



BI GESBIM „Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim“

- Gegründet 2015, mit über 20 Gemeinschaften und Vereinen
- Mitglied der im Dez. 2015 gegründeten **Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21 (IG BRN 21)**
Zusammenschluss von aktuell fünf lokalen Bürgerinitiativen aus Hessen und Baden-Württemberg im Rhein-Neckar-Gebiet
- Tritt ein für eine nachhaltige Infrastrukturentwicklung
 - Schwerpunkt Schienengüterverkehr und Schienenpersonennahverkehr
 - Schwerpunkt Lärmschutz (auch an Bestandsstrecken)
 - Schwerpunkt Naturschutz (schonender Umgang mit Naturressourcen)

GESBIM Kernteam

Für Mannheim Nord:

Martina Irmischer, Nordhäuser Weg 9, 68307 Mannheim
Telefon: 0621-773382, E-Mail: Martina.irmischer@gesbim.de

Für Mannheim Mitte:

Dipl. Ing. Norbert Jäger, Karl-Ladenburgstr. 47, 68163 Mannheim
Telefon: 0621-414651, E-Mail: norbert-ute@freenet.de

Dr. Gunther Mair, Karl-Ladenburgstr. 45, 68163 Mannheim
Telefon: 0172-2028165, E-Mail: gunther.mair@gesbim.de

Für Mannheim Süd:

Thomas Steinbrenner, Assenheimerstr. 7, 68219 Mannheim,
Telefon: 0621-8762247, E-Mail: sgm-casterfeld@verband-wohneigentum.de



BÜRGERINITIATIVE LAMPERTHEIM

Lebensraum vor ICE-Trasse!

BI Weinheim
Schutz vor Bahnlärm

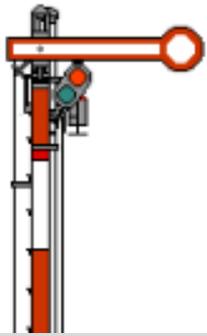


BgB - Bürgerinitiative gegen Bahnlärm e.V.

Mitglieder bei:

Interessengemeinschaft
Bahnregion
Rhein-Neckar 21





DAS SIGNAL steht auf **ROT** für aktuelle Bahnplanungen:

- S** **Stadt Mannheim** – verheerend für Stadtbild, Stadtklima, Stadtentwicklung
- I** **Investitionen** nicht nachhaltig, daher unwirtschaftlich u. folglich gesetzwidrig
- G** **Gefahrgut** – zusätzliche Gefahren im Mannheimer Stadtgebiet drohen
- N** **Naturschutz** – keine Zerstörung von Wald durch offene Tunnelbauweise
- A** **Auskömmliche Kapazität** - schon Prognose 2030+ lastet Knoten MA voll aus
- L** **Lärmschutz** - Menschen nicht geschützt, Gesundheit dauerhaft gefährdet²



S **Stadt Mannheim** – verheerend für Stadtbild, Stadtklima, Stadtentwicklung

- Aktuelle Schienenverkehrsplanung wirkt sich dauerhaft negativ aus
- Geplante Lärmschutzwände sind stadtbildprägend mit Zerschneidungswirkung, **keine Berliner Mauer** im Mannheimer Stadtgebiet
- Das Stadtklima wird dramatisch verschlechtert, Frischluft kann nicht zirkulieren
- Verlärmte Vororte werden entsiedelt oder zu sozial schwachen Gebieten
- Liegenschaften werden weniger wert – Vernichtung von privatem und volkswirtschaftlichem Eigentum
- OB der Stadt Mannheim und die Fraktionen ML/FW, FDP, CDU und SPD lehnen die aktuellen Planungen ab

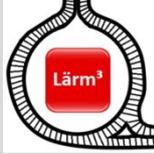




Investitionen - nicht nachhaltig, daher unwirtschaftlich u. folglich gesetzwidrig

- Geplante Mischverkehrsstrecken F-MA und Knoten Mannheim sind schon im Jahr der Inbetriebnahme vollkommen ausgelastet mit Verkehrsprognose 2030+
- Planzahlen 2040+ vom Bund im 1. Quartal 2025 erwartet. Zuwächse im Bereich Schienengüterverkehr gemäß Klimaschutzgesetz (Dez 2019) bislang nicht eingerechnet. Forderungen „Güter auf die Bahn“ jetzt umsetzen.
- Nur wenige Restkapazitäten nachts für Güterzüge auf Bestandsstrecken Ried- und Main-Neckarbahn
- Wegen mangelnder Kapazität keine Verkehrswende für Bahnpendler möglich
- Mischverkehre sind störanfällig und liefern eine schlechte Betriebsqualität, deshalb 2 separate zusätzliche Gleise für Güterzüge
- Keine Fehlinvestition für unzulängliche Planung



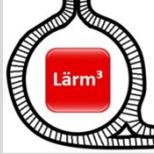


Aktuelle Planung im Zielnetz I BVWP 2030

- **ICE-Schnellfahrstrecke Frankfurt-Zeppelinheim bis Mannheim Nord (Waldhof),**
auf der nachts per Verkehrslenkung auch Güterzüge fahren sollen
 - Beteiligungsforum F-MA
 - Verfahren in parlamentarischer Befassung – Bundestag entscheidet aufgrund Prognose 2030

- **Mischverkehrsstrecke Mannheim Waldhof-Karlsruhe**
als Lückenschluss zum Ausbau Karlsruhe-Basel
 - Dialogforum MA-KA
 - Vorzugsvariante soll Anfang 2025 feststehen
aufgrund Prognose 2024

- **Knoten Mannheim**
später in die Planungen MA-KA mit einbezogen
 - Für Stadt Mannheim das Risiko des Präjudiz
(Planstellung im Norden, während Süden noch Vorzugsvariante gesucht wird)



Tragweite des Jahrhundertprojektes Zielnetz I BVWP 2030

- **Planungen über die gesamte Strecke aus einem Guss**
Keine Planfeststellung im Norden bis MA-Waldhof, ohne dass die Vorzugsvariante MA-Waldhof / Karlsruhe feststeht. Doppelte Planungen und Ausgaben vermeiden.
- **Planung für die kommenden Dekaden**
Warum auf weitere Prognosen warten?
Schon mit Prognose 2030 sind die Strecken F-MA und Konten MA in der Tagscheibe voll ausgelastet. In der Nacht nur geringere Zuwächse an Güterzügen auf den Bestandsstrecken möglich.
- **Klimaschutz und Verkehrswende keine leeren Worte**
Der Wirtschaftsstandort, Pendler und Anwohner brauchen eine praxistaugliche Alternative zum motorisierten Individual- und LKW-Verkehr. Nur mit weiterer Schienenkapazität umsetzbar.



Auf dem Europa-Bahnkorridor Oberrheintal wird aktuell in die Infrastruktur investiert

Wir sehen diese Investitionen unter einem dreistufigen Ansatz:

1. Europäisch: Strategische Behandlung des Nadelöhrs Rheintal
2. National: Klimaschutzgesetz / Verkehrswende
3. Regional: Für den Bereich Main/Rhein/Neckar Aufwertung
 - durch mehr ÖSPNV
 - durch zuverlässigen SGV
 - und mehr Lärmschutz

Wir sind der Ansicht, dass im Bereich Frankfurt – Mannheim durch die aktuellen Planungen nicht genügend Trassenkapazität bereitgestellt werden wird

Dies soll in den Folien mit Zugzahl-Szenarien erläutert werden



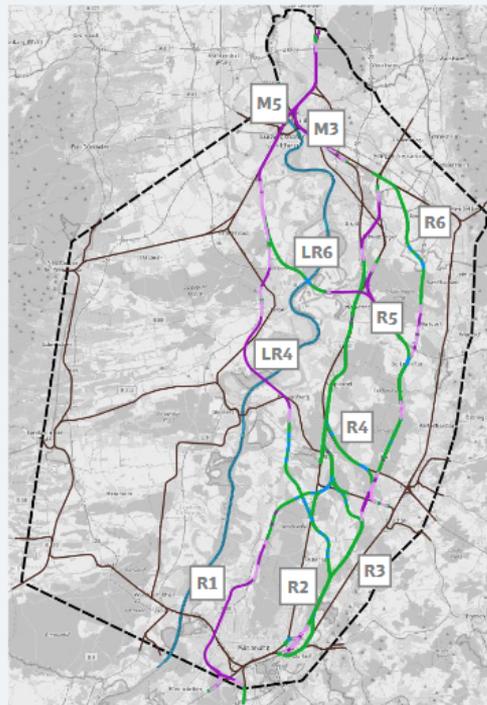
Ergebnis des aktuellen Planungsstands sind zwei Optionen, die vertiefend im Rahmen des Variantenvergleichs untersucht werden.



