

# Korridorstudie Mittelrhein

Rev 1, 2.5.2015



## **Bürgerinitiative Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim**

### Partner:

Siedlergemeinschaft Blumenau

Siedlergemeinschaft Neueichwald I

SEG "Einigkeit" Gartenstadt

BI "Lärmschutz Neuostheim 2013"

BI "Innovativer Lärmschutz Riedbahn Ost"

Siedlergemeinschaft Casterfeld

BI "Konversion statt Buga"

An

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

## **Kommentare und Vorschläge zur Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim**

### 1. Einleitung

Die geplante Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim ist sowohl **räumlich als auch zeitlich in größerem Rahmen** zu sehen. Räumlich sollen im Kontext der wichtigsten Nord-Süd-Europatrasse die Transportbedürfnisse für Güterverkehr, Personenfern- und -nahverkehr abgedeckt werden, zeitlich sollen Gleise, die schon 150 Jahre liegen, um weitere ergänzt werden, die wieder über 100 Jahre funktionell sein sollen.

Um in einem relativ dicht besiedelten Land die pro Dekade um schätzungsweise 10-30 % zunehmenden Verkehre (insbesondere Güterzugverkehre) zu bewältigen und gleichzeitig die Lebensqualität der Menschen nicht zu beeinträchtigen, müssen u. E. zwei Grundsätze angestrebt werden:

1. Trennung der Verkehre, um die knappe Ressource Schiene durch hohe Zugtaktzahlen optimal nutzen zu können, und
2. Eine Verlagerung der Güterverkehrstrassen heraus aus den Siedlungsräumen. Optimal ausnutzbare Strecken mit einer Zugfrequenz von einem Güterzug alle paar Minuten können durch konventionelle Lärmschutzmaßnahmen nicht akzeptabel abgeschirmt werden und müssen in Siedlungsräumen, sofern keine Umfahrungslösungen möglich sind, getunnelt werden.

Die Stellungnahme des Verbandes Region-Rhein-Neckar (VRRN), die, Stand 24.4.15, die Variante 1c (Mischverkehrsstrecke Frankfurt-Mannheim, tags ICE, nachts Güterzüge), mit Ergänzungen 1e und 1f empfiehlt, bei gleichzeitiger Ablehnung von z. B. 1g (Güterverkehrsstrecke Frankfurt-Mannheim) oder 2a (linksrheinische Güterzugstrecke Köln-Bobenheim), greift nach dem oben Gesagten für eine

nachhaltige Infrastrukturentwicklung zu kurz. Sie ist ein zeitliches und räumliches Stückwerk, das in einen größeren funktionellen Rahmen gestellt werden sollte. Dies soll im Folgenden erläutert werden.

## 2. Lärmverteilung und Entwicklung von Verkehren laut Korridorstudie

2a. Eines der genannten Ziele der Korridorstudie, nämlich Lärmschutz für Bestandsstrecken, wird laut der vorgeschlagenen Mischstreckennutzung **nachts** für weite Teile des Untersuchungsgebietes (Main-Neckar-Bahn, hessische Riedbahn, linksrheinische Strecke Worms-Ludwigshafen) erreicht, in **Mannheim** ab Blumenau im Norden bis nach Rheinau im Süden verkehrt sich diese Entlastung jedoch in ihr Gegenteil und führt zu Belastungen von **200 Güterzügen je Nacht**. Dies ist ein Güterzug alle zweieinhalb Minuten, was wir für untragbar halten.

2b. Ebenso ist die Frage zu stellen, was **tags** passiert. Laut Studie soll die Neubaustrecke tagsüber für ICE genutzt werden, was dazu führt, dass Güterzüge und Personennahverkehrszüge wie bisher auf den Bestandsstrecken fahren werden - nur sind es 2030 bereits um ca. 30-50 % mehr, je nach Schätzquelle, und alle 10 Jahre wird die Anzahl um weitere ca. 10-30 % steigen, je nach angenommenen jährlichen Steigerungsraten. Die Bestandsstrecken laufen, wie das bei ihrem Bau vor über 150 Jahren üblich und gewünscht war, durch die Orte, deren Lärmbelastung tagsüber also **vom bisherigen Niveau aus unvermindert weiter steigen** wird. Daneben stellt sich die Frage, wie der weiter auszubauende Personennahverkehr tagsüber auf diesen gegenüber heute erheblich stärker belasteten Bestandsstrecken kapazitiv bewältigt werden soll.

Die vom VRRN vorgeschlagene Variante 1c ändert tagsüber für die Güterverkehre auf den Bestandsstrecken nichts hinsichtlich der Lärmentlastung, im Gegenteil, die Riedbahn, die durch Siedlungsräume (darunter Mannheim) führt, wird von den ICE's entlastet und kann dadurch noch mehr Güterzüge aufnehmen.

## 3. Forderungen

3a. Auf der Basis, dass die in der Korridorstudie beschriebene und vom VRRN empfohlene Mischnutzung realisiert wird, und dass auch tagsüber Güterzüge auf den Bestandsstrecken fahren werden, und diese Verkehre pro Jahrzehnt um 10-20 Prozent oder mehr steigen werden, fordern wir eine Entlastung der Bestandsstrecke Riedbahn in Mannheim vom Bahnlärm.

Geht man von der in der Korridorstudie beschriebenen Mischverkehrsnutzung aus, ist **nachts** mit Abstand am stärksten betroffen von der Lärmsteigerung (auf 200 Züge nächtlich) die Riedbahn in Mannheim (S. 123 der Studie, mit Entlastung der Bestandsstrecken).

Über den **gesamten Tag** werden die Verkehre im Planfall 1c (S. 103 der Studie) mit 195 Zügen auf der Riedbahn, 164 Zügen auf der Main-Neckar-Bahn und 93 Zügen linksrheinisch angegeben. Von diesen rund 450 Zügen werden nach unserem Verständnis 270 in der Nachtscheibe bewegt, der Rest von 180 weiterhin tagsüber.

Wir fordern deshalb eine **Güterzugumfahrung oder -unterfahrung Mannheims** mit einem Konzept, das eine Minimierung der täglichen und nächtlichen Güterzugpassagen durch das Stadtgebiet erlaubt. Soweit weitere Gemeinden tangiert sein sollten, sind **Tunnelpassagen** einzusetzen. Eine Einbindung des Rangierbahnhofes ist mit einzubeziehen. Die Funktionalität des ICE-Knotens Mannheim soll erhalten bleiben.

Die Forderung 3a ist die Kernforderung der Bürgerinitiative "Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim" (GESBIM) und wird begleitet durch eine entsprechende online-Petition.

3b. Dieses Projekt ist ein Jahrhundertprojekt. So wie viele liegende Trassen 150 Jahre und älter sind, wird die Neubautrasse voraussichtlich auch wieder 100 Jahre und länger ihren Dienst tun sollen.

Deshalb ist es aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar, dass z. B. für die Rentabilitätsbetrachtungen (KNV) ausschließlich Bedarfsprognosen für 2030 verwendet werden, wo nach menschlichem Ermessen davon auszugehen ist, dass die Auslastungen jedes Jahr im Durchschnitt weiter steigen werden.

Das in der Korridorstudie empfohlene Provisorium (z. B. Variante 1c) bietet tagsüber keine Entlastung von Güterverkehren auf den Bestandsstrecken und droht den Personennahverkehr zu beschränken.

Wir fordern deshalb die **Umsetzung einer reinen Güterverkehrstrasse**, wie sie z. B. als Variante 2a (Köln-Bobenheim) oder 1g (Frankfurt-Mannheim) in der Korridorstudie beschrieben sind.

2a hätte u. a. den Vorteil, das das Mittelrheintal vom Güterverkehr entlastet werden könnte, ein Aspekt, der, überregional betrachtet, sicherlich auch in die ökonomische Bewertung mit einbezogen werden sollte.

#### 4. Zusammenfassung der Forderungen

Wir fordern eine Formulierung des Verkehrswegeplans 2015, die eine Variantenprüfung zulässt und vorgibt:

(a) Eine die Lärmbelastung minimierende **Güterzugumfahrung oder -unterfahrung** des Mannheimer Stadtgebietes, mit Einfahrt in den Rangierbahnhof, und mit wirksamem Lärmschutz (d. h. Tunnel-Lösungen) für ggf. weitere durch die Trasse betroffene Gemeinden. Dies ist die Kernforderung der GESBIM.

Sowie

(b) Die Umsetzung einer **reinen Güterverkehrstrasse** mit dem nachhaltigen Konzept der hohen Auslastbarkeit und gleichzeitigen Herausnahme aus Siedlungsgebieten bzw. Lärmschutz ggf. durch Tunnellösungen entsprechend den oben ausgeführten Grundsätzen.

Nebenbemerkung: Außerhalb des Betrachtungsraumes der Korridorstudie sind südlich von Mannheim gelegene Gemeinden der Region wie Schwetzingen oder Hockenheim ebenfalls in die Lärmschutzbetrachtung miteinzubeziehen.

Kontakt:

Dr. Gunther Mair

Karl-Ladenburgstr. 45

68163 Mannheim

Tel. 0621-3247942

mail: [gunther.mair@gmx.net](mailto:gunther.mair@gmx.net)

online-Petition auf: [www.lärmhochdrei.de](http://www.lärmhochdrei.de)