

Erörterungstermin Riedbahn Ost 18.-20.9.18

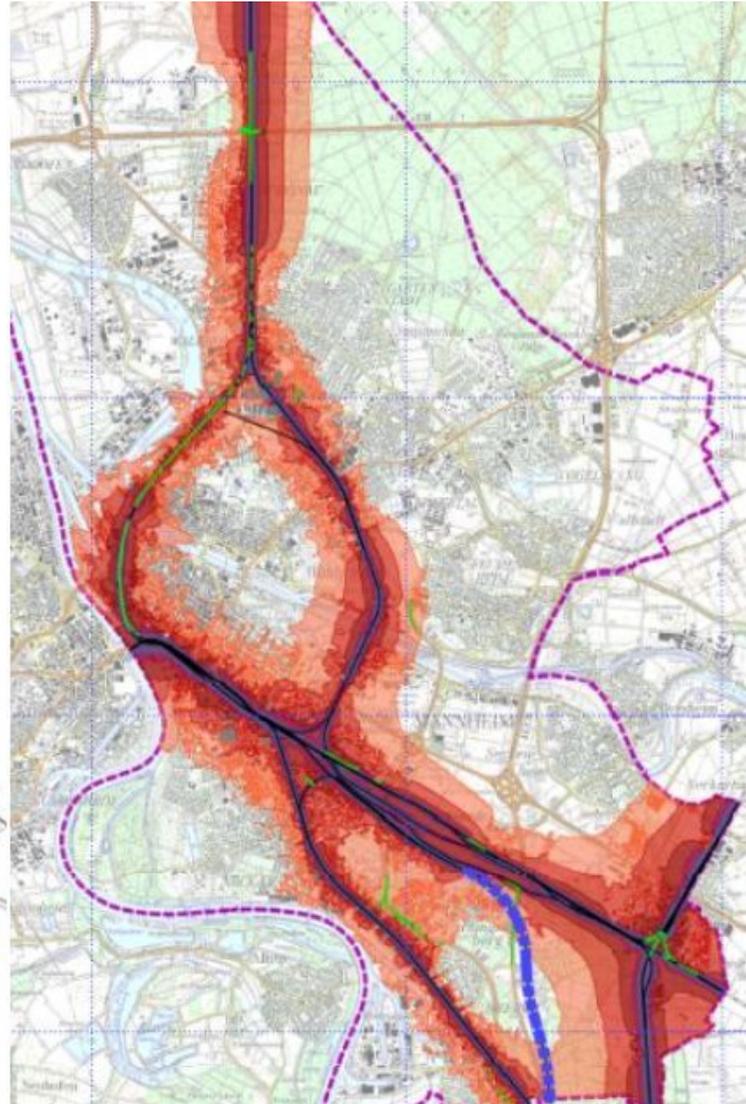


Beitrag der GESBIM
Bl „Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim“

Lärmsituation in Mannheim heute



Lärm durch Straße, Straßenbahn,
Industrie, Flugverkehr



Lärm durch Eisenbahn

links:
Lärmkartierung
Mannheim

rechts:
Lärmkartierung
Eisenbahn-
bundesamt

farbig:
 $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$

(Messwerte nicht
exakt vergleichbar)