Stand 6|2023

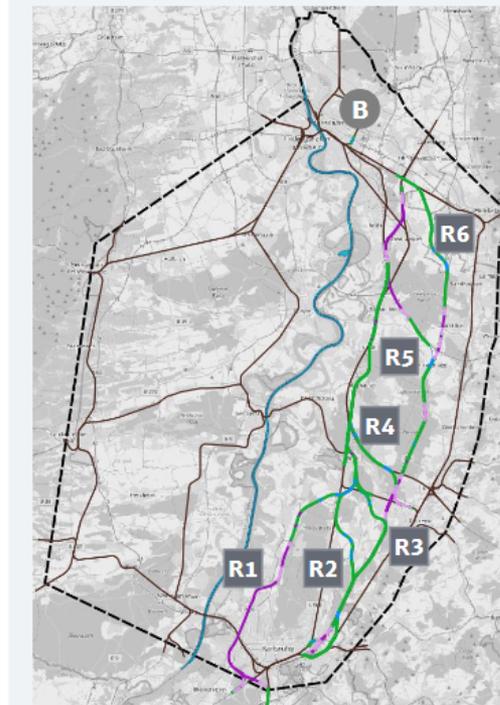
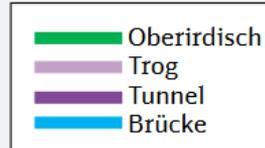
Änderungen vorbehalten

Weiteres Vorgehen für Variantenvergleich



Option „Mannheim mit 2 zusätzlichen Gleisen“

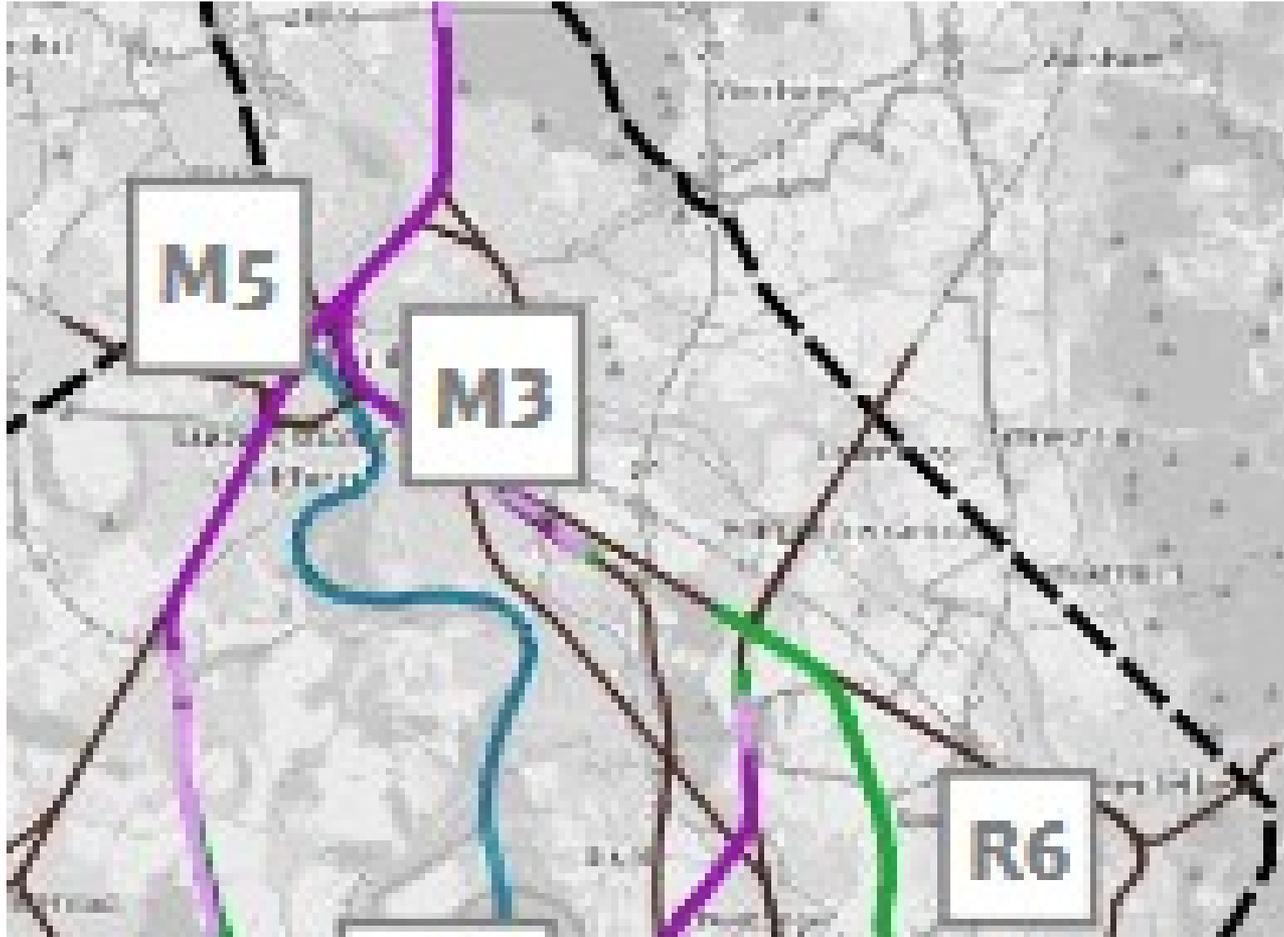
- Es werden in Mannheim **zwei zusätzliche Gleise** benötigt.
- Für diese Option werden **8 Linienvarianten** vertiefend untersucht und miteinander verglichen.



Option „Mannheim ohne 2 zusätzliche Gleise“

- Es werden in Mannheim **keine zusätzlichen Gleise** benötigt.
- Für diese Option werden **6 Linienvarianten** vertiefend untersucht und miteinander verglichen.

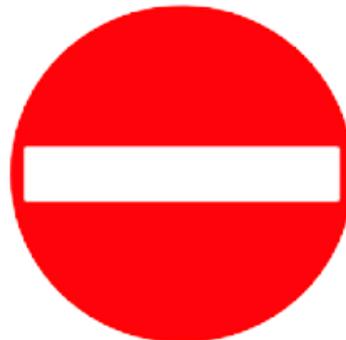
Anspruch ist, eine **rechtssichere Variantauswahl** zu treffen.
Wesentlich für die **Entscheidung** wird die **Zugzahlenprognose 2040** sein.





