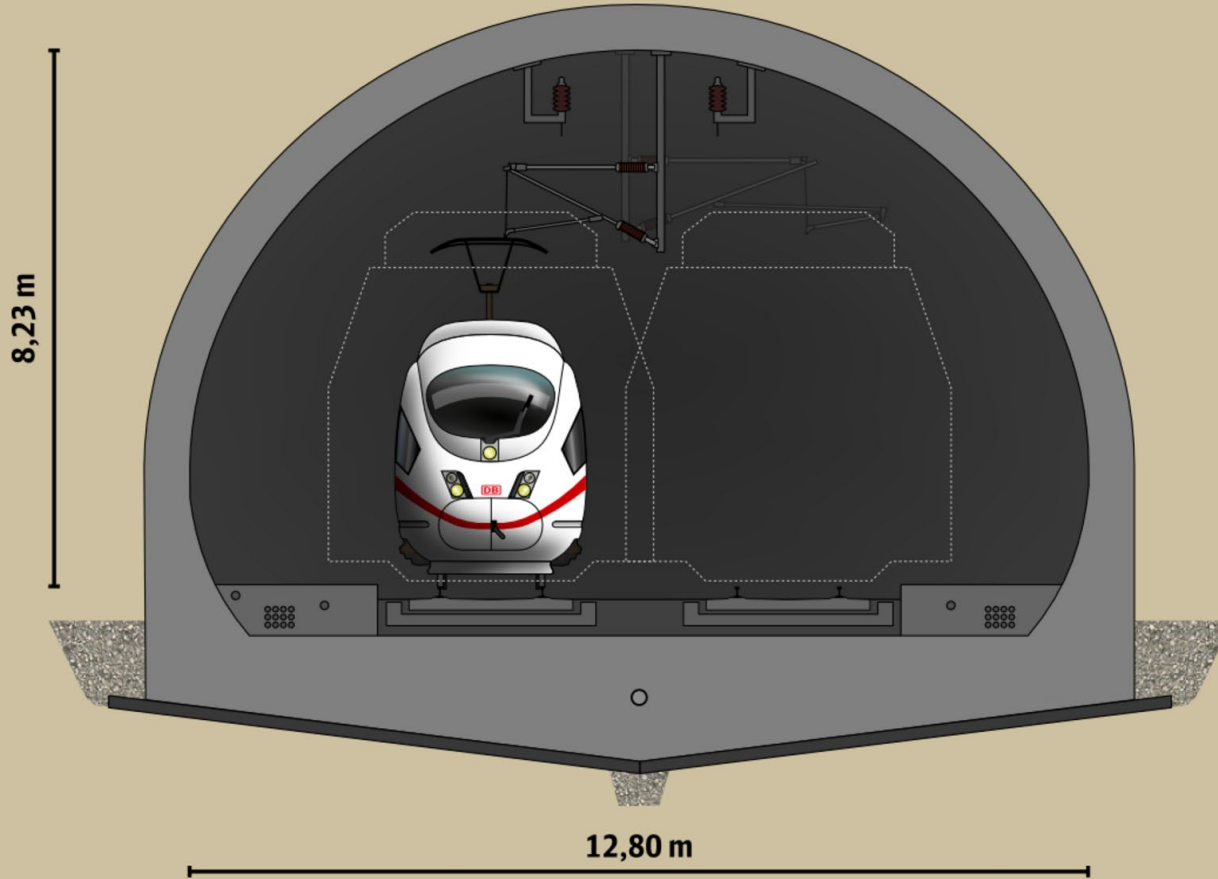
44

1/1/2022



Oberfläche

Überdeckung ca. 4 m



Tunnel in offener Bauweise
im freien Feld.
Überdeckung variiert,
wenn bestimmte
Landschaftsteile oder
Bauwerke untertunnelt
werden müssen.



Beispiel einer
Tagebaustelle ohne
Versorgungswege und
Lagerstätten.



Doppeltes Desaster

Rastatter Tunnel: Wurde die Havarie herbei gespart?

Der Rastatter Eisenbahntunnel sorgt für Schlagzeilen. Erst stürzt er ein, jetzt kommt raus, dass er für schwere Güterzüge ungeeignet ist. Eine Katastrophe und ein Skandal, die möglicherweise eng miteinander zusammen hängen. Die Rampen wurden mit einer Längsneigung von 12,3 Promille gebaut.

Die Bahn im Kreuzfeuer: Gleich zweifach sorgt der Bahnbau am Rastatter Tunnel für Schlagzeilen. Jetzt wird klar, Tunnel-Havarie und die steilen Rampen an der Tunneleinfahrt könnten unmittelbar zusammen hängen. Ein Bahnexperte rechnet vor, mit flacheren Rampen wäre die Tunneldecke wohl gar nicht eingestürzt. Foto: Collet von [Roland Weisenburger](#)

26. Nov. 2019 | 06:27 Uhr 24. Juli 2020



- **Zwei Milliarden Euro reichen für viele Kilometer Tunnel**

- Nun ist man hinterher immer klüger. Wie viele Kilometer Tunnel hätte man wohl bauen können mit den zwei Milliarden Euro, die die lange Sperrung der Rheinschiene gekostet hat. Mit dem Blick auf ein doppeltes Debakel am Rhein müssen sich Bahn und Politik einige Fragen gefallen lassen.

- Wer hat entschieden, den teuren Tunnel möglichst kurz zu halten? Waren noch höhere Kosten politisch nicht durchsetzbar oder hat man die Bedeutung des Güterverkehrs jetzt und vor allem für die Zukunft gering geschätzt? Und was heißt das für künftige Großprojekte?

- Auch beim Tunnelbau sollten die Ergebnisse letztlich weitsichtig sein und nicht unterirdisch.

Problemschwerpunkt Umwelt

DB-NBS und der Ausbau der BAB 67 und der B 47 **durchschneiden europäische Natura 2000-Gebiete** und das regional wichtige **Naherholungsgebiet Lorscher Wald als faktisches Natura 2000-Gebiet.**

Verlust von > 400 ha Wald durch den Bau der NBS, Ausbau A 67 und B 47 und verbundene Maßnahmen allein im Bereich Südhessen . (Angaben von Hessen Forst)
Schäden durch das Aufbrechen der Waldränder auf der östlichen Seite von Bahn und A 67.

Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot Verbesserungsgebot bereits ohne weitere Eingriffe! → volle Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich, prioritäre LRT (Lebensraumtypen) und Arten betroffen; Netzfunktion der Gebiete in Gefahr.

Belastungen für Mensch, Natur und Umwelt

Besonders die großen Waldgebiete in Südhessen, die auch Landschaftsschutzgebiete, Natura 2000 Gebiete und FFH Gebiete beinhalten, sind jetzt schon durch Umweltschäden (Klimaerwärmung, Trockenheit) stark belastet.



