



BI GESBIM „Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim“

Gunther Mair
Karl-Ladenburgstr. 45
68163 Mannheim
gunther.mair@gmx.net
0172-2028165
30.4.22

Stadt Mannheim
Fachbereich Geoinformation und Stadtplanung
Glücksteinallee 11
68163 Mannheim
per mail an: volker.boehn@mannheim.de
tim.neugebauer@mannheim.de

Stellungnahme zum Planfeststellungsbeschluss „Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn“ in Mannheim

Die DB will das zweite Gleis der Riedbahn Ost wiederherstellen, unter anderem – wie die genehmigende Behörde, das Eisenbahnbundesamt (EBA), mehrfach bestätigt – aus reiner Verpflichtung (solange das Gleis nicht abgemeldet ist), aber ohne Bezug – auch das vom EBA bestätigt – zum Neubauprojekt Frankfurt-Mannheim-Karlsruhe.

1. Das ist unserer Ansicht nach falsch, und dies soll im Folgenden belegt werden.

1985 wurde die Riedbahn West in Betrieb genommen, die im Wesentlichen ICEs das Wenden im Hbf ersparte. Damit war die Kapazitätssituation folgende: Von Norden führt die hessische Riedbahn mit zwei Gleisen nach Mannheim, und innerhalb des Stadtgebietes standen vier Gleise (Riedbahn West und Riedbahn Ost) zur Verfügung. Das veranlasste die DB, ab 1989 das linke (westliche) Gleis der Riedbahn Ost nicht mehr zu nutzen und verfallen zu lassen. 2012 fuhren täglich 58 Güterzüge (GZ) (Quelle: EBA Lärmkartierung).

2015 reichte die DB den Planfeststellungsantrag (PFA) zur Riedbahn ein, in dem folgende GZ-Zahlen genannt wurden:

Bestand: 54 (tags) + 32 (nachts) = 86 (eine Steigerung um knapp 50% gegen 2012)

Plan: 76 (tags) + 78 (nachts) = 154 (eine Steigerung gegen 2012 um über 160%).

Parallel zu diesem scheinbar kleinen Vorhaben lief jedoch ein viel größeres Projekt, nämlich die Kapazitätserweiterung des nördlichen Oberrheintalbereiches (in Bezug auf europäische Verkehrspläne als TEN-Strecke, in Erfüllung internationaler Verpflichtungen, Stichwort Gotthardbasistunnel, und in Verlängerung des bereits laufenden Ausbaus im südlichen Oberrheintal, Stichwort Offenburg / Rastatt). Dazu wurde 2015 die sogenannte Korridorstudie veröffentlicht.

Aus dieser war zu entnehmen, dass mit den Prognosezahlen für 2025 die hessische Riedbahn (und die Main-Neckarbahn) mit bis zu 125% deutlich überlastet wären, was zur Neubaustreckenplanung führte. Diese Korridorstudie nannte bereits eine Variante, die 200 GZ

allein nachts durch Mannheim führen würde – eine Steigerung um mehr als den Faktor 6 gegenüber dem Bestand von 2015.

Es war also klar abzulesen, dass die zweigleisige Riedbahn Ost benötigt wurde, um die durch die NBS verursachten Mehrverkehre abzufahren – das zweite Gleis war zwingend dafür erforderlich. Im Planungssystem des BMDV PRINS ist dies auch (2016) dokumentiert: Im Projekt 2-004-V03 „Korridor Mittelrhein – Zielnetz I“ steht in der Liste der Maßnahmenbeschreibungen an zweiter Stelle: „2. Gleis MA-Käfertal – MA Rbf“.

Damit ist die Argumentation der DB, die vom EBA unterstützt wurde, dass beide Projekte nichts miteinander zu tun hätten, widerlegt.

2. Was ist nach 2015 seither passiert?

- Die Klimawandelproblematik hat an Geschwindigkeit gewonnen, und die Bundesrepublik hat sich deshalb ein Klimaschutzgesetz gegeben (2019, nach Korrektur durch das Bundesverfassungsgericht nachgebessert 2021), das jedem Sektor, darunter dem Verkehr, Klimagasziele bis 2050 setzt. Die Verkehrswende ist eines der Ziele.
- Die DB hat die Planungen für den Nordabschnitt F - MA-Käfertal sowie zeitversetzt für den Südabschnitt MA-Käfertal – Karlsruhe vorangetrieben.
- Mit der Prognose 2025 wurden (2018) für die Riedbahn Ost 253 GZ genannt (ohne Verkehrslenkung auf der NBS) (eine Steigerung um weitere 60% gegenüber dem PFA für die Riedbahn) bzw. nachts 183 GZ durch Mannheim (mit Verkehrslenkung) (plus 130% gegenüber dem PFA).
- Im Südabschnitt wurden für die Trassenfindung einer Neubaustrecke durch Mannheim drei Grobvorschläge vorgestellt (zwei Tunnelvarianten und eine Umfahrung).
- Die in einer Anzahl Einwendungen geforderte Berücksichtigung der Prognose 2030 kann getrost übersprungen werden, da diese die Anforderungen des Klimaschutzgesetzes noch nicht beinhaltet. Dies wird erst für die Prognose 2040 zutreffen, die nach Aussage des BMDV Ende 2023 vorliegen wird. Das BMVD bestätigt auch, dass deren Inhalt in den Projekten berücksichtigt werden müsse.