Lärmsituation Mannheim heute in Zahlen

Zahlen 2015

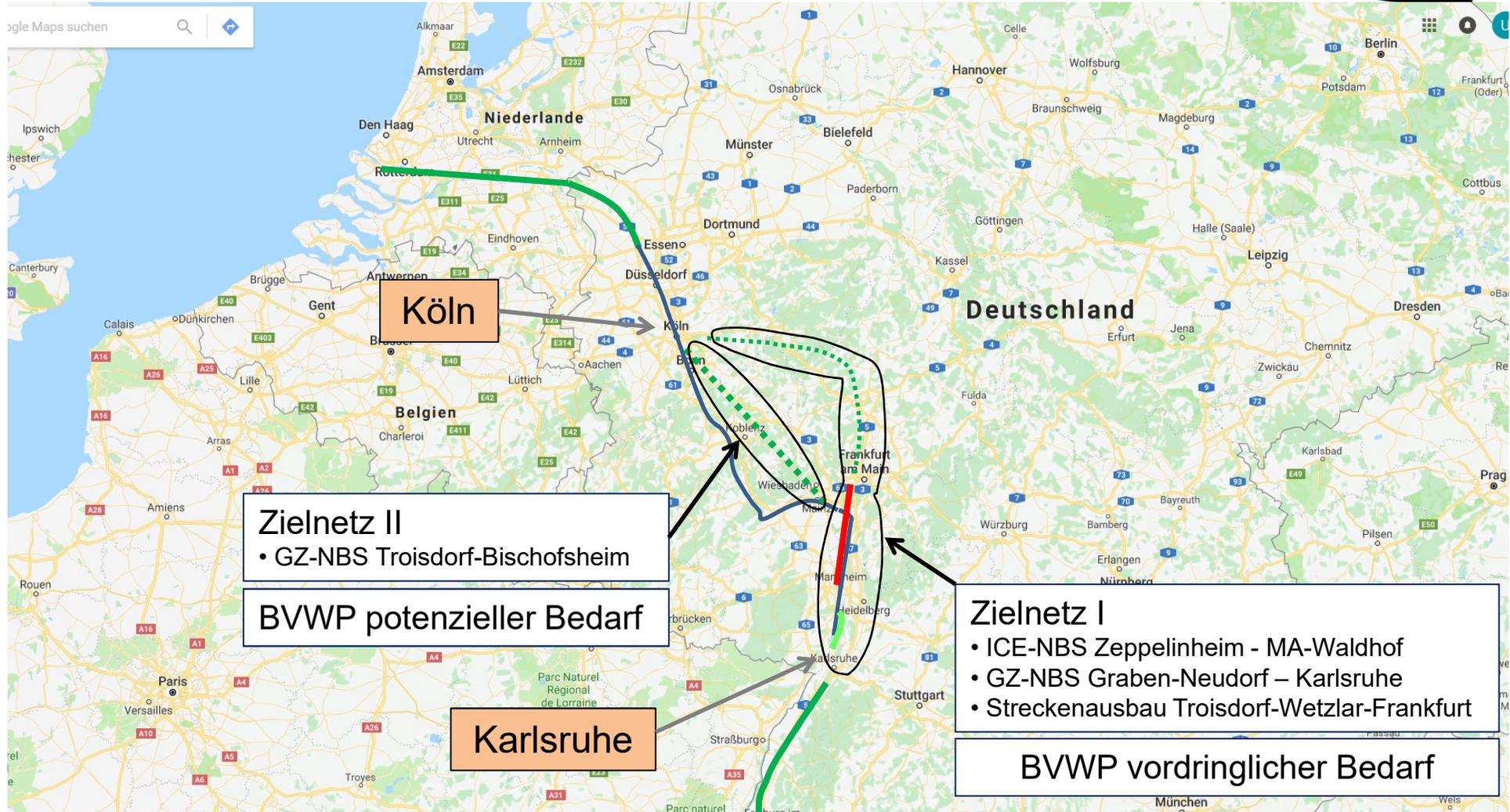
Betroffene	Straßen, Straßenbahn	Eisenbahn
Krankenhausgebäude (1)	5	8
Schulgebäude (1)	55	131
Einwohner (2)	55400	57500
Zahlen 2018		
Einwohner (3)		73010

73010 Personen oder **24,6 % aller Mannheimer** sind bereits heute vom Bahnlärm betroffen (3)

Die Eisenbahn, vor allem die Güterzüge, sind heute schon mit Abstand die größte Lärmquelle in Mannheim!