Problemschwerpunkt Umwelt

Laut Aussage der DB sind **Kohärenz- und Kompensationsmaßnahmen für den Waldverlust regional nicht möglich**. Deshalb sollten die **Konsequenzen aus dem Waldverlust** schon beim Bau der Strecke **neu gedacht und baulich umgesetzt** werden. Wir erwarten auch, dass doch **notwendige Ausgleichsmaßnahmen ausschließlich in der Region** und da ortsnah durchgeführt werden.

Den Ausgleich durch eine finanzielle Abgabelösung (Ökokonto, ÖkoPunkte) ist für die Region klima- und waldtechnisch in keiner Weise hinnehmbar.

Waldvernichtung

Für den Bau der reinen Bahnstrecke werden mehr als **80 ha Wald** direkt gerodet. Dazu kommen **weitere Rodungsflächen** für die Betriebsinfrastruktur und die Baustelleneinrichtung. Weiterhin werden umfangreiche **Verkehrssicherungszonen** (50 m beiderseits) vom Gesetzgeber entsprechend dem Eisenbahngesetz verlangt werden. Durch Rodungen im Bereich süd- bis westlich exponierter Waldränder ist mit weiteren **erheblichen waldökologischen Beeinträchtigungen und Schäden** zu rechnen. Weitere Störungen der Waldfunktionen, wie Klima, Erholung, Wasserschutz, Biodiversität und anderes mehr, würden folgen.

Die Erweiterung der BAB 67 ab Einhausen nach Norden schlägt mit **über 13 ha** zusätzlicher Waldrodung zu Buche.

Beim Ausbau der B 47 sind nochmals **ca. 6 ha** Waldrodungen vorgesehen.

Wir rechnen insgesamt mit mehr als **400 ha Rodungen und Schädigungen des Waldes** durch die verschiedenen baulichen Maßnahmen und deren weit darüber hinaus reichenden negativen Folgen für die Waldfunktionen. Am meisten betroffen ist der Kreis Bergstraße.



Waldvernichtung

Die Grundlage unserer Beurteilung basiert auf der Einschätzung der Fachbehörde HessenForst.

Die Bedeutung des Waldes für das Klima, besonders für den so dicht besiedelten Raum im Bereich der Oberrheinischen Tiefebene ist wohl unstrittig. Der schlechte Zustand des Waldes wurde im gerade vorgelegten neuesten Waldzustandsbericht des Landes Hessen umfangreich dargelegt.

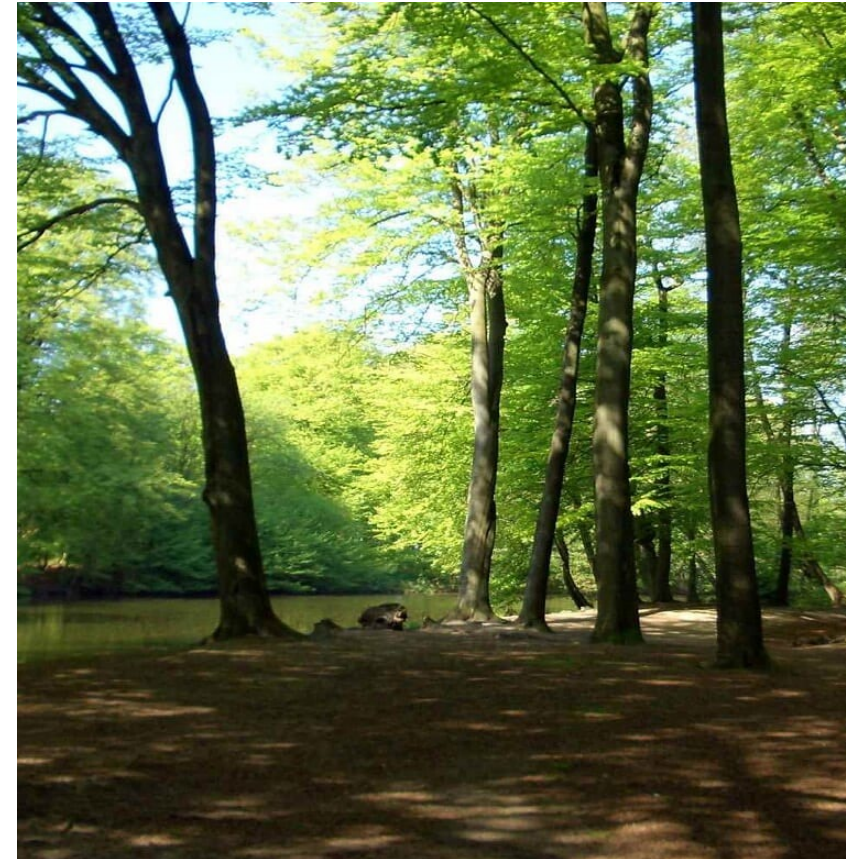


Landschaftsschutzgebiete

Nicht nur in der Vergangenheit, sondern gerade jetzt, ist es umso wichtiger unsere Landschaftsschutzgebiete wirklich zu schützen.

