

Stellungnahme

26.4.16



Bürgerinitiative
Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim

Mitglieder:

Siedler- und Eigenheimergem. MA-Blumenau e.V.
KIG Kultur- und Interessengem. MA-Schönau e.V.
Siedler- u. Wohneigentumsgem. Neueichwald I e.V.
Kleingärtnerverein Kirchwald e.V.
BI "Waldhof ohne Güterzuglärm"
Stadtteilverein Neuostheim e.V.
BI "Innovativer Lärmschutz Riedbahn Ost"
Eastsite I-II/IV-VIII Immob. GmbH & Co. KG
Siedlergemeinschaft MA-Neckarau
Gemeinnütziger Verein MA-Rheinau
BASF-Siedlergem. e.V. MA-Rheinau-Süd

Siedlergemeinschaft Mannheim-Schönau e.V. 1936
SPD-Ortsverein Schönau
SEG "Einigkeit" Gartenstadt e.V.
Siedlergemeinschaft MA-Speckweg e.V.
BI Stammtisch Centro Verde
BI "Lärmschutz Neuostheim 2013"
B.A.U. GmbH & Co. KG
BI "Neuhermsheim ohne Bahnlärm"
Siedler- u. Wohneigentumsgem. Ma-Casterfeld e.V.
Rheinauer Gewerbeverein e.V.
Siedlergemeinschaft MA-Friedrichsfeld e.V.

An:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 Korridor Mittelrhein Zielnetz I (2-004-V03)

Das Projekt "Korridor Mittelrhein: Zielnetz I" (2-004-V03) beinhaltet für die Metropolregion Rhein-Neckar und deren Umfeld u. a. die folgenden Einzelmaßnahmen mit direktem Bezug:

1. NBS Zeppelinheim - Mannheim Waldhof mit Vmax 300 km/h,
2. Zweites Gleis Mannheim-Käfertal - Mannheim-Rangierbahnhof.

Eine vom Verband Region Rhein-Neckar im Mai 2015 geforderte Verkehrslenkungsvariante ist nicht zu erkennen, ebensowenig die dort geforderten Aussagen zum Lärmschutz an Bestandsstrecken.

Wir befürchten:

1. Die geplante NBS wird so gut wie alle Güterzüge des Rheingrabens für immer auf die Bestandsstrecken verschieben mit den entsprechenden Konsequenzen für die Lärmbelastung der Anwohner, wie z. B. in Mannheim. Es geht um 400-500 Güterzüge bereits im Jahr 2030. Wir halten dies für nicht vereinbar mit der Gesetzgebung (Umgebungslärmrichtlinie) und mit den heutigen gesellschaftlichen Werten und Zielen. Das Grundrecht der körperlichen Unversehrtheit wird durch die geplante Lärmerhöhung mißachtet. Der Beschluss der Großen Koalition vom Januar 2016 "Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze" favorisiert für TEN-T-Strecken eine andere Vorgehensweise.
2. Diese Güterzüge werden bereits in kommenden Dekaden den Nahverkehr und dessen künftige Entwicklung behindern. Dies hat Einfluss auf die Gesamtbewertung des Bundesverkehrswegeplans.
3. Durch eine quasi reine ICE-Schnellfahrstrecke mit unter 200 Zügen pro Tag werden bereits in Kürze wieder Kapazitätsengpässe für die Summe der verschiedenen Verkehre entstehen. Das Projekt stellt also ein Provisorium dar, da zwei Gleise für relativ wenige Züge gebaut werden sollen, obwohl ein Trassenbedarf für die nächsten Dekaden von mehreren Hundert Zügen besteht. Durch die sich dadurch rasch wieder bildenden Engpässe wird auch die Pünktlichkeit der Bahn verschlechtert, ein Qualitätsmerkmal, das wichtiger scheinen mag als einige Minuten Zeitersparnis

für ICE auf der Strecke Frankfurt-Mannheim.

Auch hier ist ein Gesamtzusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan zu konstatieren. Das Projekt in der vorgestellten Form ist langfristig nicht kostengünstig, da es die Kapazitätsanforderungen der kommenden Dekaden nicht erfüllt.



Wir fordern deshalb, eine Neubaustrecke zu bauen, die die Aufgabe hat, die maximal mögliche Anzahl an Güterzügen des nördlichen Oberrheingrabens aufzunehmen, diese ist mit Vmax höchstens 200 km/h zu bauen.

Es ist durch juristische Vorschriften oder durch entsprechende Trassenpreisanreize dauerhaft und überprüfbar zu gewährleisten, dass der größte Teil des Rheinkorridor-Güterverkehrs darüber abgewickelt wird, zur Entlastung der Bestandsstrecken.

Auf den zweigleisigen Ausbau MA-Käfertal – MA Rbf sowie MA-Käfertal - MA Hbf im Sinne der Kapazitätserhöhung für Güterzüge wird verzichtet. Für Güterzüge ist eine Um/Unterfahrung für das gesamte Mannheimer Stadtgebiet zu bauen. Transitverkehr wird nicht oberirdisch über den Rangierbahnhof und das weitere Stadtgebiet geführt.

Der zweigleisige Ausbau im Bereich Mannheim-Neuostheim/Neuhermsheim ist im Vorgriff auf den BVWP von der DB bereits als Planfeststellungsverfahren eingereicht. Dieses halten wir für nicht genehmigungsfähig, sofern damit Güterzugverkehre gesteigert werden sollen, da es der Beschlusslage des BVWP vorgreift.

Sollte für den S-Bahn-Ausbau diese Zweigleisigkeit als erforderlich erachtet werden, fordern wir als Übergangslösung bis zur Fertigstellung der NBS ein Güterzugmoratorium mit den Eckdaten: Güterzugverkehr auf Riedbahn Ost und Riedbahn West nicht über dem Niveau von 2012. Aufstockung auf maximal den doppelten Verkehr durch vollständig auf Verbundbremsen umgerüstete Güterzüge möglich. Geschwindigkeitsreduzierung im Stadtgebiet. Keine Gefahrguttransporte tagsüber, wegen erhöhter Unfall-Gefährdung im neugeschaffenen Weichenbereich.

Grundsätzliche Entscheidungen inklusive Fahrkonzepten und Trassenverläufen werden in einem entscheidungsbefähigten politischen Gremium mit Bürgerbeteiligung in Anlehnung an den südbadischen Projektbeirat getroffen.

Das Projekt wird einer räumlichen, zeitlichen (Nachhaltigkeit der Investition) und gesellschaftlichen Gesamtbetrachtung unterworfen mit besonderer Berücksichtigung des Lärmniveaus, das oberhalb des gesetzlichen Anspruchs zu reduzieren ist.

Mit freundlichen Grüßen

Gunther Mair

Mitglied des Kernteams von GESBIM

Für Mannheim Nord: Martina Imscher, Nordhäuser Weg 9, 68307 Mannheim
Telefon: 0621-773382, E-Mail: Martina.irmscher@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: 0621-3247942, 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