Quelle: Lärmaktionsplan Mannheim 2015 (1) $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$
(2) $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$
Lärmaktionsplan EBA 2018 (3) $L_{Night} > 45 \text{ dB(A)}$

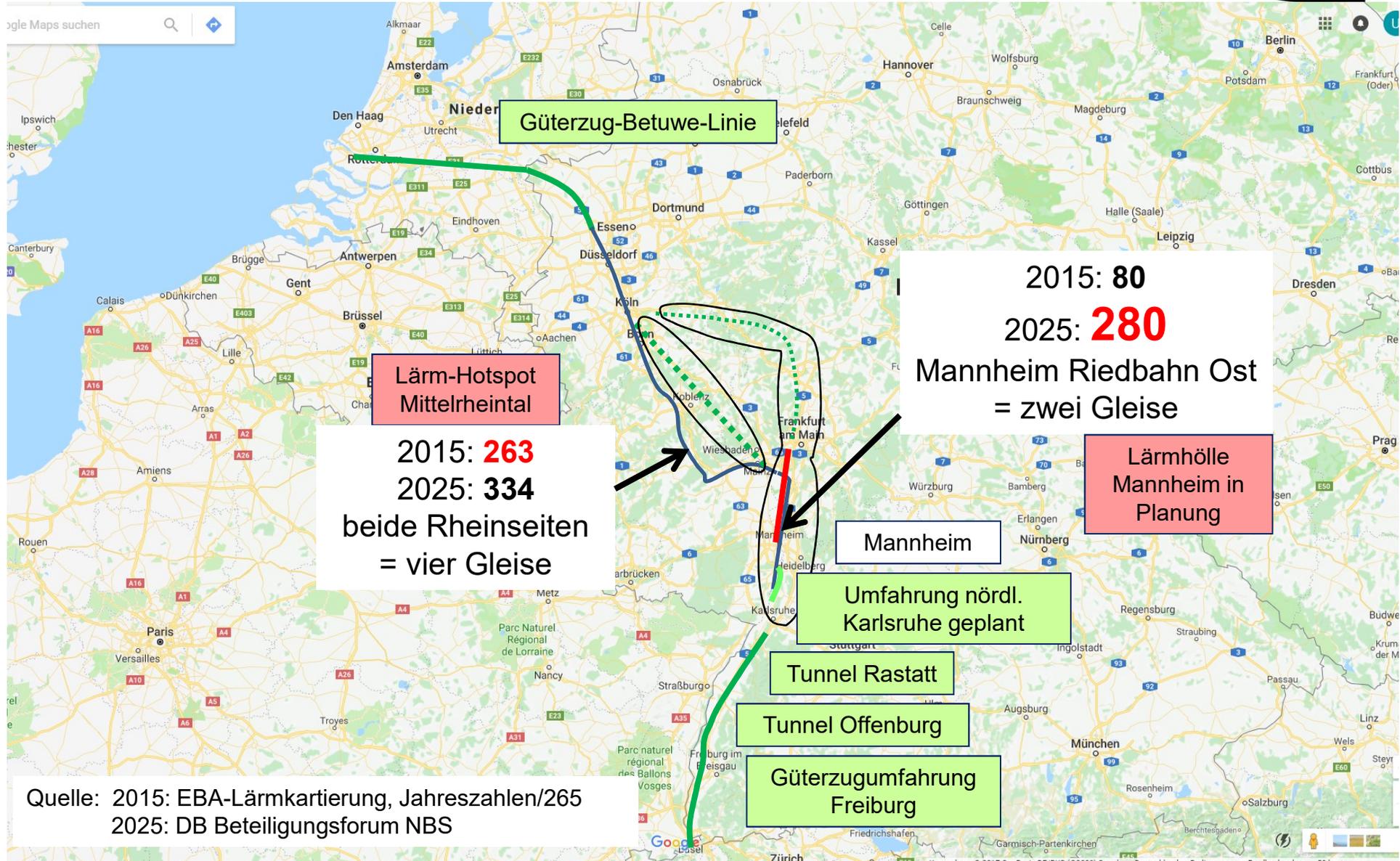
Zusammenhang mit TEN-Strecke Rotterdam-Genua



Dunkelgrün: GZ-Strecken vorhanden, in Bau oder in Planung
 grün gepunktet fett: Zielnetz II GZ-Umfahrung Mittelrheintal; mager: Zielnetz I Ertüchtigung für GZ-Verkehr
 rot: geplante Schnellfahrstrecke F-MA; hellgrün: geplante GZ Umfahrung
 dunkelblau: Bestand