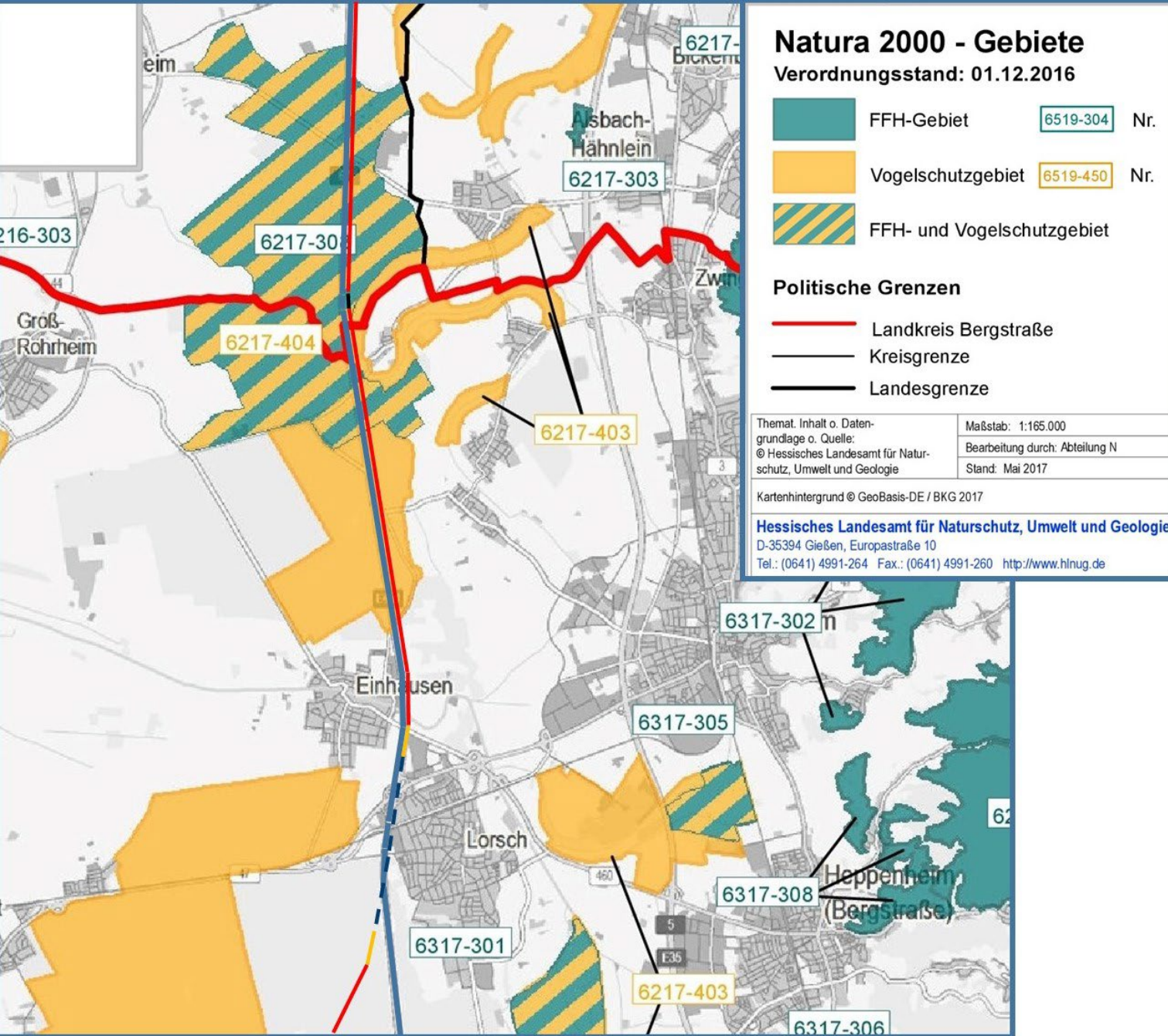
Flora Fauna Habitat

Die EU hat 1992 ein Konzept entwickelt, um natürliche Lebensräume sowie wildlebende Tiere und Pflanzen in Europa grenzübergreifend zu erhalten. Die „Natura2000-Richtlinie“ bildet die Grundlage für das europaweite Netz aus Schutzgebieten.



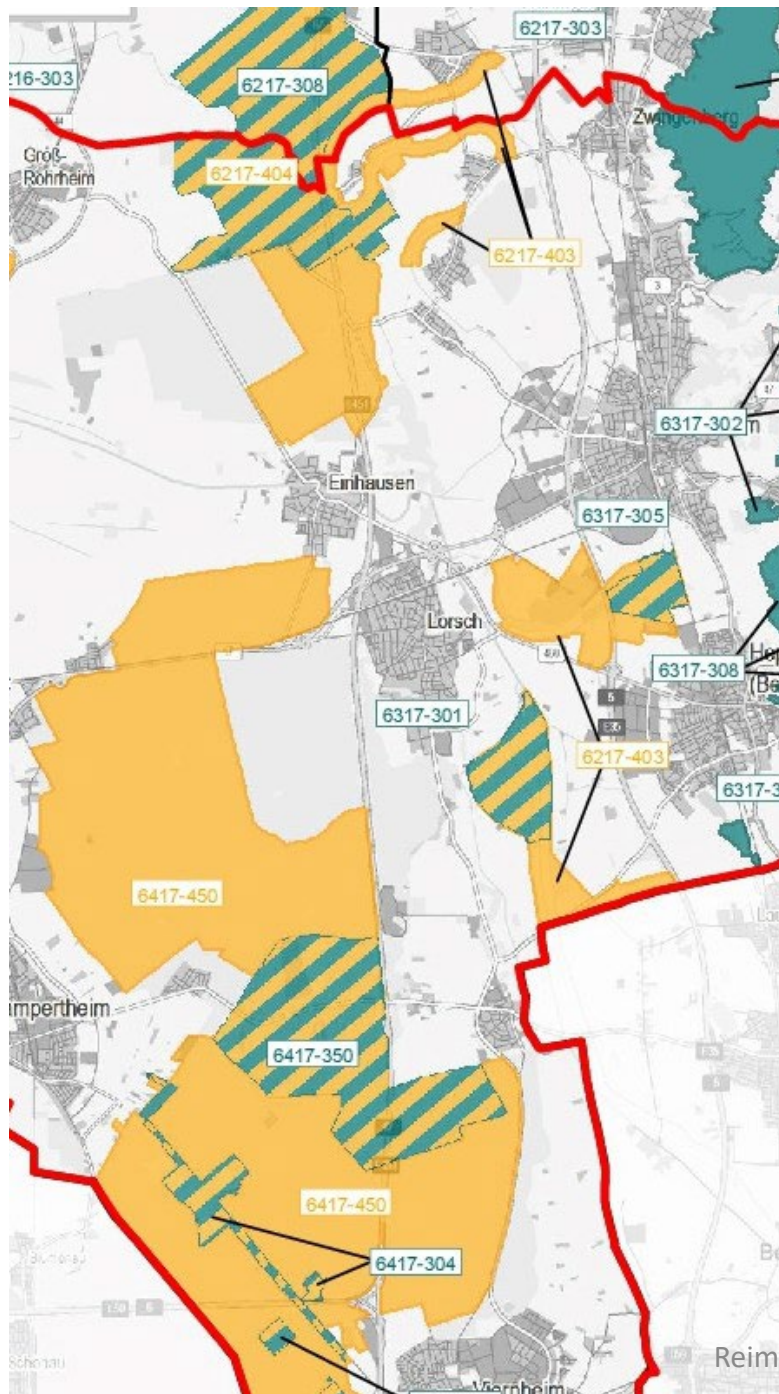


Die „Alte Mannheimer Straße“ zurzeit.
In dieser Schneise soll die Neubaustrecke in einem Tunnel durch Tagebau erfolgen.






