

Kurzprotokoll TOP 1 der Bezirksbeiratssitzung NO/NH vom 16.3.2016

Hr. Lohr und Fr. Gottschang, DB Netze AG

„Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn zur Aufnahme des S-Bahn-Verkehrs Strecke 4010 Mannheim Hbf – Mannheim Käfertal“

Fr. Gottschang, technische Einzelheiten:

- Planfeststellungsantrag derzeit ergänzt, wieder bei EBA, noch 3 bis 6 Monate
- S-Bahn (38 Züge/Tag): Haltepunkt, 2. Gleis, 3 Brücken (Wilhelm-Varnholt-Allee, Seckenheimer Landstr., Neckar), Weichenfeld Abzweig Rennbahn
- Bau mit Blick auf Schutz von Mauereidechsen/Fledermäusen, Baumbestand, Wiederherstellung von Bewuchs

Hr. Lohr, Lärmschutz:

- Aktive Lärmschutzmaßnahmen: ab Haltepunkt Seckenheimer Landstr. bis Neckarbrücke Wand 4m hoch (über Schienenoberkante), auf Neckarbrücke 0,8m (wegen Statik); Schienenstegdämpfer; auf Brücken Unterschottermatten; wirtschaftliches Optimum der Wandhöhe läge bei 3m ohne bzw. 2,5m mit Schienenstegdämpfer, trotzdem Entscheidung für Bauhöhe 4m
- Restbedarf an passiven Lärmschutzmaßnahmen für 360 Objekte
- In der Bauphase Überschreitung der Lärmgrenzwerte, teils Ersatzwohnraum-Angebot
- Betonung: Lärmschutz nach Lärmvorsorge (→ keine Eigenbeteiligung für passive Maßnahmen, soweit Grenzwerte nach aktiven Maßnahmen noch nicht erreicht) nur wegen Anhebung des Gleisbetts über Wilhelm-Varnholt-Allee und Seckenheimer Landstraße sowie seittl. Verschwenkung im Bereich Neuostheim; alles andere (d.h. Haltepunkt bzw. Erneuerung des 2. Gleises) sei kein Neubau oder bauliche Erweiterung
- Gezeigte Tabelle der Zugzahlen als Berechnungsgrundlage für Lärmschutz:

Bestand:

beide Richtungen	Tag	Nacht	Vmax	Länge
LZ-V	2	0	80	15
LZ-E	0	2	120	19
GZ-E1	43	25	100	696
GZ-E2	11	7	120	696
RB-E	1	1	120	176
TGV	4	0	120	199
Summe	61	35		

Prognose 2025 - „Planfall“

beide Richtungen	Tag	Nacht	Vmax	Länge
LZ-V	2	0	80	15
LZ-E	0	2	120	19
GZ-E1	60	62	100	696
GZ-E2	16	16	120	696
S	34	4	120	64
RB-E	2	0	120	176
Summe	114	84		

rechtliche Vorbelastung

Prognose 2025 - „Nullfall“

beide Richtungen	Tag	Nacht	Vmax	Länge
LZ-V	2	0	80	15
LZ-E	0	2	120	19
GZ-E1	60	62	100	696
GZ-E2	16	16	120	696
S	0	0	120	64
RB-E	2	0	120	176
Summe	80	80		

Ermittlung der Prognose

Fernverkehr	ohne
Güterverkehr	aus Bedarfsplan 2010
S-Bahn	aus Konzept VRN
EV und Leerloks	wie im Bestand

Fragen aus Bezirksbeirat und Publikum:

F: Kosten für Lärmschutz, Kosten für Gesamtprojekt?

A: 2,5 bis 3 Mio. Euro für aktiven Schallschutz; Gesamtkosten ca. 30 Mio. Euro

F: Aktuellere Prognosen?

A: Aktualisierungen müssen bis zuletzt eingearbeitet werden, 2010 jüngste gültige Quelle

F: Notwendigkeit nur wegen S-Bahn?

A: Problem sei Taktung durch Fahrplan, eingleisig Mischverkehr bis ca 80-90 Züge pro Tag

F: Zusammenhang mit Neubaustrecke F-KA oder mit Verkehrswegeplan?

A: Kein Zusammenhang mit Bundesverkehrswegeplan, BVWP sei bisher nur Referentenentwurf und damit nicht endgültig; eventuelle Gleiserneuerung Richtung Rangierbahnhof stehe nicht im Zusammenhang mit diesem Projekt

F: Grundlage für Prognose – Maximalbelegung oder mittlere Auslastung?

A: Bedarfsermittlung → Prognose; maximal 300 Züge pro Tag im Mischverkehr bei guter Betriebsqualität möglich

F: Umrüstung der Bremsen? Lärmaktionsplan?

A: Annahme sei, dass bis 2030 100%, bis 2025 80% der Güterzüge umgerüstet seien, das gehe so in Rechnungen ein

F: Lärmschutz für Neuhermsheim? Dort Auswirkungen der durch 2. reaktiviertes Gleis erweiterten Nutzung, erneuertes Weichenfeld Abzweig Rennplatz bedeute ja Planung für erhöhten Verkehr

A: Ohne bauliche Änderung kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen

F: 2. Gleis stellenweise gar nicht mehr vorhanden?

A: Ausschlaggebend sei die „Widmung“ des Abschnitts als zweigleisige Strecke

F: Zusammenhang mit TEN-V-Strecke (wegen Weichenerneuerung für Güterzugverkehr Richtung Rangierbahnhof), Bundestagsbeschluss vom Januar 2016 für verbesserten Lärmschutz über gesetzliches Mindestmaß hinaus?

A: Daraus sei keine Verpflichtung der DB Netze in dieser Situation erkennbar

(Protokoll: L. Mair mit Unterstützung durch Fotos von J. Häfele)