Zusammenhang mit TEN-Strecke Rotterdam-Genua

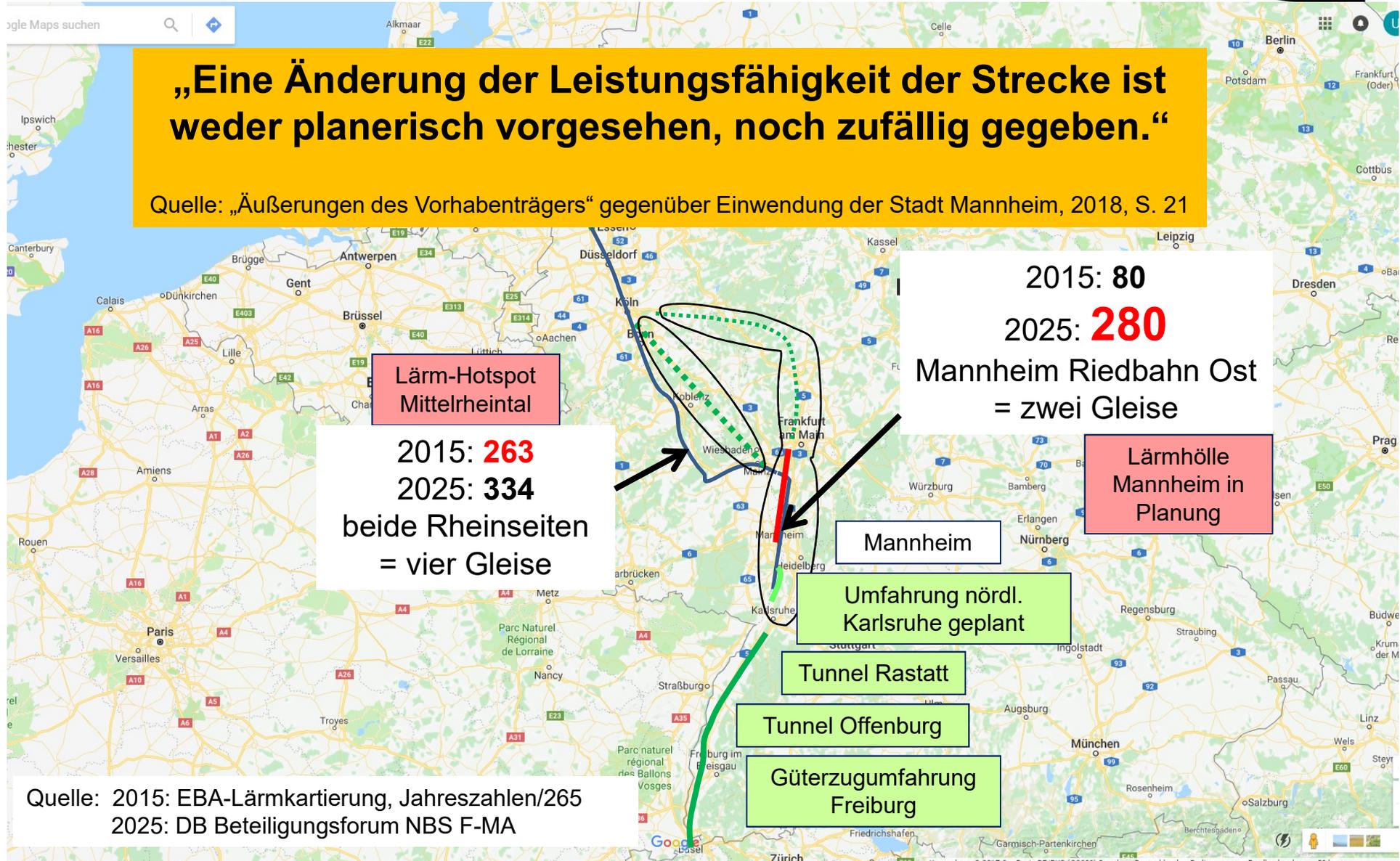


Zusammenhang mit TEN-Strecke Rotterdam-Genua



„Eine Änderung der Leistungsfähigkeit der Strecke ist weder planerisch vorgesehen, noch zufällig gegeben.“