Die Neubaustrecke und der Ausbau der Autobahn BAB 67 und der B 47 tangieren unmittelbar europäische Schutzgebiete. Außerdem durchschneidet die NBS das Naherholungsgebiet Lorscher Wald

Die Natura 2000 und FFH Gebiete im Kreis Bergstraße





Natura 2000 - Gebiete

Verordnungsstand: 01.12.2016

-  FFH-Gebiet 6519-304 Nr.
-  Vogelschutzgebiet 6519-450 Nr.
-  FFH- und Vogelschutzgebiet

Politische Grenzen

-  Landkreis Bergstraße
-  Kreisgrenze
-  Landesgrenze

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Themat. Inhalt o. Daten- grundlage o. Quelle: © Hessisches Landesamt für Natur- schutz, Umwelt und Geologie | Maßstab: 1:165.000 Bearbeitung durch: Abteilung N Stand: Mai 2017 |
| Kartenhintergrund © GeoBasis-DE / BKG 2017 | |
| Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie D-35394 Gießen, Europastraße 10 Tel.: (0641) 4991-264 Fax.: (0641) 4991-260 http://www.hlnug.de | |

Problemschwerpunkt Lärm

Hauptproblem: Der Güterverkehr auf der NBS in der Nacht zwischen 22:00 und 06:00.

Zur Berechnung ist die höchstmögliche Anzahl der Güterzüge (GZ) von Bedeutung.

Die DB spricht von 130, max. 140 GZ pro Nacht.

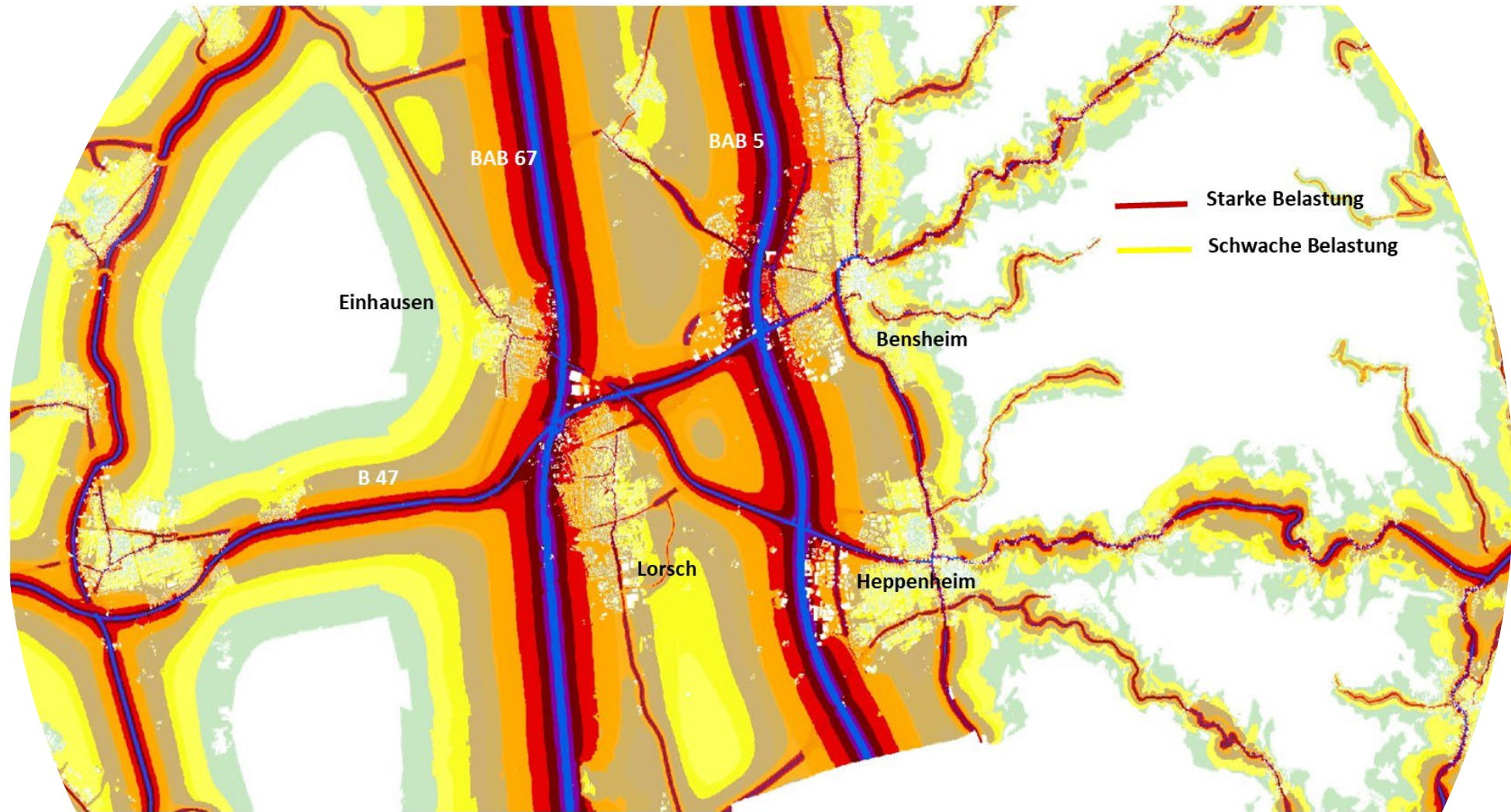
Unter ETCS (**European Train Control System**) ist eine Zugfolge von 3 Minuten für GZ mit 100km/h problemlos möglich, ohne dass diese sich behindern. Das heißt **320 GZ pro Nacht** sind in Zukunft durchaus möglich und wird in Zukunft zwingend genutzt werden müssen.

Falsche Ausgangszahlen führen zu falschen Berechnungen der Lärmbelastung und damit zu nicht korrektem und zu geringen Lärmschutz.

Langwaden bis Lorsch – Für den Schallschutz (nur NBS) zwischen Langwaden und Lorsch wurden gesamthaft drei weitere Optionen geprüft