3. Wir fordern daher, für das Projekt F-MA-KA inklusive der Riedbahnerweiterung die Prognosezahlen 2040 abzuwarten, bevor irgendwelche Baumaßnahmen ergriffen werden, die evtl. kontraproduktiv werden können – dies gebietet schon die Verpflichtung, mit Haushaltsmitteln sparsam umzugehen.

Konkret fordern wir, dass für Mannheim erst ein Um-/Unterfahrungskonzept mit vollständiger Anbindung des Rbf vorzuliegen hat, sowie dazu detaillierte Kapazitäts- und Verkehrsanalysen, bevor entschieden wird, wie viele Gleise und wie viel Lärmschutz man auf der östlichen Riedbahn benötigt.

4. Ein Hinweis zur Lärmsituation in Mannheim:

Diese Stadt, die größte Gemeinde im Baubereich der NBS F-MA-KA, die – nebenbei gesagt – der Bahn mit ihrem großen Rbf eine wichtige Infrastruktur zur Verfügung stellt, hat laut EBA-Lärmaktionsplan (2015) eine Belastung von 111200 Personen nachts bzw. 60500 Personen tags oberhalb der dort definierten Grenzwerte für den Schienenlärm. Die nachts Beeinträchtigten sind knapp doppelt so viele wie Offenburg Einwohner hat, und dort wird ein Tunnel gebaut – um es einmal anschaulich zu formulieren.

Sowohl die Korridorstudie als auch die DB warben und werben damit, dass das Neubauprojekt Entlastung für die Bestandsstrecken anlieger bringe, da Güterverkehr auf die Neubaustrecken gezogen würde. Im hessischen Bereich wurde für 300 Mio Euro ein Tunnel in die Planung einbezogen, der Natur, Landwirtschaftsfläche und wenige Anlieger schützt.

Wir halten es für gesellschaftlich und politisch nicht durchsetzbar und inakzeptabel, im ganzen Rheintal an genau einer Stelle, in Mannheim, diese Werte von Menschen- und Naturschutz außer Kraft zu setzen – das wäre eine Zweiklassengesellschaft.

Zudem widerspricht dieses Vorgehen dem öffentlichen Interesse.

5. Es folgen Einwendungen zum Text des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) in der Reihenfolge der entsprechenden Seiten:

5a. „Wiederherstellung“ der Zweigleisigkeit (S. 41/S. 138):

Der Vorhabenträger argumentiert, die Kapazität würde sich durch die Baumaßnahme nicht ändern, was realistisch eine Fiktion ist, da ein Gleis eine geringere Kapazität hat als zwei.

In Bezug auf „so genannte Wiedervereinigungsfälle“ sei die Lage eine andere, da „die plangegebene Vorbelastung in der Realität keine Entsprechung mehr findet und sich deswegen einer juristischen Fiktion nähert“. Die Desaktivierung der Strecke im Fall der Riedbahn Ost zog sich über 33 Jahre hin, die von Überquerungen der deutsch-deutschen Grenze über 44 Jahre. So groß ist der zeitliche Unterschied nicht. Da die Güterzugzahlen vor Errichtung der Riedbahn West nicht höher waren als danach, hat der Anlieger der Riedbahn Ost seit jeher einen Güterverkehr wahrgenommen, der von einer eingleisigen Strecke bewältigt wird. Das ist die Realität.

5b. „Kein Zusammenhang mit der NBS“ (S. 41):

Das ist falsch, siehe Punkt 1.

5c. Planrechtfertigung (S. 47):

„Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben objektiv erforderlich ist“, und wenn „also das Vorhaben ‚vernünftigerweise‘ geboten ist“.

Das ist nicht der Fall.

Die objektive Erforderlichkeit kann erst ermittelt werden, wenn das Projekt F-MA-KA mit den Prognosezahlen 2040 hinreichend konkretisiert ist, siehe Punkt 2 und Punkt 3.

5d. Nullvariante (S. 50):

Das EBA kommentiert, dass die Frage, ob „von der Verwirklichung des Vorhabens Abstand“ genommen werden muss, „Gegenstand der Gesamtbetrachtung“ sei.