Quelle: „Äußerungen des Vorhabenträgers“ gegenüber Einwendung der Stadt Mannheim, 2018, S. 21





Zusammenhang „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“

Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Projektinfo

2-004-V03
Korridor Mittelrhein: Zielnetz I

Inhalt

1 Gesamtprojekt: 2-004-V03

- 1.1 Übersicht
- 1.2 Grunddaten
- 1.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise
- 1.4 Alternativenprüfung
- 1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall
- 1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen
- 1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)
- 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)
- 1.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)
- 1.10 Ergänzende Betrachtungen

1.2 Grunddaten

Projektnummer	2-004-V03
Maßnahmetitel	Korridor Mittelrhein: Zielnetz I
Teilmaßnahmen	Neu-/Ausbau Frankfurt/M - Mannheim - Karlsruhe, Ausbau Hagen / Köln - Siegen - Gießen - Friedberg - Hanau
Maßnahmenbeschreibung	2-gleisige NBS Zeppelinheim – MA-Waldhof, Vmax 300 km/h, 2-gleisige Verbindungsstrecke im Korridor Klein-Gerau / Weiterstadt / Griesheim; 2. Gleis MA-Käfertal – MA Rbf; 3. u. 4. Gleis ABS / 2-gleisige NBS Motzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe, Vmax 200 km/h; Verknüpfungen in Zeppelinheim, MA-Waldhof, Weiterstadt / Griesheim, Darmstadt u. Graben-Neudorf höhenfrei; 1-gleisige Verbindungsspanne zwischen Wiesbadener u. Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main mit niveaugleicher Einfädelung in Wiesbadener u. niveaufreier Einfädelung in Frankfurter Ast (Wallauer Spange); 3. Gleise Karlsruhe – Durmersheim u. Groß Gerau-Dornberg – Riedstadt-Goddellau; Herstellung KV-Profil P/C 400 Hagen – Siegen Ost Gbf, Au – Siegen – Siegen Ost Gbf u. Siegen – Siegen-Weidenau; Blockverdichtung Kreuztal – Siegen u. Schlagen u. Schlagen-Friedberg adion-
Länge	Zeppelinheim inkl. Güterzuggleis F-Stadion (Str. 3658) 313,60 km

Ein Teilabschnitt des Riedbahnausbaus (MA-Käfertal bis MA Rennplatz) ist als Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan 2030 gelistet



Zusammenhang „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“

Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Projektinfo

2-004-V03
Korridor Mittelrhein: Zielnetz I

Inhalt

1 Gesamtprojekt: 2-004-V03

- 1.1 Übersicht
- 1.2 Grunddaten
- 1.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise
- 1.4 Alternativenprüfung
- 1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall
- 1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen
- 1.7 Nutzen- und Kosten
- 1.8 Umwelt- und Landschaftsprüfung (Modul B)
- 1.9 Raumordnung
- 1.10 Ergänzende Informationen

1.2 Grunddaten

Projektnummer	2-004-V03
Maßnahmetitel	Korridor Mittelrhein: Zielnetz I
Teilmaßnahmen	Neu-/Ausbau Frankfurt/M - Mannheim - Karlsruhe, Ausbau Hagen / Köln - Siegen - Gießen - Friedberg - Hanau 2-gleisige NBS Zeppelinheim – MA-Waldhof, Vmax 300 km/h, 2-gleisige Verbindungsstrecke im Korridor Klein-Gerau / Weiterstadt / Griesheim; 2. Gleis MA-Käfertal – MA Rbf; 3. u. 4. Gleis ABS / 2-gleisige NBS Motzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe, Vmax 200 km/h; Verknüpfungen in Zeppelinheim, MA-Waldhof, Weiterstadt / Griesheim, Darmstadt u. Graben-Neudorf
Länge	Zeppelinheim inkl. Güterzuggleis F-Stadion (Str. 3658) 313,60 km

„Zwischen der Erneuerung... des 2. Gleises... und der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim besteht kein kausaler Zusammenhang“