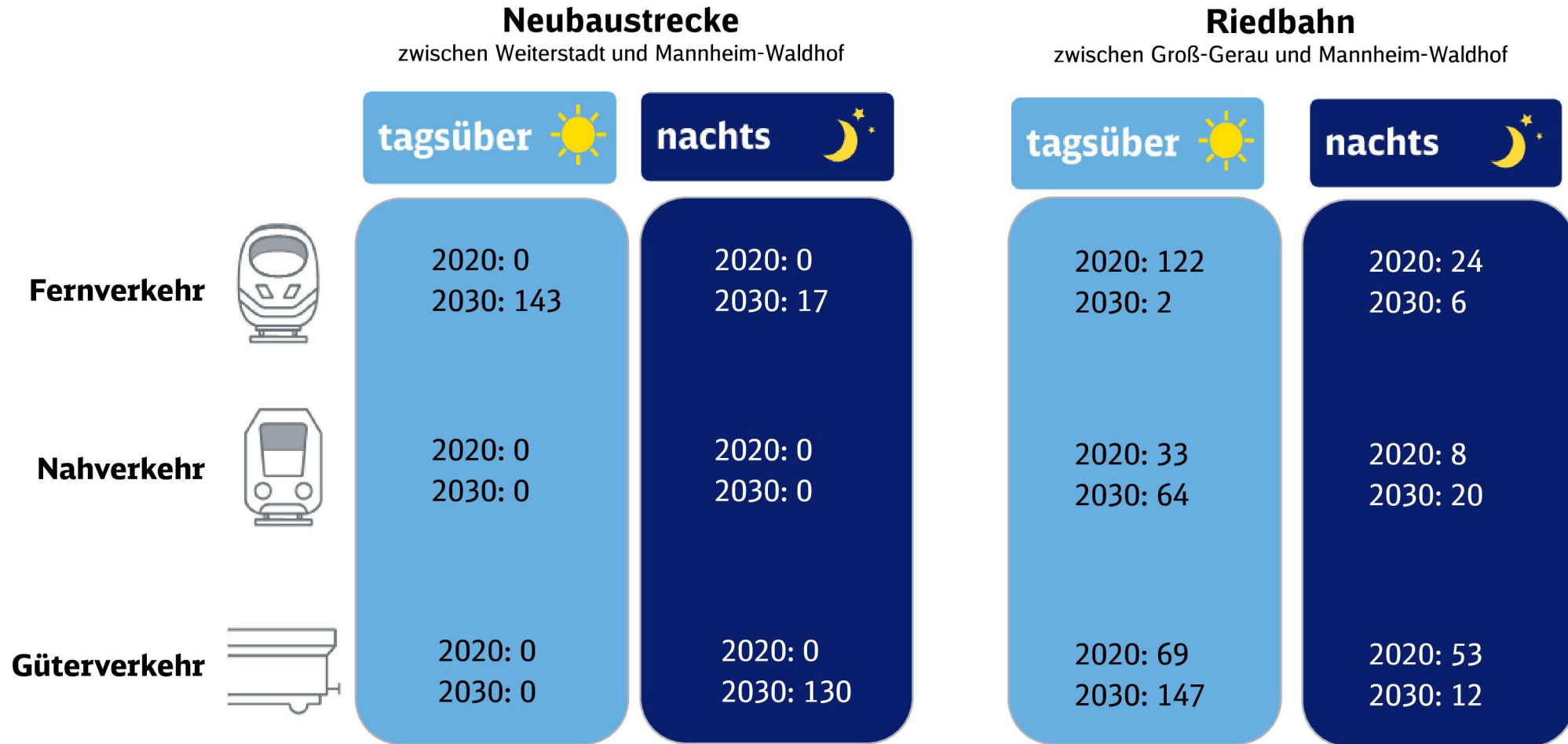
| Schallschutz 6m SSW* in Langwaden und Einhausen S3 | Höherer Schallschutz in Langwaden (2 bis 13m SSW) und Tunnel Einhausen ab nördlicher Bebauungsgrenze bis Lorsch* Z1 | Höherer Schallschutz in Langwaden (2 bis 13m SSW) und Tunnel Einhausen ab K65 bis Lorsch* Z1 | Bergmännischer Tunnel Langwaden bis Tunnel Lorsch* Z1 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Langwaden SSW: – Höhe: 6 m – Länge: ca. 2,9 km</p> <p>Einhausen SSW: – Höhe: 6 m – Länge: 2,4 km</p> <p>Ungelöste Wohneinheiten: Langwaden: noch zu ermitteln Einhausen: 0</p> <p>Kosten: ca. 26–27 Mio. Euro</p> | <p>Langwaden SSW: – Höhe: 2 bis 13 m – Länge: ca. 2,4 km</p> <p>Einhausen: – Tunnel in offener Bauweise – Länge 1,7 km</p> <p>Ungelöste Wohneinheiten: Langwaden: 0 Einhausen: 0</p> <p>Kosten: ca. 120 Mio. Euro</p> | <p>Langwaden SSW: – Höhe: 2 bis 13 m – Länge: ca. 2,4 km</p> <p>Einhausen: – Tunnel in offener Bauweise – Länge: 2,2 km</p> <p>Ungelöste Wohneinheiten: Langwaden: 0 Einhausen: 0</p> <p>Kosten: ca. 150 Mio. Euro</p> | <p>Hähnlein-Langwaden SSW: – Höhe 4 m – Länge: ca. 3,7 km</p> <p>Langwaden-Lorsch: – Tunnel in bergmännischer Bauweise – Länge: 7,2 km</p> <p>Ungelöste Wohneinheiten: Langwaden: 0 Einhausen: 0</p> <p>Kosten: ca. 330 Mio. Euro</p> |