G **Gefahrgut** – zusätzliche Gefahren im Mannheimer Stadtgebiet drohen

- 17% der transportierten Güter ist Gefahrgut – ca. jeder 6. Waggon
289 Güterzüge à 25 Waggons / 6 = 1.204 Waggons täglich
- In unserer Region mit chemischer Industrie dürfte der Anteil noch höher sein
- Gutachten: Zur Vermeidung einer tödlichen Wirkung innerhalb von bis zu 30 Minuten ist für Fluorwasserstoff ein Abstand von 650 m, für Chlor von 485 m vom Unfallort notwendig





BADEN 21

10 Jahre Konstruktiver Bahnprotest



Interessengemeinschaft
Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein
www.ig-bohr.de



Godinne
11.05.2011



Köln/Gremberg
15.03.2006



Lahr
08.06.1999

Bad Krozingen
15.04.1999



Müllheim
21.05.2011

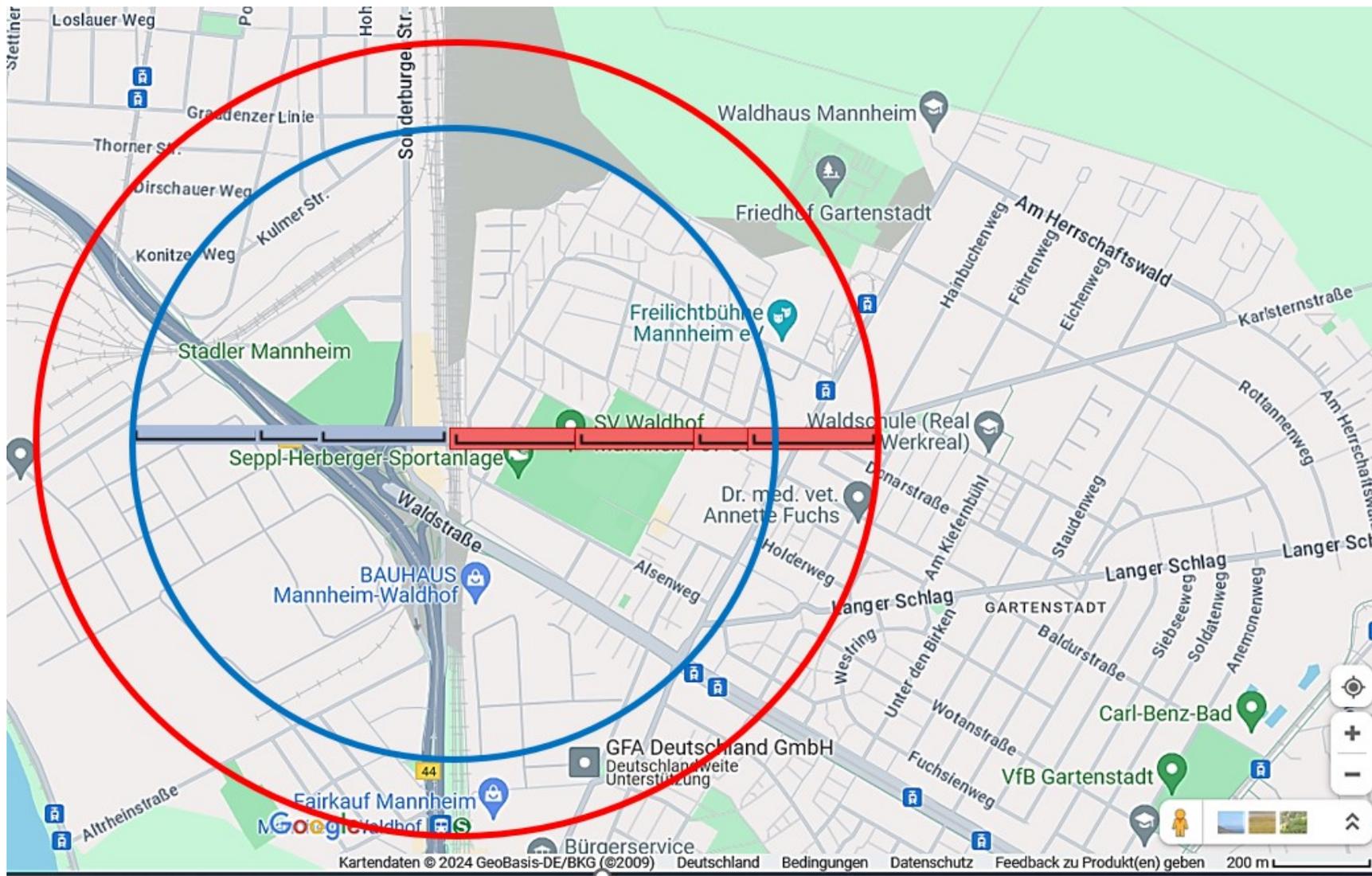


Zürich/Affoltern
08.03.1994



Viareggio
30.06.2009





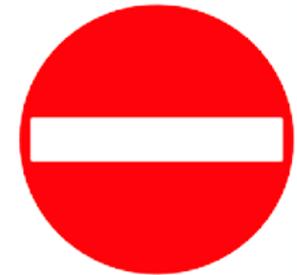
685m Wirkkreis Flourkohlenwasserstoff 30 min tödlich

485m Wirkkreis Chlor 30 min tödlich



N **Naturschutz** – keine Zerstörung von Wald durch offene Tunnelbauweise

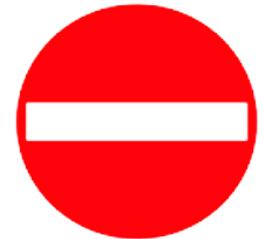
- Zum Schutz der Natur, Äcker wird in Südhessen ein 15 km langer bergmännischer Tunnel erforderlich
- Das erspart eine 40 m breite Schneise der Waldzerstörung und Landschaftszerstörung
- Der Tunnelmund wird in Mannheim Höhe Blumenau / Schönau gebaut
- Waldzerstörung droht. Genau dieser Wald wird derzeit als Umweltausgleichsmaßnahme für die ICE-Trasse umgebaut, um klimatisch resistenter zu werden
- Keine Zerstörung eines Waldes, der mit Steuergeldern für die Zukunft nachhaltig umgestaltet wurde





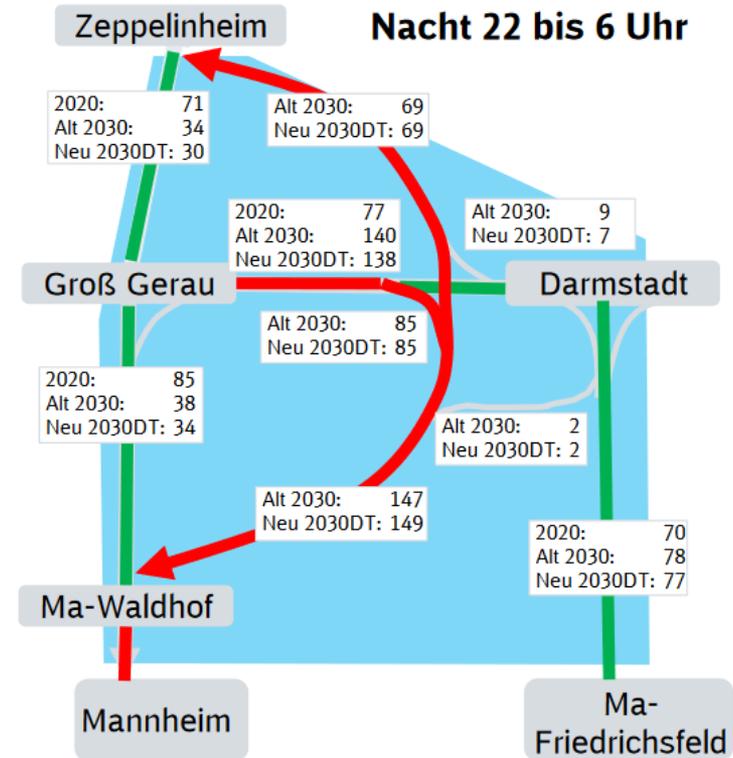
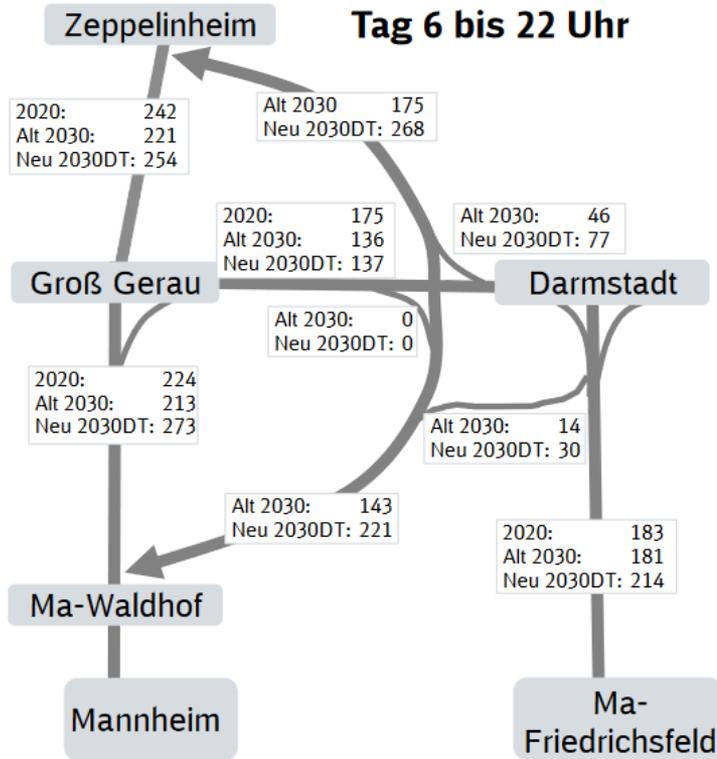
A Auskömmliche Kapazität - mit Prognose 2050+ planen