Quelle: „Äußerungen des Vorhabenträgers“ gegenüber Einwendung der Stadt Mannheim, 2018, S. 3

Ein Teilabschnitt des Riedbahnausbaus (MA-Käfertal bis MA Rennplatz) ist als Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan 2030 gelistet

Zum Begriff des Faktischen



„Die vorliegende Strecke ist... faktisch... 2-gleisig zugrundegelegt“

Quelle: „Äußerungen des Vorhabenträgers“ gegenüber Einwendung der Stadt Mannheim, 2018, S. 16

Faktum (lateinisch): Tatsache

Richtig ist, dass die östliche Riedbahn an der geplanten Ausbaustelle seit 29 Jahren eingleisig ist.

Faktisch haben die Anlieger seit 29 Jahren den Lärm einer eingleisigen Strecke gehört.

Faktisch ist es für Gesundheit und Wohlbefinden ein Unterschied, ob 80 oder 160 oder 280 Güterzüge täglich vorbeifahren.



Wirkung auf Nachbarstrecken

„Die Maßnahmen an dem zu ändernden Streckenabschnitt haben... keine unmittelbaren Wirkungen auf die benachbarten Streckenabschnitte.“

Quelle: „Äußerungen des Vorhabenträgers“ gegenüber Einwendung der Stadt Mannheim, 2018, S. 21

Richtig ist, dass sich für die gesamte Zubringerstrecke die Güterzugverkehre von **80** (2015) auf **160** (Prognose 2025 mit Riedbahnausbau) auf **280** (Prognose 2025 mit NBS F-MA und Verkehrslenkung) erhöhen werden, sofern die aktuelle Planung der NBS realisiert wird.

Richtig ist, dass dies den Lärm erhöhen und zusätzliche gesundheitliche Schäden bewirken wird.



Zugzahlentwicklung nachts

Heute auf der Riedbahn-Ost: Rund 25 GZ nachts
alle 20 min ein Güterzug

Morgen (2025) auf der Riedbahn-Ost: 183 GZ **nachts**
alle 2,6 min ein Güterzug

Übermorgen (> 2025) auf der Riedbahn-Ost
weitere Steigerungen zu erwarten

Hier wird eine
Verachtfachung des nächtlichen Güterzugverkehrs
geplant

Ausbau Riedbahn-Ost: Präjudizierung



S-Bahn zieht **Güterzüge** nach Mannheim -
Blumenau, Schönau, Waldhof, Luzenberg, Gartenstadt, Käfertal,
Centro Verde, Feudenheim, Neuostheim, Neuhermsheim, Casterfeld,
Rheinau, Friedrichsfeld, Alteichwald

Fazit



- Im Gegensatz zu den Stellungnahmen der DB
 - ist der Verkehr und die Lärmbelastung der östl. Riedbahn seit 29 Jahren **ingleisig**
 - besteht ein **Zusammenhang mit der NBS F-MA**, um zusätzliche Kapazitäten zu schaffen
 - hören die **Zubringerstrecken**-Anlieger dieselben Zugzahlsteigerungen wie diejenigen innerhalb des Ausbaugesbietes
- Durch das Projekt wird dem Gedanken der **EU-Umgebungslärmrichtlinie** zuwidergehandelt
- Durch das Projekt wird Art. 2 Abs. 2 GG – **Recht auf körperliche Unversehrtheit** - missachtet
- **Koalitionsvereinbarung** (Lärminderung) und **TEN-Beschluss** (Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze) werden missachtet
- Mit der Planung bzw. Inkaufnahme von 280 Güterzügen täglich – mehr als im Mittelrheintal heute – wird ein **unverhältnismäßig** großer Kollateralschaden in Kauf genommen.

Wir fordern: Maßnahmen an der östlichen Riedbahn sind im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für den Bahnkorridor Rhein/Main-Rhein/Neckar-Karlsruhe zu planen.



Keine Lärmhölle Mannheim!