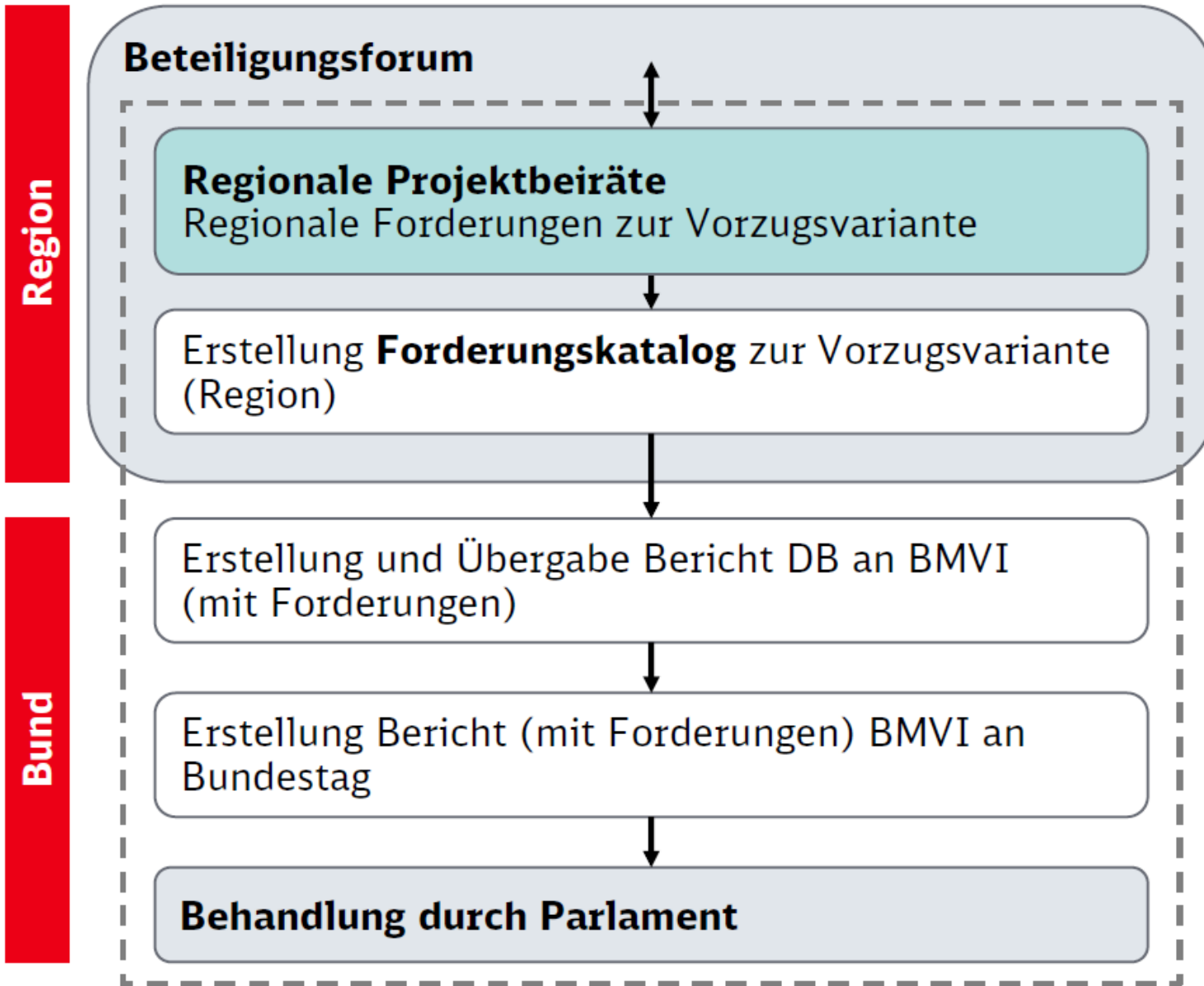


Die Lärmkarte zeigt wie stark jetzt schon Mensch und Tier belastet sind

Anzahl der Züge heute und zukünftig (Prognose BMVI 2030)

Gernsheim-Allmendfeld





Bedeutung dieses Verfahrens:

Beispiel Strecke Hanau – Gelnhausen (2020):

Forderung Maßnahmen für 53,8 Mio €

Umsetzung der Maßnahmen für 29 Mio € bewilligt

Planfeststellung

„Eine Einbindung der örtlich Betroffenen erfolgt im Rahmen der frühen Bürgerbeteiligung nach § 25 VwVfG (Verwaltungsverfahrensgesetz)

Das Ergebnis fließt in den Bericht zur parlamentarischen Befassung ein. Das Ergebnis der parlamentarischen Befassung legt aus Sicht der Bundesregierung den zuwendungsrechtlichen Umfang des Vorhabens fest.

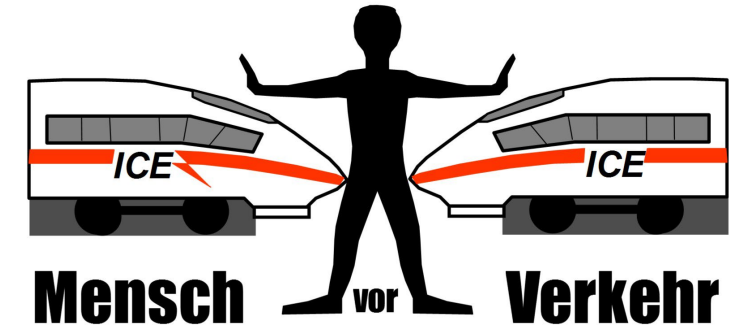
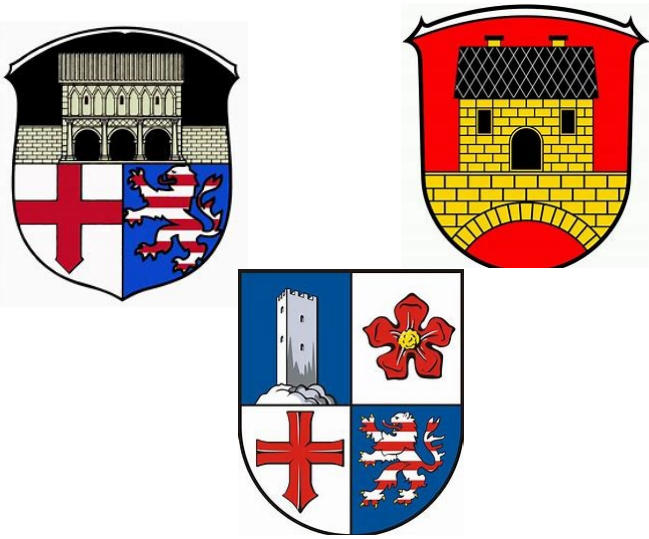
Ein Präjudiz für das anschließende Planfeststellungsverfahren ergibt sich nicht. Die Rechte örtlich Betroffener im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bleiben unberührt.“

Aus einer parlamentarischen Anfrage

Fazit

Wir fordern daher für den Kreis Bergstraße:
Bündelung der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim mit bereits vorhandenen Verkehrswegen und dabei unbedingte Beachtung der Schonung der süd- bis westlich angrenzenden Waldränder. Wo von einer Bündelung abgewichen wird und bei jeglicher Inanspruchnahme von Waldflächen sind diese Abschnitte mittels bergmännischen Tunnels zu schonen.

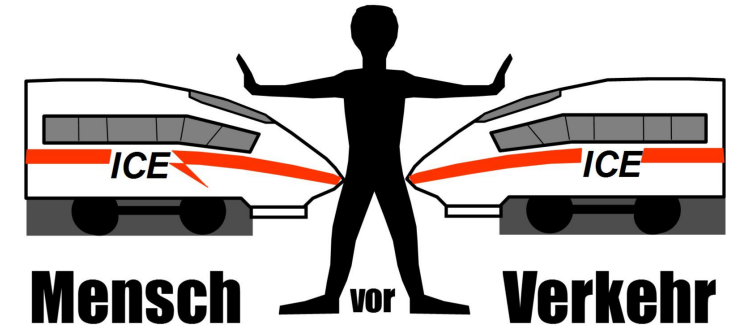




Jahreshauptversammlung Mensch vor Verkehr e.V.

06.07.2022 im Bürgerhaus Einhausen

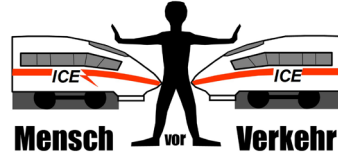
Begrüßung und
Beschlussfähigkeit



Herzlich Willkommen

§ 8 (6) Die Mitgliederversammlung ist beschlussfähig, sofern zu ihr satzungsgemäß eingeladen wurde.