Genauso ist es; siehe Punkt 3.

5e. Störung der Luftzirkulation durch eine 4 m hohe Lärmschutzwand (LSW) (S. 61):

Dies wird vom EBA abgewiesen.

Mannheim wird als wärmste Mittelstadt in Deutschland genannt (gemäß Durchschnittstemperatur), und bemüht sich, wie im Beschluss auch vermerkt wird, um Klimawandelfolge-Verminderungsmaßnahmen u.a. durch die Beachtung von Luftbewegungen (Kaltluftschneisen). Eine rund 800 m lange 4 m hohe Wand auf einem bereits 6 m hohen Damm verringert trivialerweise den bodennahen Luftzug. Dafür ist es irrelevant, dass der Bereich nicht in einer der von der Stadt als solche gekennzeichneten Kaltluftschneisen liegt.

Die Wand würde sowohl senkrecht zur Hauptwindrichtung (Westwind) stehen als auch senkrecht zur Richtung Zentrum - Umgebung (West-Ost), in der thermisch bewirkte Luftbewegungen prinzipiell hauptsächlich ablaufen.

5f. Habitatverschlechterung für Reptilien (S. 71):

Das Argument des NABU, dass eine 4 m hohe Wand durch Verschattung des Damms selbst eine erhebliche Habitatverschlechterung für die streng geschützte Mauereidechse darstellt, soll hier nochmals aufgegriffen werden. Die Wand führt zu einer bis zu 50%igen Verschattung beider Seiten (nacheinander), was das Aufwärmen des Schotters verzögert bzw. verringert. Diese Schädigung des Habitats würde bei niedrigerer Wand geringer ausfallen.

5g. Prognose 2030 (S. 100):

Das EBA legt fest, falls sich bei Vorliegen der Prognose 2030 höhere Belastungen ergeben würden, müsse der ausgewiesene Schallschutz ggf. nachgebessert werden.

Wir interpretieren das so, dass die Anlieger der östlichen Riedbahn außer Neuostheim weiterhin keinerlei Lärmschutz erhalten würden, und in Neuostheim einige Wohneinheiten mehr mit Schallschutzfenstern versehen würden; kein schönes Ergebnis.

Diese Prüfung kann und soll unserer Ansicht nach jedoch einfach übersprungen werden, um die Prognose 2040 und das Gesamtkonzept abzuwarten, siehe Punkt 3.

5h. Graugussgebremste Güterwagen (S.102):

Der „Wegfall der graugussgebremsten Güterwagen“ würde mit dazu führen, dass die Lärmbelastung geringer ausfiele.

Das ist leider völlig falsch. Auch wenn nach 10 Jahren Umrüstung inzwischen alle Waggons umgerüstet sein sollten, haben die große Mehrzahl aller Güterzüge heute um die zwei bis drei oder mehr Waggons mit Flachstellen, die den weitaus stärksten Einzelpegel erzeugen und damit den Effekt ansonsten runderer Räder akustisch nicht zur Wirkung kommen lassen (Stichprobe Riedbahn Ost, kontinuierlich beobachtet).

Kommentar außerhalb des PFB: Es wurde offenbar versäumt, eine regelmäßige Prüfung der Lautstärke der Waggons anzuordnen oder durchzuführen und diese zeitnah reparieren zu lassen oder mit Sanktionen zu belegen. Bei der Umrüstung wurde sehr viel (Steuer-)Geld eingesetzt, ohne ihren Erfolg zu kontrollieren.

5i. Städtebauliche Wirkung der 4-m-Wand (S. 126):

Zur Forderung einer transparenten Gestaltung der Wand im oberen Teil wurde entgegengehalten, dass „die auf dem Damm vorhandene Baumreihe“ deutlich höher sei.

Richtig ist, dass eine hohe Baumreihe etwa auf der Hälfte (Brücke Seckenheimer Landstraße bis Spielplatz) der Strecke steht, allerdings auf der abgewandten (westlichen) Seite. D. h. für die Verschattung spielt die Wand hier keine Rolle, für den optischen Eindruck (Sichtbarkeit) allerdings schon.

Sodann wird entgegengehalten, „im Übrigen findet sich dichter Bewuchs zwischen der Häuserreihe in der Karl-Ladenburg-Straße und dem Bahndamm.“

Richtig ist, dass dies nur für wenige Grundstücke zutrifft; der Bewuchs ist meist lückenhaft, teilweise gering und nur in Ausnahmen höher als es die 4-m-Wand wäre.

Man muss sich vergegenwärtigen, dass der Dammkörper (mit einer grünen, naturnahen optischen Wirkung) bereits rund 6 m hoch ist, und dann mit einer 4 m hohen Wand einen 10 m hohen Abschluss (nach gängigen Kriterien hässlich sowie naturfern) finden würde. Die Gesamthöhe betrüge das zweieinhalbfache der Berliner Mauer.

5j. „Schutzpflicht des Staates“ (S. 137):

Diese wird genannt, aber als nicht relevant bezeichnet, da die „normative Zurechnung der Lärmemissionen zum planfestgestellten Vorhaben fehlt“.

Der Vorhabenträger und das EBA werden nicht müde zu betonen, dass der sogenannte Bestandsschutz bewirkt, dass Bahnanlieger keinerlei Schutzrechte hätten, egal ob 30 oder 300 Güterzüge vorbeifahren. Ebenfalls wird wiederholt die Position vertreten, dass dies auch für die Konstellation Mannheims im Rahmen des Gesamtprojektes gelte. Darüber kann man streiten. Wir vertreten die Meinung, dass die Schutzpflicht des Staates genau solche Extremfälle erkennen und verhindern könne.

Nebenbei, dies lässt sich mit dem Schlagwort „externe Kosten“ beschreiben: Die externen Kosten der städtebaulichen Qualität, des Mikroklimas und sonstigen Naturschutzes und des Erhalts der Gesundheit und des Wohlbefindens von Menschen finden in der Interpretation des EBA keinen Platz. Der Staat kann und sollte – bereits vor der Änderung von Gesetzen – darauf hinwirken, solche negativen Effekte auszugleichen.

5k. „kontinuierlich steigendes Verkehrsaufkommen“ (S. 138):

Das planfestgestellte Projekt wird als solches bezeichnet, dessen „Ertüchtigung ein mehr oder weniger kontinuierlich steigendes Verkehrsaufkommen aufnehmen soll“.

Das ist nicht der Fall: Mit Inbetriebnahme der NBS F-MA wird sich der Verkehr sprunghaft erhöhen, siehe Punkt 1.

5l. Aussetzen der Planfeststellung (S. 169):

Das Aussetzen würde zu „Verlust von bestehender Infrastruktur“ führen. Dies scheint uns nicht schlüssig, da ein Verfallenlassen der Strecke über 33 Jahre offenbar folgenlos geblieben ist. Es wäre zu begründen, warum das nun anders sein soll.

5m. Abhängigkeit von Projekt F-MA-KA (S. 169):

„Welche Trassenvarianten oder sonstigen Planungsvarianten in dem Verfahren zur besagten Neubaustrecke getroffen werden spielt insoweit keine Rolle“. Dies ist falsch, da erst ein kompletter Streckenplanungssatz (Raum Mannheim) die Möglichkeit bietet, Belegungen zu berechnen und daraus etwaige weitere Kapazitätsanforderungen, siehe Punkte 1-3.

5n. „Öffentliches Interesse“ (S. 189):

In der Gesamtabwägung schreibt das EBA „Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse“. Das ist aus zweierlei Gründen so nicht richtig: Erstens kann über das Interesse noch nicht entschieden werden, solange kein Gesamtkonzept mit dem Projekt F-MA-KA vorliegt, und zweitens muss man dazu annehmen, dass die Stadt Mannheim keine Teilhabe am öffentlichen Interesse hat – das ist sicherlich im demokratischen Sinn nicht akzeptabel.

6. Hintergrund:

Der Planfeststellungsantrag wurde nahezu unverändert genehmigt, die Einwendungen der Bürgerschaft und der Stadt Mannheim, die sich in wesentlichen Teilen deckten, wurden abgewiesen.

Es soll die Zweigleisigkeit wiederhergestellt und ein S-Bahn-Halt mit Aufzügen gebaut werden. Im Neuostheimer Bereich ist eine 4 m hohe intransparente Wand vorgesehen, auf der Neckarbrücke eine 80 cm hohe Miniwand. Rund 140 Wohneinheiten (u.a. Böcklinstr., Corneliusstr., Dürerstr., Feuerbachstr., Karl-Ladenburg-Str., Leiblstr., Menzelstr., Neckarplatt, Paul-Martin-Ufer, Seckenheimer Landstr.) werden mit passiven Lärmschutzmaßnahmen versehen und teilweise entschädigt.

Alle anderen Stadtteile gehen leer aus.

Die Güterzugprognosezahlen sind erheblich niedriger als die für das NBS-Projekt F-MA verwendeten.

Gleichzeitig wurden für das Großprojekt F-MA-KA in Mannheim drei Neubautrassen vorgeschlagen, davon zwei Tunnelvarianten und eine Umfahrung.

Unsere Sorge ist, dass die Um/Unterführungstrassen gefährdet werden könnten, wenn die Riedbahn-Ost bedingungslos ausgebaut wird. Im ungünstigsten Fall drohen die bekannten 250 oder mehr Güterzüge pro Tag mitten durch die Stadt.

Lore und Gunther Mair