Danke für Ihre Aufmerksamkeit



Anhang



Anhang 1

Korridorstudie: Prognose 2025

Tagesprognose 2025 mit NBS für durchschnittliche Werktage (GV) bzw. ganzwöchentlich (PV)

Verkehr auf Mannheimer Riedbahn-Ost:

253 GZ ohne Verkehrslenkung

280 GZ mit Verkehrslenkung
(s. nächste Folie)

Quelle:
Mail der DB vom 19.2.18 an die Mitglieder der AG 2 „Verkehrskonzeption“ und der AG 3 „Lärmentwicklung Bestandsstrecken“

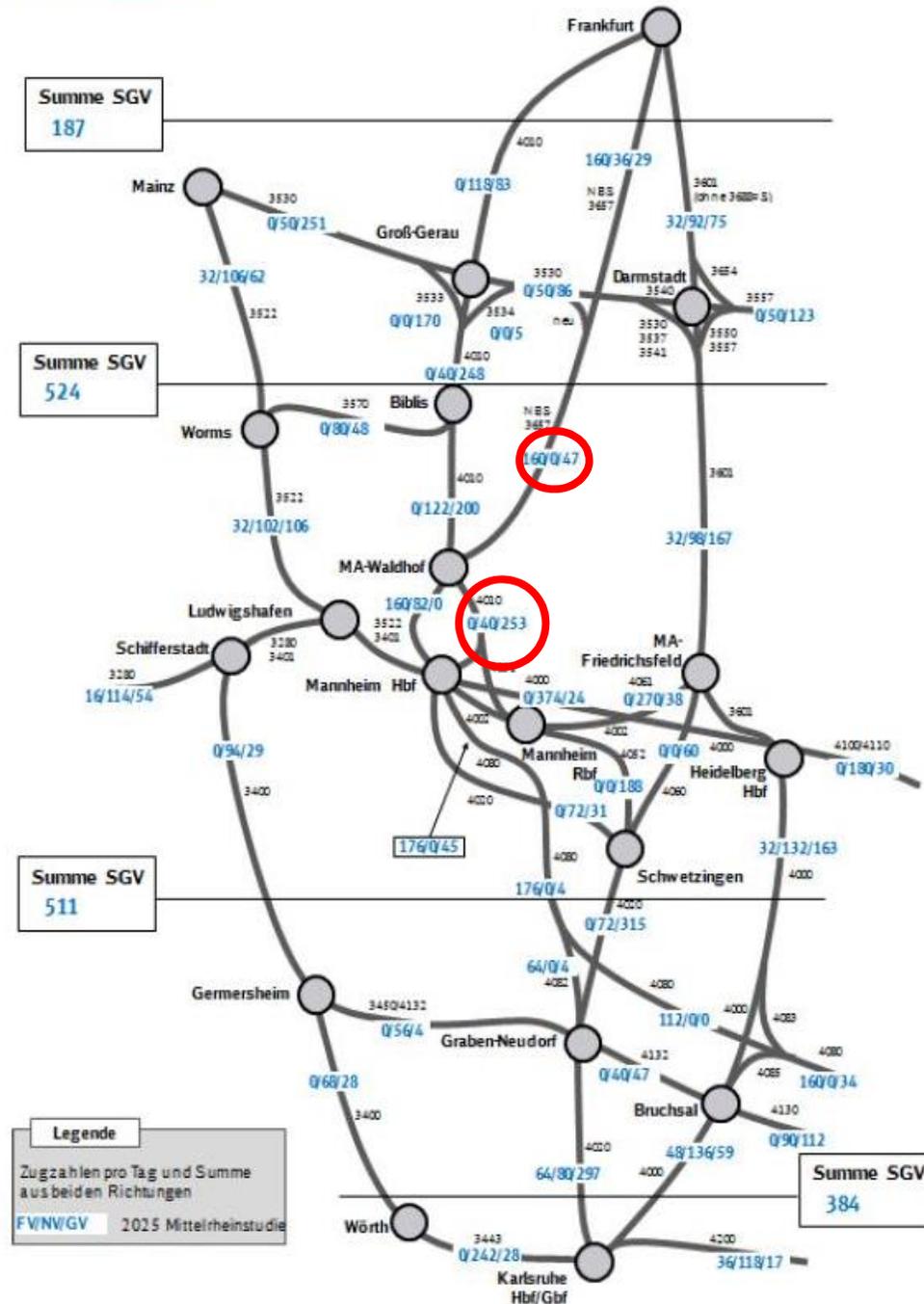


Abbildung 2: Zuggahlen im Großraum Mainz/Frankfurt - Mannheim - Karlsruhe



DB-Konzept Verkehrslenkung: Prognose 2025

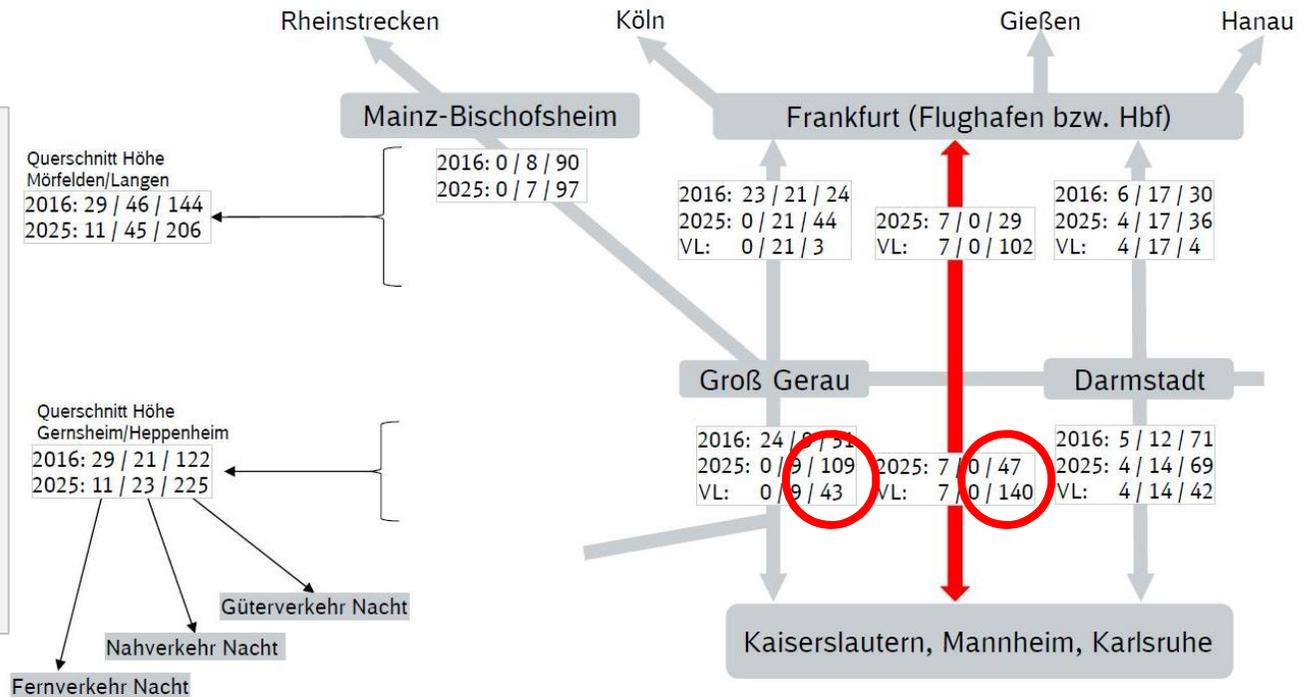
Zugzahlen **in der Nacht** im Korridor Frankfurt-Mannheim mit Verkehrslenkung (VL)

Verkehrslenkung:

140-47 = 93 GZ mehr auf NBS
 109-43 = 66 GZ weniger auf hessischer Riedbahn

→ 93-66 = **27 GZ mehr** auf **Mannheimer Riedbahn-Ost (nachts)**

In Summe 140+43=183 GZ nachts, **in 8 Nachtstunden** entsprechend **alle 2,6 min ein GZ**



Legende: 2025: ... ohne Verkehrslenkung
 VL: ... mit Verkehrslenkung

Quelle:
 Präsentation der DB im „Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar“
 auf der 3. Sitzung der AG 2 „Verkehrskonzeption“ am 22.2.18