Tagesordnung



1. Feststellung der Beschlussfähigkeit der Jahreshauptversammlung
2. Jahresrückblick 2021
3. Berichte des Kassenwartes und der Kassenprüfer
4. Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2021
5. Wahl einer/s Wahlleiter*in
6. Wahl des neuen Vorstands gemäß Satzung
7. Wahl einer, eines Revisors/Revisorin
8. Geplante Aktivitäten 2022/23
9. Beschlussfassungen
10. Verschiedenes und freie Aussprache

Bericht des Vorstandes

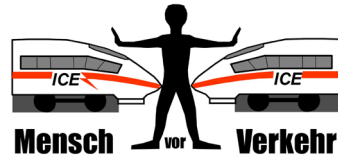
Das Berichtsjahr 2020/21 seit der letzten Jahreshauptversammlung vor einem Dreivierteljahr war von Teilnahmen an Projektbeiräten, Beteiligungsforen Treffen mit Organisationen und Initiativen geprägt

„Mensch vor Verkehr“ nimmt an allen Arbeitsgruppen, Projektbeiräten und Beteiligungsforen teil und bringt sich entsprechend ein.

Die meisten Sitzungen mussten coronabedingt als Videokonferenzen stattfinden, was die Sache nicht einfacher macht.

Unsere Homepage ist gepflegt und bietet viele Informationen.

In Langwaden, Lorsch und Einhausen haben Infotafeln aufgestellt.



Bericht des Vorstandes, das Jahr der Beteiligung und Kommunikation

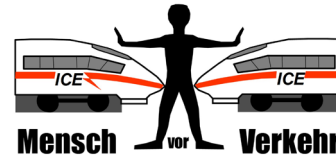
Als Umweltverband werden wir zunehmend zu Stellungnahmen als Träger öffentliche Belange aufgefordert. Scoping-Termine wurden wahrgenommen und Stellungnahmen abgegeben. Gerade vor Kurzem veranstalteten wir parallel zur Bahn Infostände in Langwaden, Lorsch und Einhausen.

Wichtigste Scopingverfahren sind im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB 67 durch das Regierungspräsidium und die Stellungnahme zum Bau der NBS von Gernsheim nach Einhausen eingegangen. Die Stellungnahmen unsererseits können in der Homepage eingesehen werden.

Bericht des Vorstandes, ein weiteres Jahr der Beteiligung und Kommunikation

Des Weiteren hat Mensch vor Verkehr an Veranstaltungen teilgenommen. Im April wurden wir vom Staatssekretär des BMVI eingeladen. Wir konnten unsere Positionen darlegen und waren gut vorbereitet. Unsere Idee einen Regionalbahnhof Lorsch/Einhausen zu errichten wurde gut angenommen. Hierzu haben wir eine Potentialanalyse bei einem Namhaften Institut in Auftrag gegeben. Zunehmend werden wir mit Problemen von Mitbürgern konfrontiert. In Bensheim konnten wir eine Initiative gegen eine Schredderanlage beraten.

Bauträger und Bauwillige informieren sich über den aktuellen Stand der NBS.

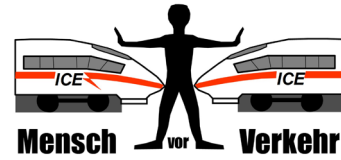


Bericht des Vorstandes, ein weiteres Jahr der Beteiligung und Kommunikation

Auch im Rahmen des Bundestagswahlkampfes platzierten wir unsere Positionen.

Wir nahmen zum Thema NBS an politischen Veranstaltungen teil. Interesse an uns hatten vor allem CDU, SPD und Linke. Die Unterstützung der Kandidat*innen wurde uns zugesagt.

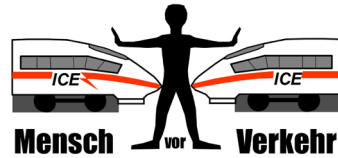
Genauso sprachen wir bezgl. dem Nahverkehrshalt Südhessen mit Vertretern von Pro Bahn



Aus dem Koalitionsvertrag SPD/Grüne/FDP

„Wir wollen zum Schutz der Gesundheit zukünftig die gesamte Lärmsituation berücksichtigen und werden die Einführung einer Gesamtlärbetrachtung prüfen. Diese könnte zum Beispiel die Belastungen aus Straßen-, Schienen- und Luftverkehr sowie von Industrie- und Gewerbeanlagen zusammenführen. Die TA Lärm (Technische Anleitung Lärm) werden wir modernisieren und an die geänderten Lebensverhältnisse in den Innenstädten anpassen, um Zielkonflikte zwischen Lärmschutz und heranrückender Wohnbebauung aufzulösen.“

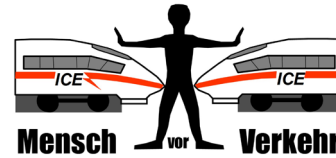
Aus dem Koalitionsvertrag SPD/Grüne/FDP



Infrastruktur

„Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen weiter erhöht und langfristig abgesichert werden. Dabei wollen wir erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren, um prioritär Projekte eines Deutschlandtaktes umzusetzen. Bei den Bundesfernstraßen wollen wir einen stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung legen, mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerke. Dazu werden wir den Anteil der Erhaltungsmittel bis 2025 bei wachsendem Etat schrittweise erhöhen. „

Aus dem Koalitionsvertrag SPD/Grüne/FDP



„Wir wollen Lärmbelastungen durch den Verkehr reduzieren, setzen uns für eine Reduzierung von mutwilligem Lärm ein und sorgen für mehr aktiven und passiven Lärmschutz. Um zu angemessenen Lärmschutzmaßnahmen zu kommen, werden wir die gesamte Lärmsituation berücksichtigen. Die Lärmsanierungsprogramme für Bundesfernstraßen und Schienenwege werden wir besser finanzieren. Innovative Technik zur Lärmvermeidung, so für neue Güterwagen, werden wir bis zur Markteinführung unterstützen.“

Aus dem Koalitionsvertrag SPD/Grüne/FDP

Bodenschutz

„Das Bundesbodenschutzrecht werden wir evaluieren und an die Herausforderungen des Klimaschutzes, der Klimaanpassung und den Erhalt der Biodiversität anpassen und dabei die unterschiedlichen Nutzungen berücksichtigen. Auf EU-Ebene werden wir uns für einen verbesserten Schutz der Böden und verbindliche Regelungen einsetzen. Wir werden ein nationales Bodenmonitoringzentrum einrichten. Um den Flächenverbrauch für Siedlungs- und Verkehrszwecke auf das 30-ha-Ziel bis spätestens 2030 zu reduzieren, werden wir Anreize setzen, Fehlanreize vermeiden und durch wirksame Initiativen Versiegelung reduzieren.“

Bericht des Vorstandes, ein weiteres Jahr der Beteiligung und Kommunikation

Wir wollen, dass die Öffentlichkeit an der Projektentwicklung angemessen beteiligt wird.