- Die **Kapazitäten werden mit Prognose 2030+** berechnet
- Es werden **täglich 289 Güterzüge** durch Mannheim fahren
- Dabei Zuwachs an Güterzügen laut Klimaschutzgesetz nicht berücksichtigt
- **Knoten Mannheim schon mit Prognose 2030+ voll ausgelastet**
- **Neubaustrecke F-MA ebenso mit Prognose 2030+ volla ausgelastet**
- Teilprojekt MA-KA: Regierungspräsidium Karlsruhe schreibt aufwärtskompatible Planung vor, falls Prognose 2040 nicht rechtzeitig vorliegt
- Wirtschaftsstandort, Stadtentwicklung und Lebensqualität nachhaltig beeinträchtigt





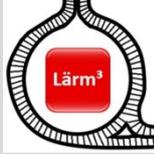
Zugzahlen im Korridor Frankfurt-Mannheim mit Verkehrslenkung Gesamt: Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr



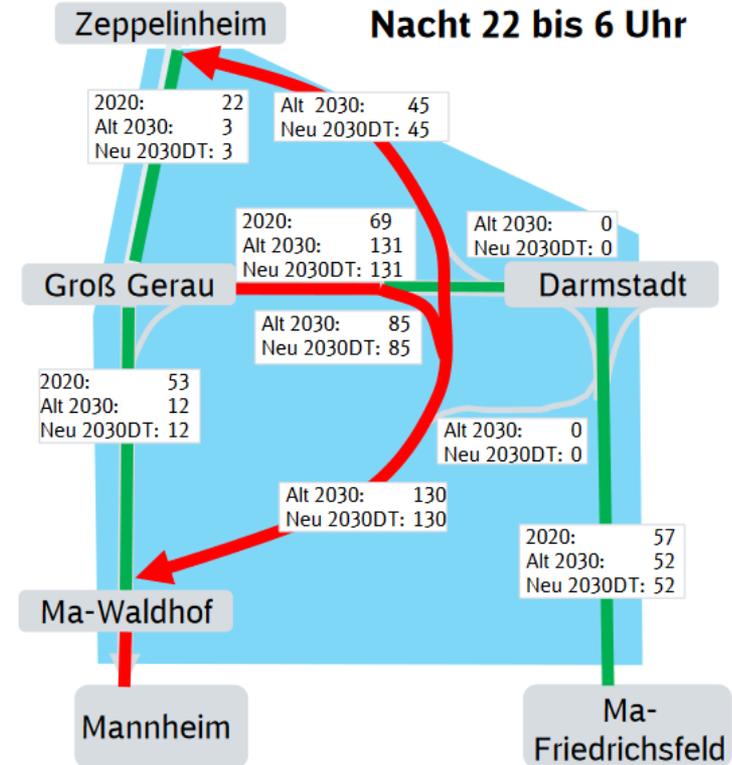
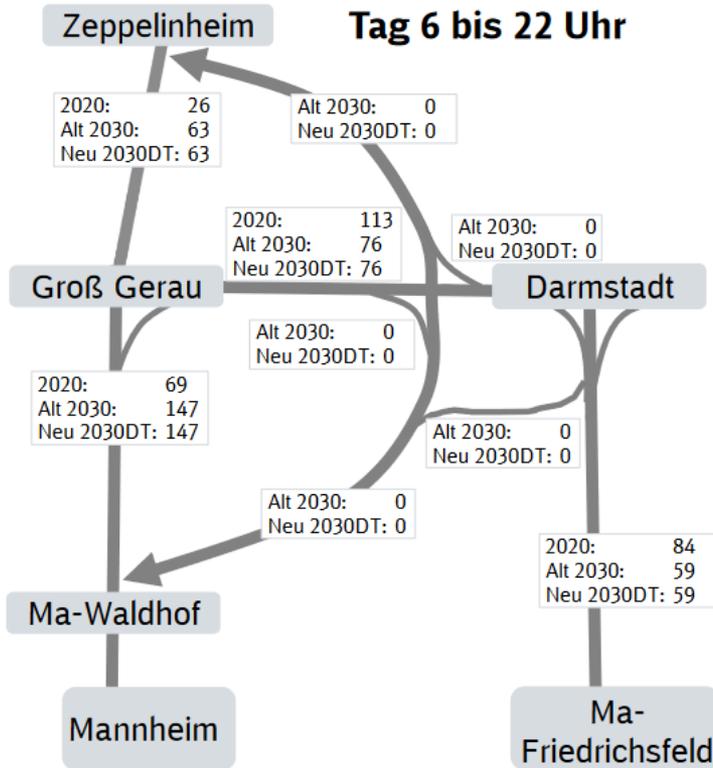
Legende:

- 2020: Musterwoche KW 03/2020
- Alt: 2030: Prognose 2030 mit Verkehrslenkung SGV
- Neu: 2030DT: Prognose 2030 Deutschland-Takt mit Verkehrslenkung SGV

(1) In Summe 968 Zügen pro Tag im Querschnitt Mannheim, linksrheinische Zahlen fehlen



Zugzahlen im Korridor Frankfurt-Mannheim mit Verkehrslenkung Güterverkehr



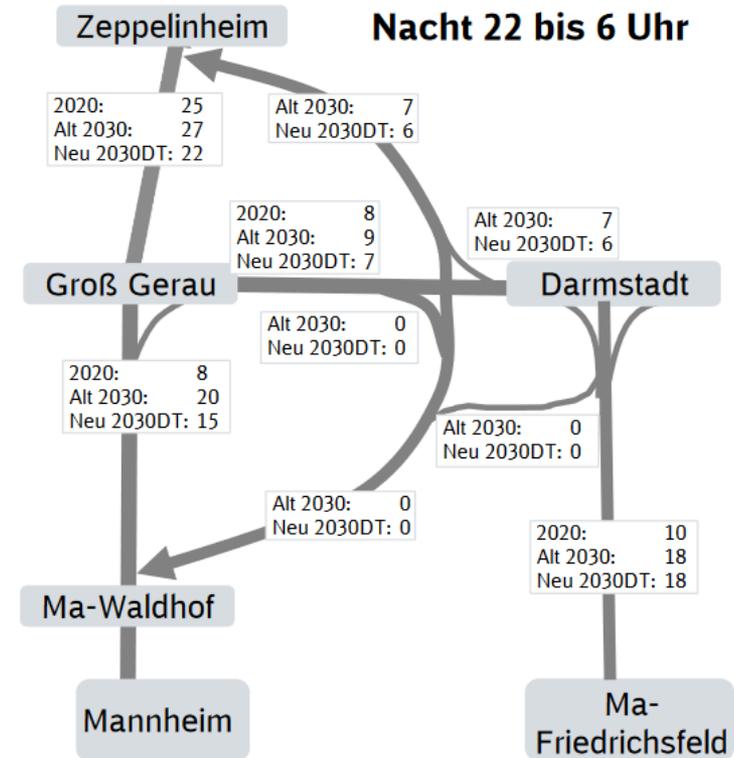
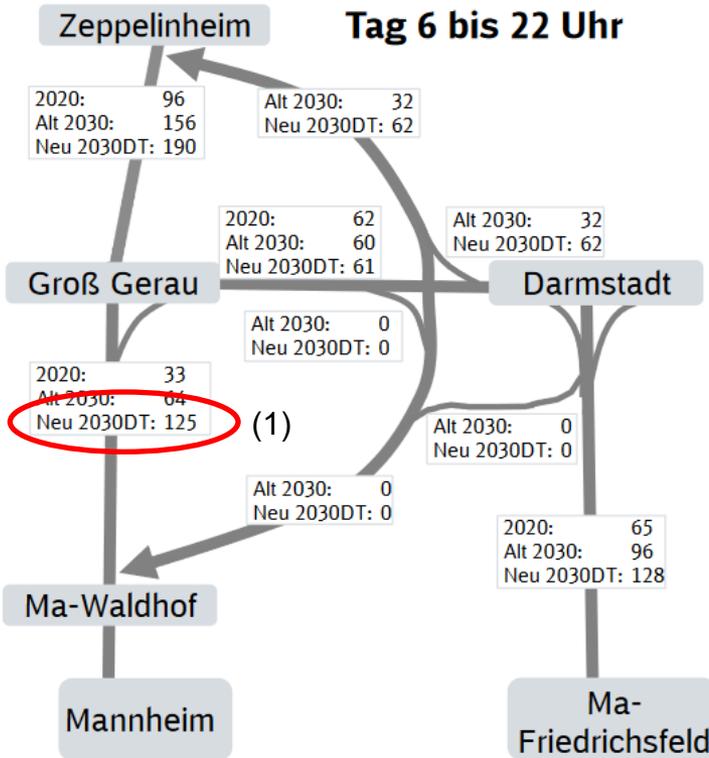
- Legende:**
- 2020: Musterwoche KW 03/2020
 - Alt: 2030: Prognose 2030 mit Verkehrslenkung SGV
 - Neu: 2030DT: Prognose 2030 Deutschland-Takt mit Verkehrslenkung SGV

(1) In Summe 142 Güterzüge pro Nacht 22 Uhr – 6 Uhr mitten durch Mannheim, alle 3 ½ Minuten ein Güterzug.



Zugzahlen im Korridor Frankfurt-Mannheim mit Verkehrslenkung

Nahverkehr



Legende:
 - 2020: Musterwoche KW 03/2020
 - Alt 2030: Prognose 2030
 - Neu 2030DT: Prognose 2030 Deutschland-Takt
 DB Netz AG | Jörg Ritzert | 5. Dezember 2022



(1) 125 Züge von 6 – 22 Uhr laut DB in Mannheim – diese werden auf Riedbahn West und Ost aufgeteilt.
 15 min Takt gerechnet für Riedbahn- West (Hbf.) alleine 128 Züge in der Tagscheibe, laut PFB Ausbau Riedbahn-Ost
 38 Züge.



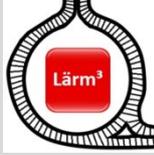
Auszug aus der interaktiven Karte der DB im Dialogforum MA-KA

In Summe 941 Züge pro Tag im Querschnitt Mannheim (ohne linksrheinisch)



1 Aktuelle Belastung und Prognose am Querschnitt 1

	Aktuell	2030
Personenfernverkehr	183	282
Personennahverkehr	157	290
Schienengüterverkehr	250	369
Züge pro Tag	590	941



II Nördlicher Zu- und Ablauf von Mannheim

Der Güterverkehr nutzt die nördlichen Zulaufstrecken auf Mannheim gemäß der Quelle/Ziel-Relation kapazitätsoptimal

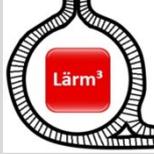


Führung SGV nördlich Mannheim im Tageszeitraum

- 1** Strecke 3522 mit **Personenverkehr** der **Prognose 2030 Deutschlandtakt** (DT) und zwingend über die Strecke zu führenden **Güterzügen** (z.B. Pfalz, BASF) **voll ausgelastet**.
- 2** Strecke 4010 ist nach Inbetriebnahme der NBS Frankfurt – Mannheim **Hauptstrecke** für **Transit-Güterverkehr** und **Quelle/Ziel Mannheim** (z.B. ins West-Ost-System Rbf).
- 3** Die **NBS Frankfurt – Mannheim** kann im **Tageszeitraum keinen Güterverkehr** aufnehmen (mit ICE ausgelastet).
- 4** Strecke 3601 ist mit **Personenverkehr** der **Prognose 2030 DT** und zwingend über die Strecke zu führenden **Güterzügen** bereits **voll ausgelastet**.

➔ Ziel ist, kapazitätsoptimale Laufwege durch den Knoten Mannheim zu generieren





II Nördlicher Zu- und Ablauf von Mannheim

Im Nachtzeitraum wird nördlich Mannheim vorrangig die NBS Frankfurt – Mannheim für den Güterverkehr verwendet



Führung SGV nördlich Mannheim im Nachtzeitraum

- 1** Strecke 3522 verfügt über Restkapazitäten für den Güterverkehr – damit prädestiniert für Verkehre Richtung Pfalz und BASF.
- 2** Strecke 4010 verfügt über Restkapazitäten für den Güterverkehr – damit prädestiniert für Transit-Güterverkehre und Quelle/Ziel Mannheim.
- 3** Die NBS Frankfurt – Mannheim ist die Hauptstrecke für den Güterverkehr und wird bis zur Kapazitätsgrenze ausgelastet.
- 4** Strecke 3601 verfügt über Restkapazitäten für den Güterverkehr

➔ Ziel ist, vornehmlich die NBS Frankfurt – Mannheim als Hauptstrecke für den Güterverkehr zu nutzen

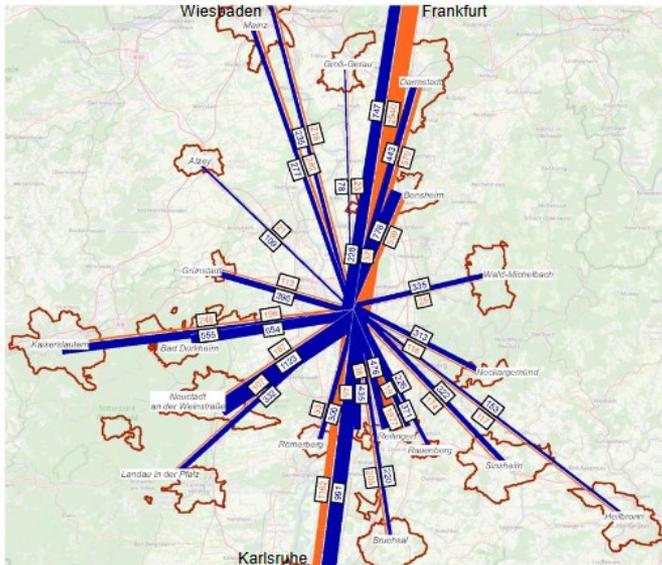




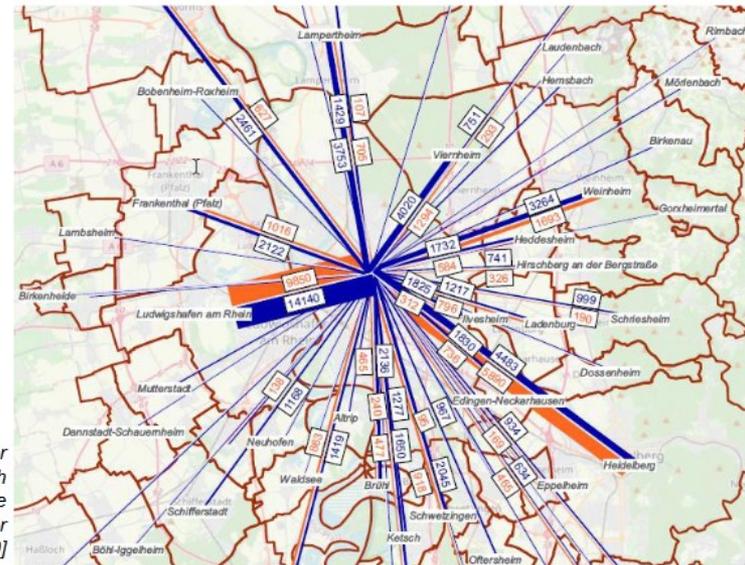
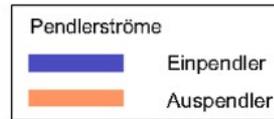
Projekt Masterplan Mobilität 2035 der Stadt Mannheim:

3. Straßennetz – Bedeutung Pendlerverkehr

- Verkehrsgeschehen in Mannheim maßgeblich durch Pendler mit beeinflusst:
 - ca. 115.000 Einpendler besetzen 60 % der Arbeitsplätze
 - ca. 55.000 bzw. 40 % der Arbeitnehmer pendeln aus
- Anteil Kfz-Nutzung hier deutlich höher → konkretere Angaben zur Mobilität der Pendler aus Verkehrsmodell zu erwarten (Anfang 2022)



Ausschnitt Pendler Fernbereich
[Quelle: Eigene Darstellung, Daten der Arbeitsagentur 2020]



Ausschnitt Pendler Nahbereich
[Quelle: Eigene Darstellung, Daten der Arbeitsagentur 2020]

Angebote für Berufspendler zum Umstieg auf den SPNV: Ein 15 min Takt der S-Bahn wird in politischen Kreisen gefordert. Die Weichen müssten im Neubauprojekt Frankfurt-Mannheim-Karlsruhe gestellt werden.



Mannheim
Baden-Württemberg

Bevölkerung 314.428
Tagesbevölkerung 383.277
Pendelsaldo 68.849

Pendlerströme in Mannheim

Quelle Statistische Ämter der Länder 2022

[Pendleratlas Deutschland - Statistische Ämter der Länder \(statistikportal.de\)](https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/Tabellen/pendler1.html)

Pendlerverkehr über die Stadtgrenze,
beide Richtungen 205.819 Pendler

Einpendelnde ca. 140.000 Pendler

Auspendelnde ca. 70.000 Pendler

Erwerbstätige nach benutztem Verkehrsmittel für den Hinweg zur Arbeitsstätte 2020 in %

Quelle Statistisches Bundesamt

[https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/
Tabellen/pendler1.html](https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/Tabellen/pendler1.html)

68% wählen den PKW (motorisierten Individualverkehr)

Pendelverkehr über Stadtgrenze,
beide Richtungen mit PKW ca. 140.000 Pendler

Einpendelnde

137.334

weiblich 56.270 | männlich 81.064

Quote 58,0 %

Auspendelnde

68.485

weiblich 28.279 | männlich 40.196

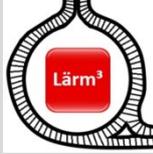
Quote 40,8 %

Innerörtlich Pendelnde

99.410

weiblich 49.108 | männlich 50.302

Männliche und weibliche Auspendelnde:
ohne Auspendelnde in das Ausland.



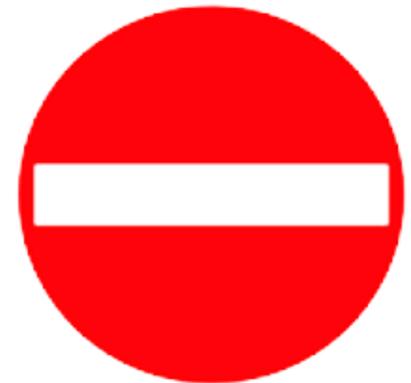
FAZIT:

Die Infrastruktur ist trotz Neubaustrecke an seiner Grenze

Die Neubaustrecke ist mit Prognose 2030 vollständig ausgelastet, erst recht im Jahr der Inbetriebnahme (Quelle: Beteiligungsforum F-MA)

Der Knoten Mannheim ist mit den Verkehrsströmen der Prognose 2030 am Tage schon an der Kapazitätsgrenze (Quelle: Dialogforum MA-KA)

Zur Erinnerung, wir schreiben das Jahr 2024!



Forderung:

Schieneinfrastruktur planen für die kommenden Dekaden, mit Prognose 2050+, um Pendlerströmen außerorts (ca. 140.000 Pendler pro Tag) eine Alternative zu ermöglichen

Keine Fehlinvestition für unzulängliche Planung



L Lärmschutz - Menschen nicht geschützt, Gesundheit dauerhaft gefährdet

- Schon mit Prognose 2030+ werden **täglich 289 Güterzüge** durch Mannheim fahren
- Davon 143 Güterzüge **in der Nacht (22 Uhr – 6 Uhr), alle 3 ½ Minuten einer**
- Die Strecken mit baulichen Veränderungen erhalten 6m hohe Lärmschutzwände, die **keinen ausreichenden Schutz** bieten, alle anderen erhalten keinen Schutz
- Es werden Lärmschutzfenster in notwendig, um Lärm zu ertragen.
- **Falschannahme:** DB rechnet mit Lärmbonus 3,4dB(A) aufgrund Umrüstung auf „leise Bremsen“. Jedoch hat nach Umrüstung heute die große Mehrzahl der Züge mehrere laut rumpelnde Flachstellen, die den "Flüstereffekt" völlig aufheben.
Der Bonus erlaubt eine Zugzahlverdopplung ohne Auswirkung auf Lärmschutz.
- Es werden Mittelungspegel zugrunde gelegt, wir hören aber jeden einzelnen Zug
- Lebensqualität und Gesundheit ist gefährdet, Eigentum vernichtet



Die Vorzugsvariante zwischen Einhausen/Lorsch und Mannheim-Waldhof verläuft im bergmännischen Tunnel



Die Vorteile der Vorzugsvariante auf einen Blick:

- **Hauptkriterium: wirtschaftlichste Alternative** (deutlich geringere Kosten insbesondere zur Variante „offene Bauweise“, auch klare Kostenunterschiede zu anderen bergmännischen Varianten wegen kürzerer Streckenführung (Tunnellänge))

Weitere Vorteile:

- **Kein Eingriff** in den Flusslauf der **Weschnitz**, da **Tunnel bereits ca. 1 km vorher beginnt und die Weschnitz bergmännisch unterfährt**
- **Keine Beeinträchtigung** der Bebauung im **Gewerbegebiet Lorsch**, da **andere unterirdische Streckenführung**
- **Keine Rodungen** im Lorscher/Lampertheimer Wald

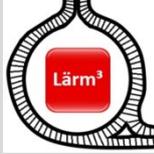


Nachhaltige Bahn-Bedarfsplanung nördl. Oberrheintal Vorzugsvariante NBS F-MA

BI GESBIM
Gesundheit statt Bahnlärm
in Mannheim



DB InfraGO AG | Jörg Ritzert | 4.3.2024



Für die Bereiche, in denen es bauliche Änderungen gibt, werden bis zu 6m hohe Lärmschutzwände geplant.

Diese schützen dennoch die Anrainer nicht ausreichend vor Lärm!

Es betrifft die Vororte / Stadtteile

- Blumenau
- Gartenstadt
- Schönau
- Waldhof
- Speckwegsiedlung

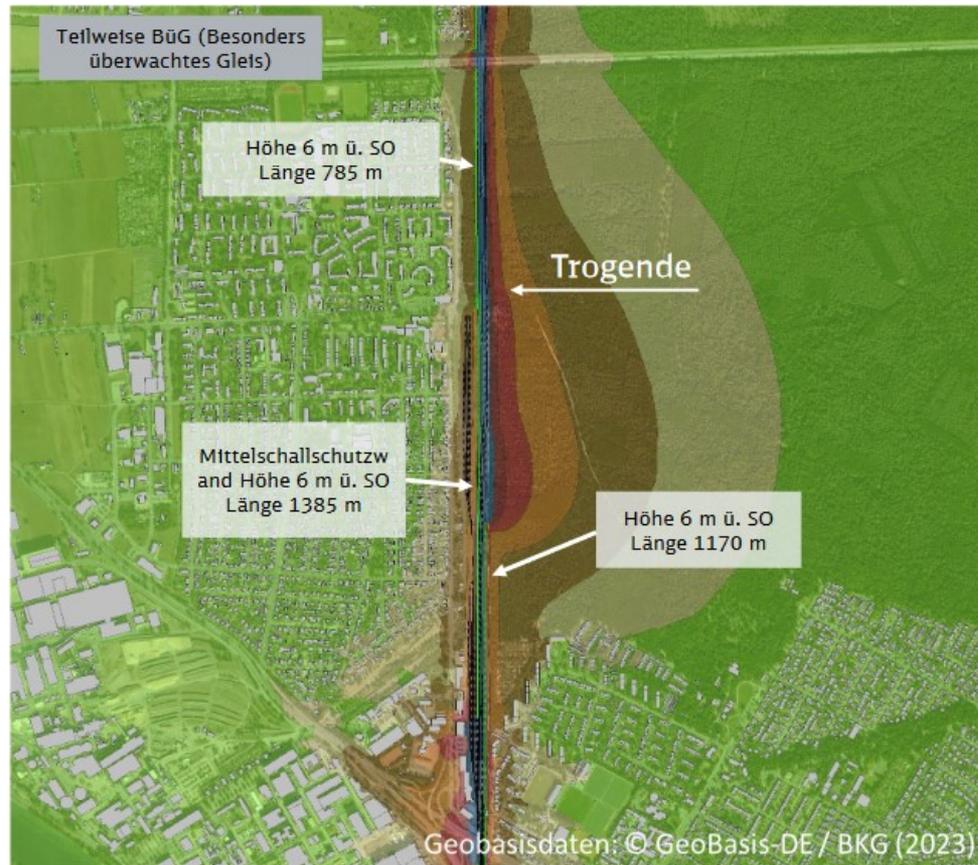
Neuostheim erhält schlechteren Lärmschutz, da Ausbau Riedbahn-Ost mit deutlich geringeren Zugzahlen gerechnet wurde

Die nachfolgenden Stadtteile erhalten keinen Lärmschutz

- Käfertal
- Käfertal Süd
- Herzogenried
- Neuhermsheim
- Friedrichsfeld
- Friedrichsfeld- Alteichwald
- Neckarau
- Pfingstberg/ Rheinau

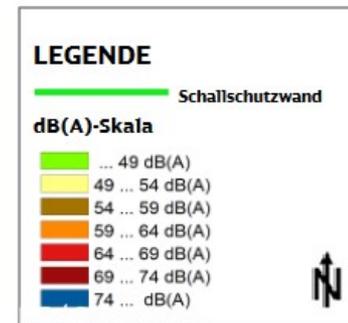


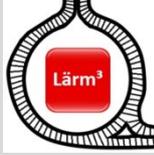
Mannheim-Schönau nachts 22 bis 6 Uhr Bahnlärm zukünftig mit Neubaustrecke S2



Ergebnis: In Mannheim-Schönau kann der gesetzliche Grenzwert von 49 dB(A) nachts entlang der Gleise **überwiegend nicht eingehalten werden.**

Zwischenstand

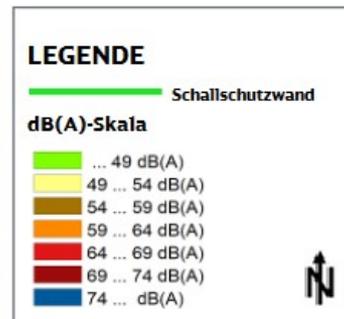




Mannheim-Gartenstadt und -Waldhof nachts 22 bis 6 Uhr Bahnlärm zukünftig mit Neubaustrecke S2

Ergebnis: In Mannheim-Gartenstadt und Mannheim-Waldhof kann der gesetzliche Grenzwert von 49 dB(A) nachts entlang der Gleise überwiegend nicht eingehalten werden.

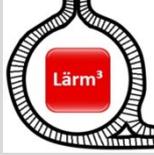
Zwischenstand



Jetzt die Weichen richtig stellen

keine 6 Meter hohen Lärmschutzwände, die nicht ausreichend schützen – Sündenfälle aus Südbaden

BI GESBIM
Gesundheit statt Bahnlärm
in Mannheim



BADEN 21

Konstruktiver Bahnprotest



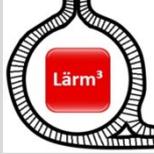
Interessengemeinschaft
Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein
www.ig-bohr.de



Sündenfall EIMELDINGEN



So
nicht!



FAZIT:

Während in Südhessen ein 15 km bergmännischer Tunnel im ländlichen Raum gebaut wird, taucht der gesamte Verkehr rechtzeitig auf, inklusive Gefahrgut, um oberirdisch durch Mannheim zu fahren.

Die Menschen in Mannheim müssen den Lärm ertragen, meterhoher Wände schützen nicht ausreichend. Lärm macht krank!

Die Menschen werden hinter Lärmschutzfenster verbannt. Es sinkt die Lebensqualität. Die Immobilien in den betroffenen Vororten verlieren an Wert.

Lärmgutachten sind geschönt, da Lärmbonus 3,4dB(A) eingerechnet aufgrund leiser Bremsen. Eine Falschannahme, da jeder Zug gleich mehrere Flachstellen aufweist. Der Bonus erlaubt eine Zugzahlverdopplung ohne Auswirkung auf den Lärmschutz.

Die Anrainer werden einer deutlich höheren Gefahr durch Gefahrguttransporte ausgesetzt.

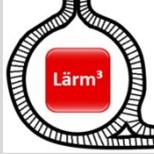
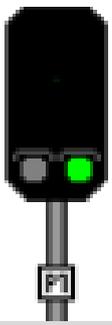


Das Stadtbild wird gestört, das Stadtklima wird nachhaltig geschädigt, die Entwicklung der Vororte wird entschieden behindert und die Stadt Mannheim hat gravierende finanzielle Einbußen zu tragen.

Forderung:

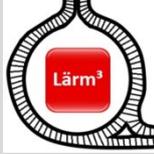
Den volkswirtschaftlichen Irrsinn von Gesundheitsgefährdung, Vernichtung von Eigentum im großen Stil, nachhaltiger Beeinträchtigung der Mannheimer Stadtentwicklung verhindern.

Eine Weiterführung des Tunnels ist erforderlich.



DAS SIGNAL steht in Mannheim auf **GRÜN** für einen Güterzugtunnel:

- S** Stadt Mannheim – Stadtentwicklung, aber sicher!
- I** Investitionen, nachhaltig für nächste Dekaden im Jahrhundertprojekt
- G** Gefahrgut außerhalb von Wohngebieten – für Sicherheit ist gesorgt
- N** Naturschutz – Wald erhalten durch schonende Bauweise
- A** Auskömmliche Kapazität – mit Prognose 2050+ rechnen
- L** Lärmschutz, bestmöglich für Lebensqualität und Gesundheit in Mannheim³³



Wir glauben, organisatorische Schwachstellen bei der Bahn-Infrastrukturplanung identifiziert zu haben

Wir fordern

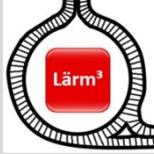
- a) die **Zuständigkeitslücke nationaler (Energiewende-) Sektorplan Verkehr vs. Länderzuständigkeit für Regional- und S-Bahn zu beenden**,
indem ein nationaler Rahmenplan für mittelfristige Steigerungsraten im Regionalverkehr vom Verkehrsministerium vorgegeben wird; ⁽¹⁾

- b) die **betriebswirtschaftlich teure Kurzsichtigkeit Planung mit Bedarfsplan 2030 ⁽²⁾ vs. Klimaschutzgesetz-orientierter Planung 2050 zu beenden**,
indem die DB bei Investitionsplanungen die Vorgabe erhält, nachhaltige Planzahlen mit einzubeziehen ⁽³⁾. Diese vorläufigen nachhaltigen Zahlen werden vom Verkehrsministerium vorgegeben.

(1) Diese Zuständigkeitslücke hat auch der **Bundesrechnungshof** identifiziert, siehe FAZ vom 9.2.22 „Schießt Bund unkontrolliert Milliarden in den ÖPNV?“
Zitat: „Der Bundesrechnungshof hat den ‚Förderdschunel‘ im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) scharf kritisiert und eine grundlegende Finanzierungsreform gefordert.“
Zitat: „Das Ergebnis [der Mischfinanzierung Bund – Länder] seien ‚jahrelange‘ Fehlentwicklungen, die der neue Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) dringend angehen müsse.“

(2) Der Bedarfsplan 2030 enthält die Konsequenzen des Klimaschutzgesetzes noch nicht und liegt damit systematisch zu niedrig.

(3) Investitionen in den Schienenverkehr benötigen typischerweise mehr als 10 Jahre Realisierungszeit und haben dann eine jahrzehntelange Wirkung. Ihr Effekt – im Sinne einer Kosten-Nutzen-Betrachtung oder einer Klimafolgenbetrachtung – wird also sinnvollerweise auch über Dekaden berechnet.
Klimaschutzplanung kann sich nicht auf den kurzsichtigen Blick der nächsten 10 Jahre beschränken, sofern Großprojekte betroffen sind.



Die folgenden Forderungen sind nicht neu und teilweise in der Regierungsvereinbarung enthalten.

Wir fordern

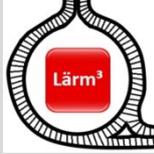
- a) Im **Bundesverkehrswegeplan Verschiebung von Mitteln für Neubaustrecken** von der Straße auf die Schiene

- a) Integration höherer **CO₂-Preise** und höherer **Kosten/Nutzen für Lärmerzeugung / Lärmvermeidung** (gemessen z. B. in dB(A) pro Person oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV) ⁽¹⁾ ⁽²⁾ in die **Rechenregeln der Kosten-Nutzen-Rechnung von Verkehrsprojekten**

- b) Förderung des Einzelwaggonverkehrs u.a. durch bundesweit flächendeckende Investition in **Verteilzentren Schiene-LKW** (KV-Terminals)

(1) Aus den Unterlagen der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim haben wir berechnet, dass eine eingesparte Passagierstunde im ICE mit 25 €/h Nutzen kalkuliert wird, während eine Lärmbeaufschlagung mit 52 dB(A) (L_{DEN}) mit 0,003 €/h oder 27 €/Jahr Schaden, oder eine Lärmbeaufschlagung mit 80 dB(A) (L_{DEN}) mit 0,05 €/h oder 438 €/Jahr Schaden kalkuliert wird. Diese Zahlen stehen in keinem sinnvollen Verhältnis zueinander und erklären, warum ICE-Strecken sich leicht, Güterzugstrecken aber viel schwerer finanzieren, auch wenn letztere zu erheblichen Lärmentlastungen auf Bestandsstrecken führen.

(2) Cave: Die „Lärmhalbierung“ durch Einführung von Verbundbremsen für Güterwaggons ist u. E. wirkungslos geblieben, da die lauteste spezifische Lärmquelle, die Flachstellen auf den Rädern, nicht abgenommen haben. Stichprobe Riedbahn bei Mannheim 2021: Durchschnittlich 2-3 Flachstellen pro Zug.



ANLAGE

RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 25. Juni 2002

über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Artikel 1

Ziele

(1) Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu werden schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

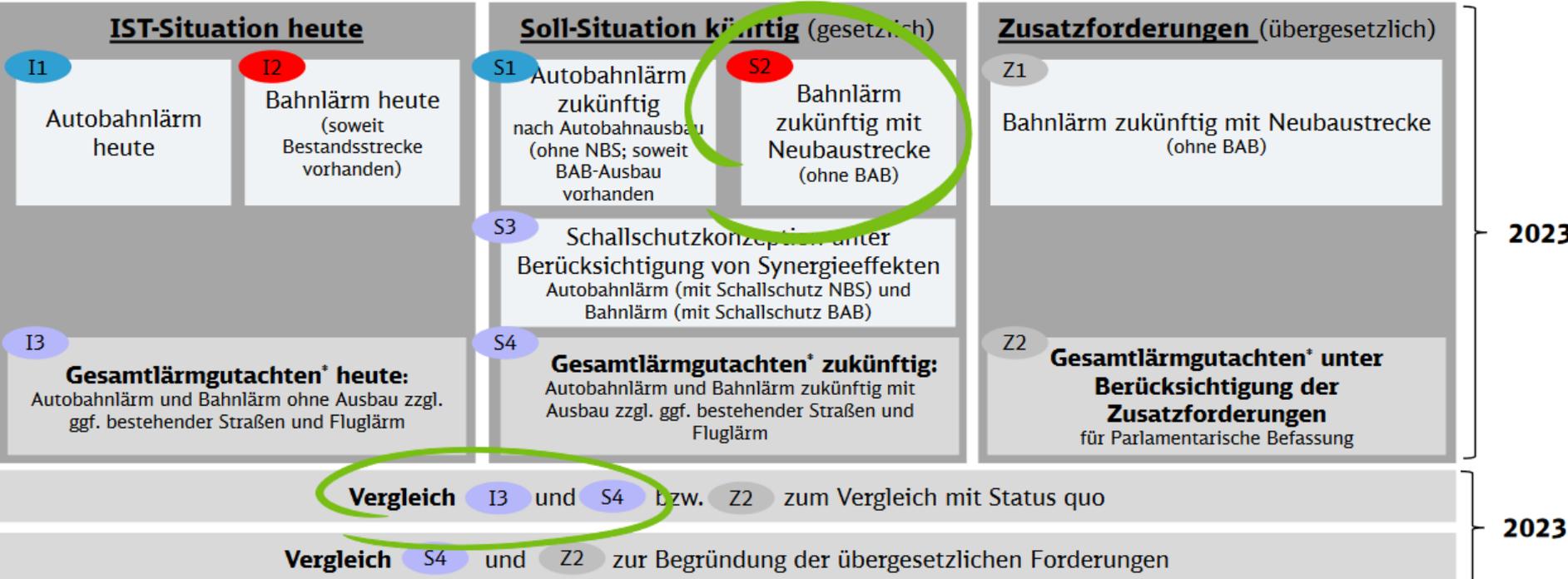
a) Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;

b) Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;

c) auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm so weit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.



Zur Festlegung der übergesetzlichen Forderungen im Bereich Schall für die Parlamentarische Befassung sind die grün markierten Untersuchungsergebnisse relevant **DB** InfraGO



Relevant für Projektbeiräte Notwendige Grundlagenuntersuchungen * auf Basis Gesundheitsgefährdung