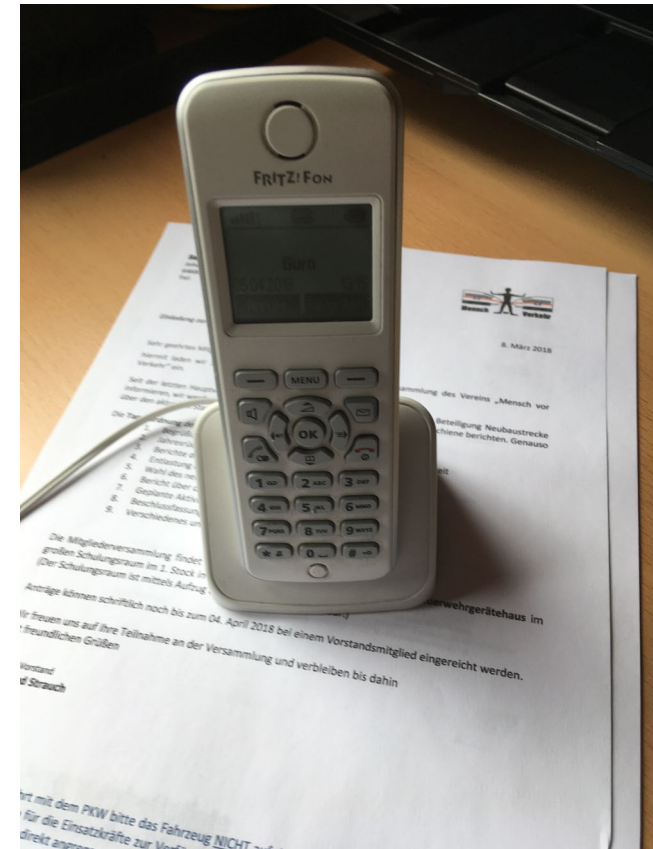
Wir wollen Lösungen durch Verhandlungen in einem Projektbeirat erreichen, in dem Bund, Bahn, Land, Kommunen sowie Vertreterinnen und Vertreter der Region und der Bürgerinitiativen gemeinsam Verantwortung übernehmen.

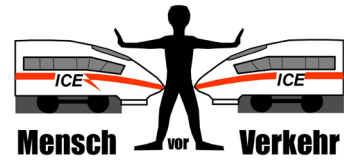
Bericht des Vorstandes, das Jahr der Beteiligung und Kommunikation

Nach wie vor erhalten wir Anfragen zu der Neubaustrecke. Wir helfen gerne und bieten unsere Informationen an.

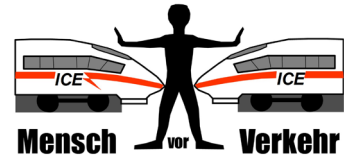
Die Zugangsdaten finden Sie auf
unserer Homepage

www.mensch-vor-verkehr.de



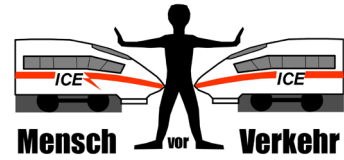


TOP 3: Berichte der Kassenswartin

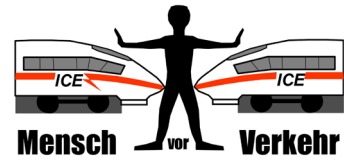


TOP 3: Bericht der Kassenprüfer/innen

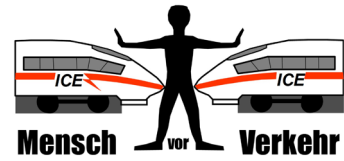
Monika Hirsch und Peter Velten



TOP 4: Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2021



TOP 5: Wahl eines/r, Wahlleiter*in



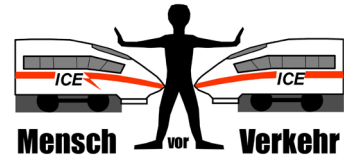
TOP 6: Wahl des neuen Vorstands gemäß Satzung

TOP 6: Wahl des neuen Vorstands gemäß Satzung

Vorschlag des Vorstandes
gemäß Beschluss vom
01.06.2022

Geborene Mitglieder sind:
Bürgermeister Lorsch
Christian Schönung
Bürgermeister Einhausen
Helmut Glanzner
Vorsitz Schutzgemeinschaft
Deutscher Wald
Wolfram Grüneklee

Sprecher: Reimund Strauch
Stellv. Sprecher: Robert Loreth entsch.
Stellv. Sprecher: Dr. Jürgen Reiter entsch.
Kassenwartin: Andrea Müller
Schriftführer: Rainer Buchdunger
Beisitzer:
Stojan Alexiev entsch.
Boris Jäger,
Klaus Jäger,
Rosemarie Krauth,
Hans-Jürgen Sander,
Jörg Sebastian entsch.



TOP 7: Wahl einer, eines Revisors/Revisorin tzung

TOP 8 Geplante Aktivitäten 2022/23

Die Entscheidung der Bahn für DA - Lorsch gibt für weitere Initiativen den Ausschlag.

Wir werden abwarten müssen

Dauerhafte Öffentlichkeitsarbeit auch unter Einbeziehung "Sozialer Medien".

Info Veranstaltungen auch in Schwanheim,

Fehlheim oder Langwaden je nach Trassenführung

Konsensrunden mit den Initiativen, Umweltverbänden, Hessenforst und der Kreispolitik

TOP 8 Geplante Aktivitäten 2022/23

Beteiligung an den Foren, Workshops und Gesprächen mit der Bahn.

Gesonderte Gespräche mit der Bahn planen wir.

Sollte es zum Worst Case kommen, kann eine Großveranstaltung von Nöten sein.

Ein Video in der alten Mannheimer Straße soll gedreht werden.

Jüngere Leute werden gebraucht, um unser Projekt nachhaltig fortzusetzen.

Zudem ist unser Auftrag als Umweltverband einzuhalten.

TOP 8 Geplante Aktivitäten 2022/23

Wir wollen das Scopingverfahren Face to Face

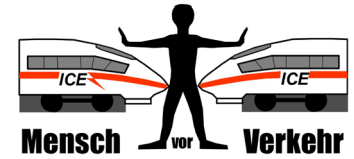
Wir erwarten den Entwurf des Planfeststellungsverfahrens Gernsheim – Einhausen

Wir erwarten einen echten Projektbeirat. Im AK Bergsträßer Bahntrassen wurde es bei Landrat Engelhardt platziert. Wir erwarten, dass Landrat Engelhardt als Leiter des Projektbeirats die Fäden in die Hand nimmt.

Das Forum Lorsch, Einhausen und Verbände mit Rechtsbeistand wird weitergeführt.

TOP 9 Beschlussfassungen sofern Anträge vorliegen

TOP 10 Verschiedenes und freie Aussprache



TOP 13: Verschiedenes und freie Aussprache

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit