

Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim

GESBIM



Seite

1-8

Lärm und Gesundheit

Daten des IfADo

(Leibnitz-Institut für Arbeitsforschung Dortmund) 2007

sowie Greiser-Studie, Zentrum für Sozialpolitik, Bremen

9-16

Vorbild Baden

IG BOHR (Bahnprotest Ober- und Hochrhein)

für Offenburger Tunnel und Freiburger Güterzugbypass

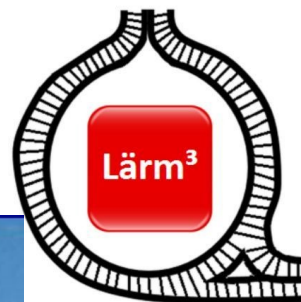
17-31

Mannheim

32-39

Back up

Wirkungen von Lärm auf die Gesundheit / IfADo



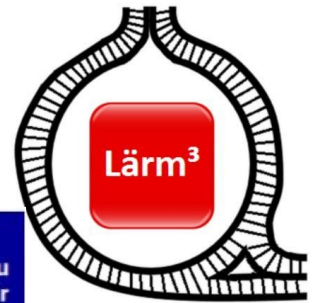
IfADo:
Leibniz-Institut
für
Arbeitsforschung
an der
TU Dortmund

Finanzierung:
1/3 Bund
1/3 Land NRW
1/3 Projekte

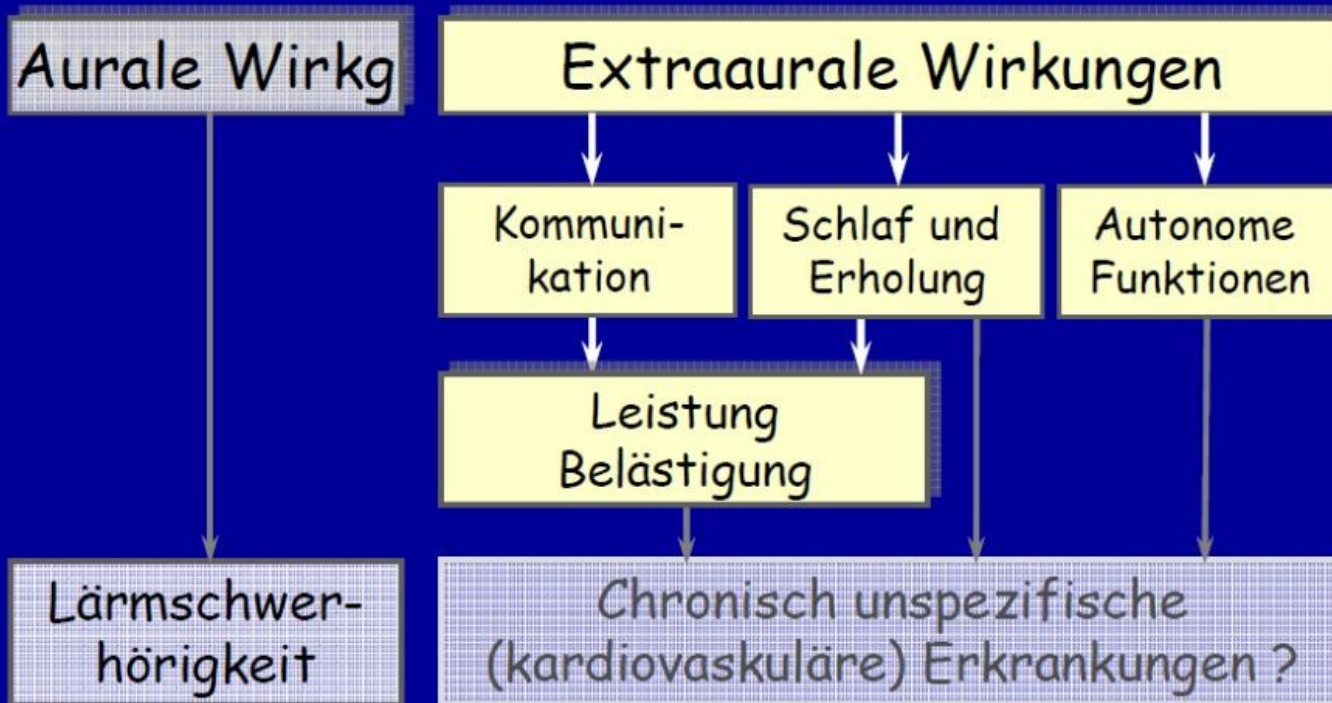
‘Leiser Verkehr‘ - Lärmwirkungen

15.11.07 Mainz

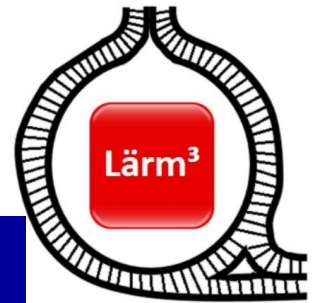
Übersicht Lärmwirkungen



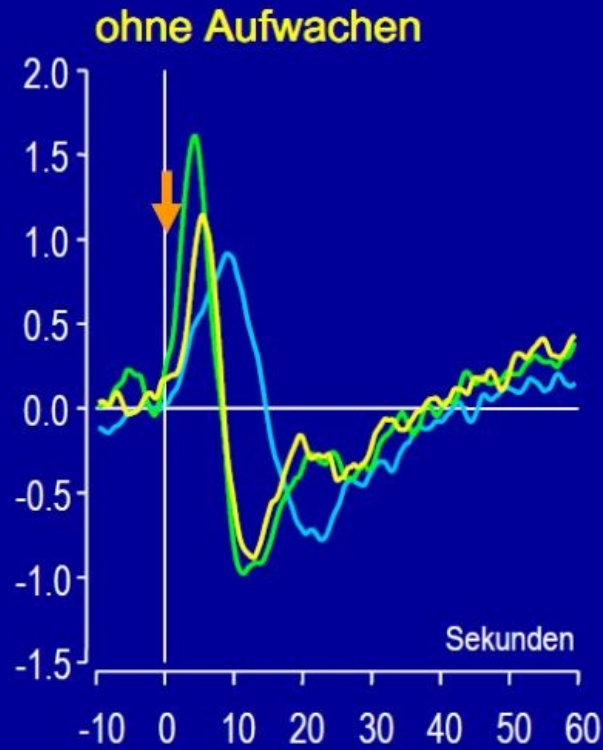
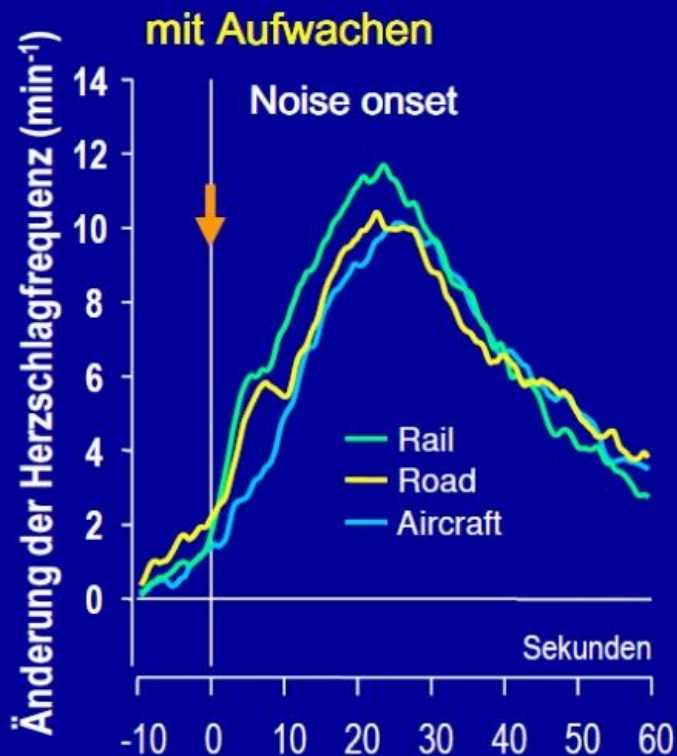
Lärmwirkungen



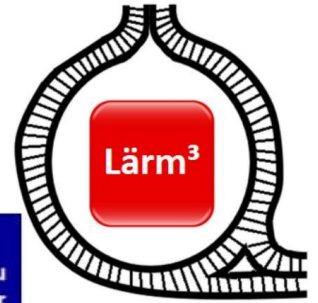
Nachtlärm und Herzschlag



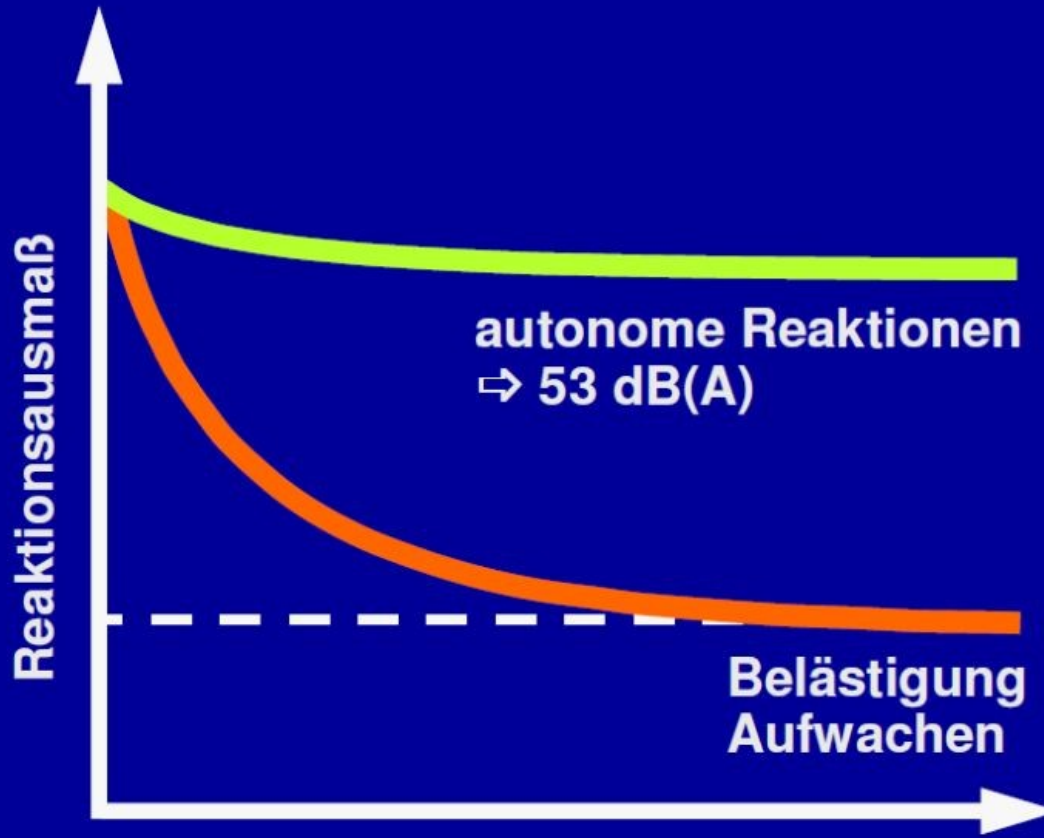
Monophasische/biphasische Änderung der Herzschlagfrequenz



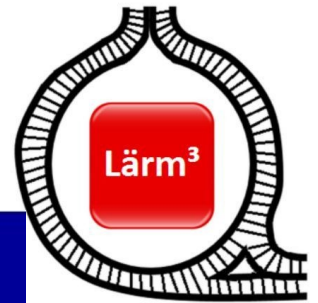
Gewöhnung?



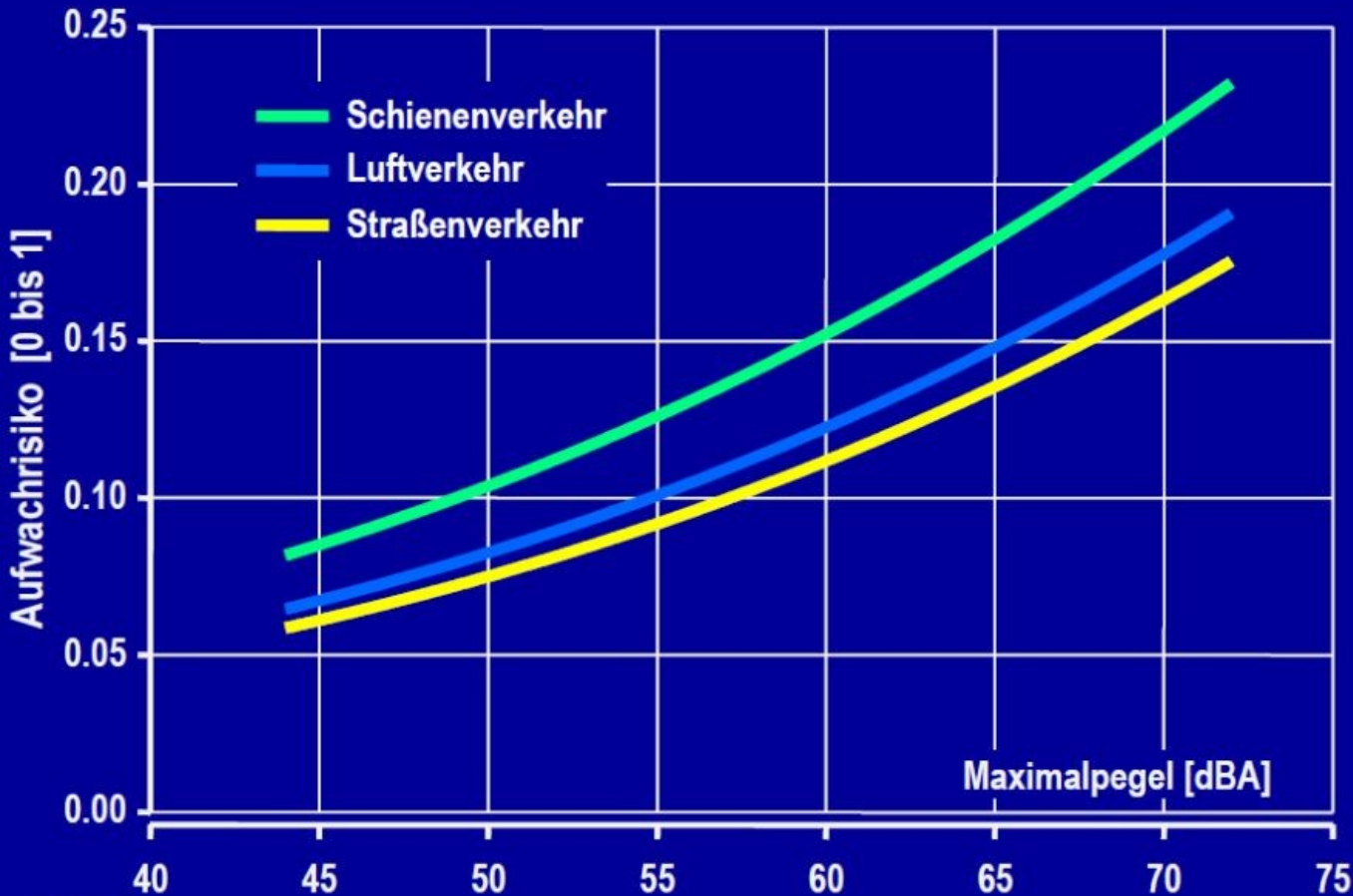
Gewöhnung an Lärm



Aufwach-Wirkung verschiedener Verkehre



Ereigniskorreliertes Aufwachen – Maximalpegel



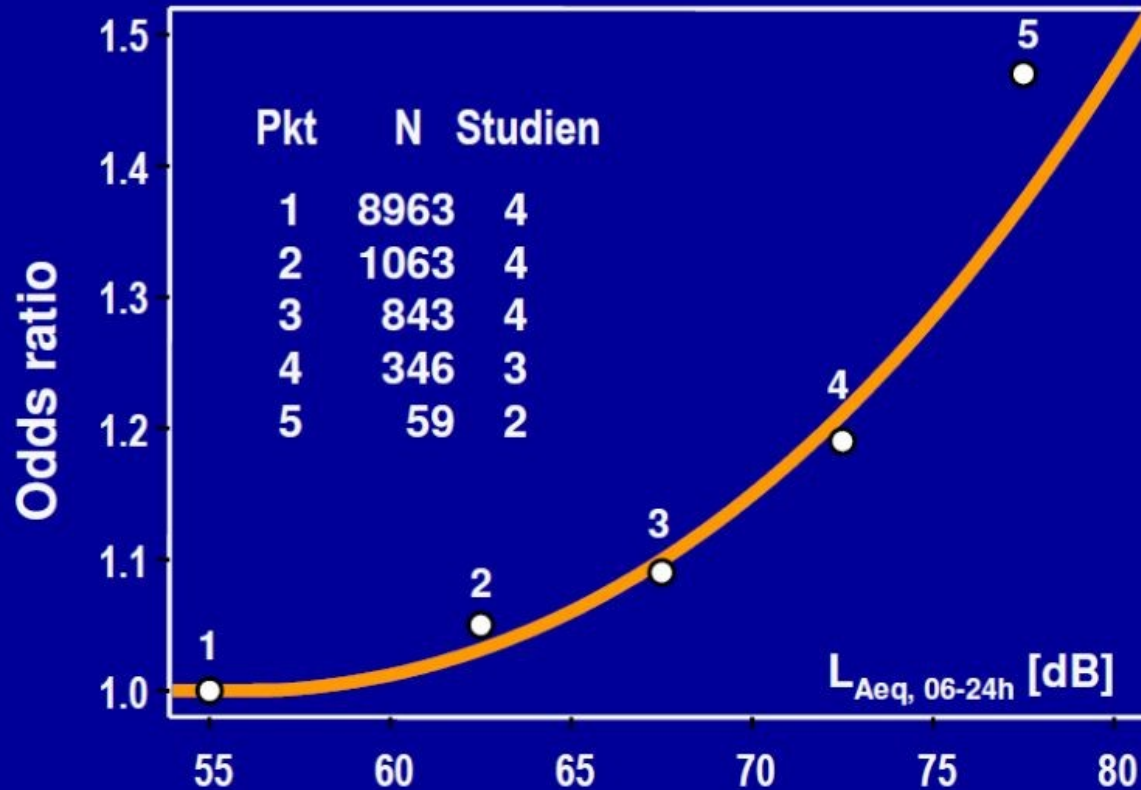
kein „Schienenbonus“, sondern ein „Schienenmalus“!

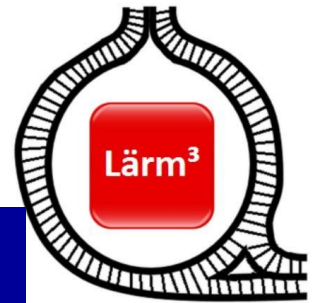
Lärm und Herzinfarkt-Risiko



Straßenverkehr – Infarktinzidenzen (Männer)

(Hypothese abgeleitet aus einer Metaanalyse, 4 Studien, Babisch 2006)





Lärm – ein Gesundheitsrisiko ?

Gesundheit ist nicht nur das Fehlen von Krankheit sondern ein Zustand vollkommenen physischen, psychischen und sozialen Wohlbefindens

➔ Lärmbekämpfung ist ein essenzielles Element des Gesundheitsschutzes

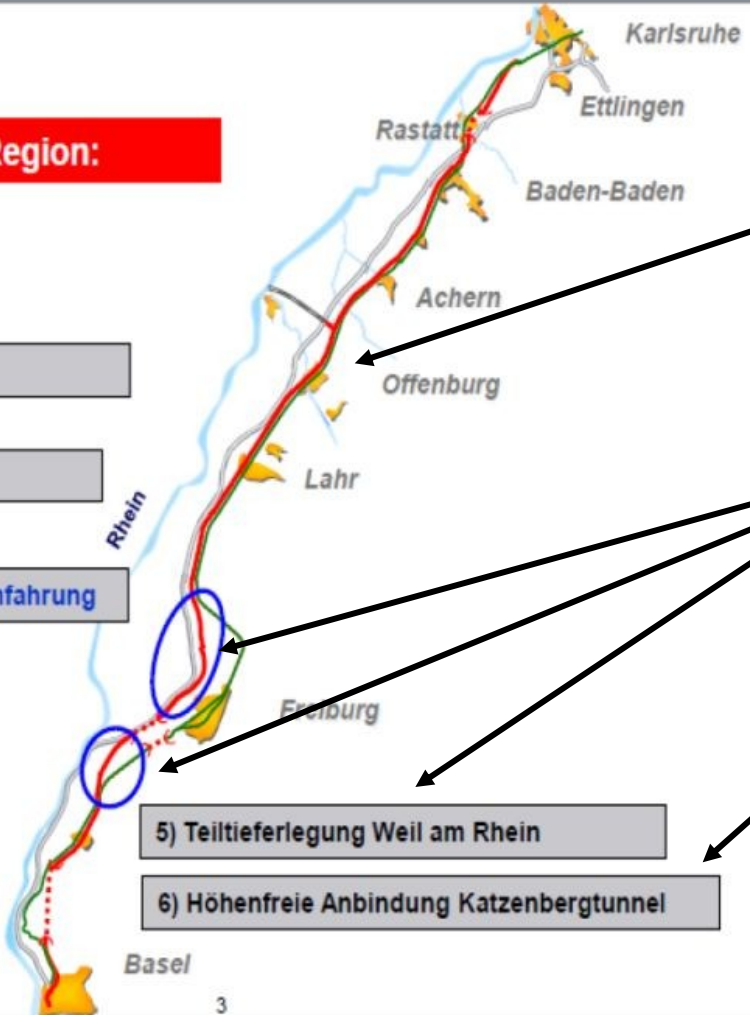
IG BOHR („Bahnprotest Ober- und Hochrhein“)



BADEN 21 – die Planungsalternative der Region

Kernforderungen der Region:

- 1) Güterzugtunnel Offenburg
- 2) Autobahnparallele Trasse
- 3) Maßnahmen an der Güterumfahrung
- 4) Bürgertrasse



5) Teiltieferlegung Weil am Rhein

6) Höhenfreie Anbindung Katzenbergtunnel

finanziert 2015
(1,2 Mrd. €)
finanziert 2015
(0,5 Mrd. €)

Trassenlage, (teil-)gedeckelte Tieflagen, Landschaftsbrücken: im Projektbeirat

Katzenbergtunnel für mehr Güterzug-Nutzung: Im Projektbeirat

Pegelminderung des Verkehrslärms seit 1970



Alles ist leiser geworden - nur nicht der Güterwagen auf der Schiene

K-Sohle bringt 5-7 dB (A)

Europäisches Umrüstungsprogramm 2010-2020 bereits weit verfehlt

Sündenfall Schienenbonus - er hat 30 Jahre lang Investitionen in lärmarmes rollendes Material verhindert



BADEN 21

Konstruktiver Bahnprotest

IG **BOHR**



Interessengemeinschaft
Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein

www.ig-bohr.de



Sündenfall **EIMELDINGEN**



So
nicht!

Güter auf die Schiene? Aber nicht durch die Wohngebiete



Güter auf die Schiene? Ja, aber ...

Weitsicht: Entlastung von Ortslagen vom Schwerverkehr durch Bau von

- Bundesautobahnen
- Ortsumfahrungen

Die Rückverlagerung des Schwerverkehrs via Schiene in die Wohnbebauung ist inakzeptabel!

→ Lärm und Gefahrgutrisiko, Verlust an Lebensqualität, Immobilienwertverlust, Schwächung der kommunalen Wirtschaftskraft, Einbußen an Zukunftsfähigkeit, ...

Keine Transitgüterzüge durch die Wohngebiete

Akzeptanz der Schiene steht auf dem Spiel!

Lärm als Seuche



**„Eines Tages wird
der Mensch den Lärm
ebenso unerbittlich
bekämpfen müssen
wie die Cholera
und die Pest!“**

Robert Koch
deutscher Mediziner und Bakteriologe
(1843–1910)

**Dieser Tag ist
schon längst
gekommen**



Projektbeirat Rheintalbahnhof

Ausbau der Rheintalbahnhof auf der politischen Ebene, wo die Entscheidungsträger sitzen

Vereinbarung vom 5.10.2009 (1. Sitzung des PB):

„Es gibt keinen Planfeststellungsbeschluss und keine Finanzierungsvereinbarung, bevor im Projektbeirat nicht abschließend beraten worden ist“

Ziel der Region: Umsetzung der Kernforderungen von BADEN 21 durch neue Planverfahren

Durchbruch 2012: Die Kernforderungen 3 und 4 werden realisiert - Bund und Land stellen 250 Mio.€ bereit

Verlagerung der Planung auf die politische Ebene



Die Vernunft kann sich mit größerer
Wucht dem Bösen entgegenstellen,
wenn der Zorn ihr dabei dienstbar
zur Hand geht

Papst Gregor der Große (6. Jahrhundert)



Kein passiver
Lärmschutz



Die Situation in Mannheim und der Region

dB-Zahlen leichtgemacht



	Schallpegel in dB(A)	Schallquelle
Schmerzschwelle	130	Düsenjäger in 7 m
	120	Verkehrsflugzeug in 7 m
Schädigungsbereich	110	Propellerflugzeug in 7 m
	100	Kreissäge, Diskothek in 7 m
	90	Presslufthammer, Güterzug in 7 m
Belästigungsbereich	80	Staubsauger, Personenzug in 7 m
	70	Rasenmäher, S-Bahn in 7 m
	60	Normales Gespräch in 1 m
Üblicher Tagespegel im Wohnbereich	50	Leise Radiomusik in 1 m
	40	Kühlschrank in 1 m
	30	Flüstern in 1 m
Leiser Bereich	20	Leichter Wind
	10	Schneefall
Hörschwelle	0	

vom Presslufthammer
zum Rasenmäher
in Schlaf- und Wohnzimmer

Güterzug 7 m

etwa Güterzug 20 m

etwa Güterzug 20 m mit
Lärmschutzwand 5 dB und
K-Bremse 5 dB

„Radiowecker“

Achtung: Die Schutzwerte 59/49 dB,
70/60 dB sind Mittelungspegel, keine
realen Pegel!

Wer sind wir

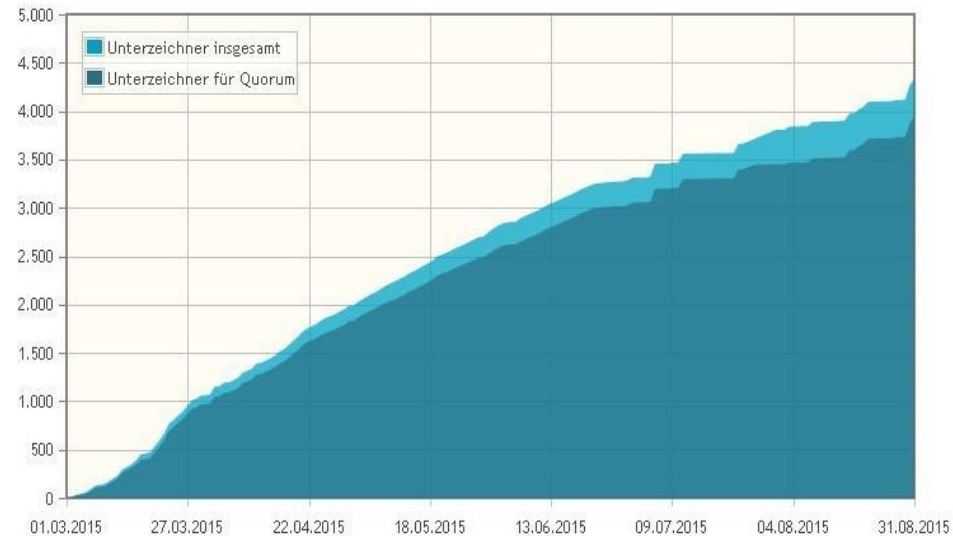


Mannheimer Bürgerinitiative

GESBIM = „**G**esundheit **s**tatt **B**ahnlärm **i**n **M**annheim“

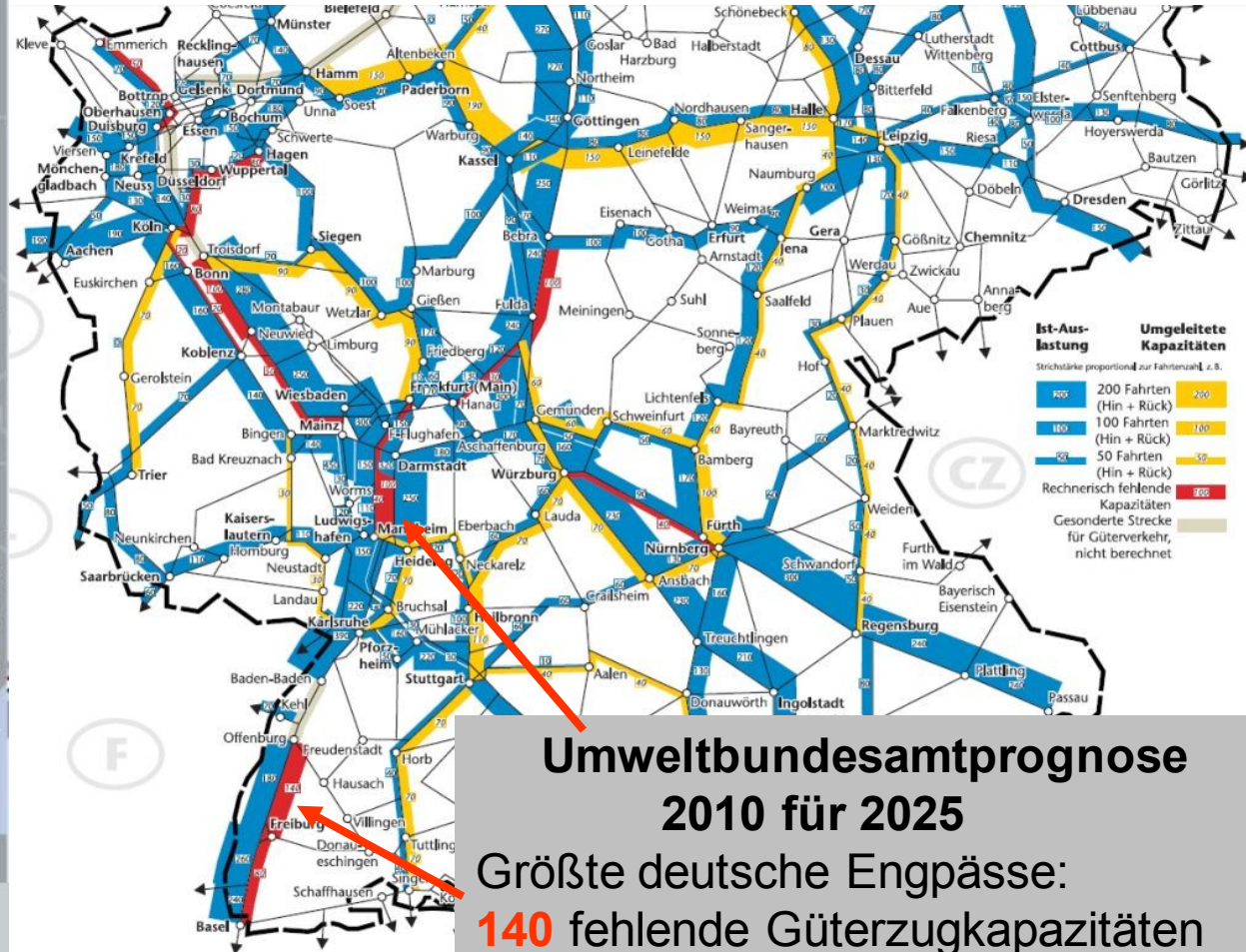
Mitglieder

- Siedler- und Eigenheimergem. Ma-Blumenau e.V.
- Siedlergemeinschaft Schönau
- KIG Kultur- und Interessengem. Ma-Schönau e.V.
- SPD-Ortsverein Schönau
- Siedler- u. Wohneigentumsgem. Neueichwald I e.V.
- SEG "Einigkeit" Gartenstadt e.V.
- Kleingärtnerverein Kirchwald e.V.
- Siedlergemeinschaft MA-Speckweg
- BI „Waldhof ohne Güterzuglärm“
- BI Stammtisch Centro Verde
- Stadtteilverein Neuostheim e.V.
- BI "Lärmschutz Neuostheim 2013"
- BI "Innovativer Lärmschutz Riedbahn Ost"
- B.A.U. GmbH & Co. KG
- Eastsite I-II / IV-VIII Immobilien GmbH & Co. KG
- BI „Neuhermsheim ohne Bahnlärm“
- Siedlergemeinschaft MA-Neckarau
- Siedler- u. Wohneigentumsgem. Ma-Casterfeld e.V.
- Gemeinnütziger Verein MA-Rheinau
- Rheinauer Gewerbeverein e.V.
- BASF-Siedlergem. e.V. MA-Rheinau-Süd
- Siedlergemeinschaft MA-Friedrichsfeld e.V.



Über 4300 Unterschriften in 6 Monaten

Europäischer Rahmen



Umweltbundesamtprognose 2010 für 2025
 Größte deutsche Engpässe:
140 fehlende Güterzugkapazitäten pro Tag

Geschichte der NBS-Planung



2002: Bahn (Mehdorn) möchte einen **ICE-Bypass** um Mannheim. Ein ICE-Halt zwischen Heidelberg und Mannheim wird erwogen. „Man könne nicht an jeder **Milchkanne** halten“

2004: Fußnote im **Bundesverkehrswegeplan** verbietet ICE-Vorbeifahrten

2010: **UBA-Studie** weist auf Güterzug-Kapazitätsdefizite hin
Lorsch fordert einen Tunnel

2013: **Rastatt** erhält ein Tunnelprojekt (5 km, 700 Mio. €)
Bahnchef **Grube** wirbt im RNF für **Güterzugbypass**

2014: **Specht** fordert im RNF Lärmschutzwände, **Fricke** (DB) hingegen:
„Die Frage eines Bypasses wird immer wieder kommen“

Planungsausschuss empfiehlt Strecke ohne Güterzugbypass

Paradigmenwechsel



11/2014: lokale Bürgerinitiative fordert **Güterzugbypass**

2/2015: Gründung der **GESBIM**

3-6/2015: Stadtverwaltung und Landtag erkennen Güterzug-Lärmproblematik

Die Korridorstudie wird nichtöffentlich vorgestellt. Anlässlich der Zugzahlprognose von 160 Güterzügen nächtlich fordert **OB Kurz** bei Anwesenheit des Bundesverkehrsministers: „Wir wollen genauer wissen, was die Pläne für das **Stadtgebiet** bedeuten.“ „Schließlich dürfe die **Lebensqualität der Mannheimer** nicht leiden.“ „Ich möchte schon geklärt wissen, welche **Umfahrungsvarianten** es für die Güterzüge gibt und was die Kosten würden.“

4/2015: Das Thema ist live im RNF mit Specht, Wilkes, Adjemian, Mair.

Specht: „Es wäre doch verrückt, wenn wir nicht ein **Optimum dessen fordern, was in anderen Regionen gebaut und erreicht wird.**“

6/2015: Der Landtag in Stuttgart diskutiert das Thema für die Rheinschiene (MA, Karlsruhe usw.) Stichworte wie Tunnellösung werden benutzt.



Korridorstudie - Zugzahlen



Ein Ziel der Korridorstudie ist die **Lärmentlastung von Bestandsstrecken**

Die Bilanz lautet:

Gemeinden an der Bergstraße: **minus 95** auf 5
 Hessische Riedbahn: **minus 5** auf 60
 linksrheinische Strecke: **minus 30** auf 40

(NBS plus 160)

Riedbahn Mannheim (1): **plus 150** auf **200**

(jeweils Güterzüge pro Nacht)



Güterzugzahlprognose 2025 im
 Nachtfenster (20:00-5:00)
 mit Weiterstadter Kurve

(1) ohne Main-Neckar-Bahn, die über Friedrichsfeld und nicht über Riedbahn in Rangierbahnhof einfährt, und ohne Wormser Strecke, die jedoch HBF und **südliche Stadtteile** belastet (**weitere + 65 Güterzüge**)

Korridorstudie - Varianten



Die Korridorstudie gibt **keine konkreten Trassen** an, jedoch prinzipielle Gleisverbindungen. Sie beinhaltet 5 Varianten, darunter unten links: **Schnellfahrstrecke** (300 km/h) mit Weiterstadter Kurve, unten rechts: Standardstrecke (160 km/h) mit Weiterstadter Kurve, **Güterzugumfahrung** Mannheims mit Nordeinschleifung in Rangierbahnhof.

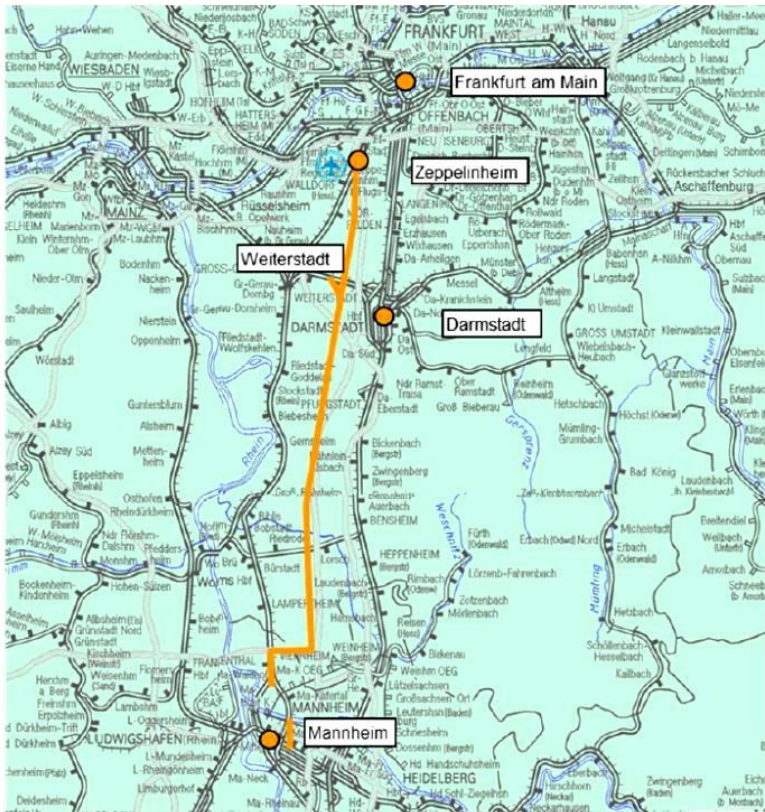


Abbildung 6-15: NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar mit der Spange Weiterstadt – NBS

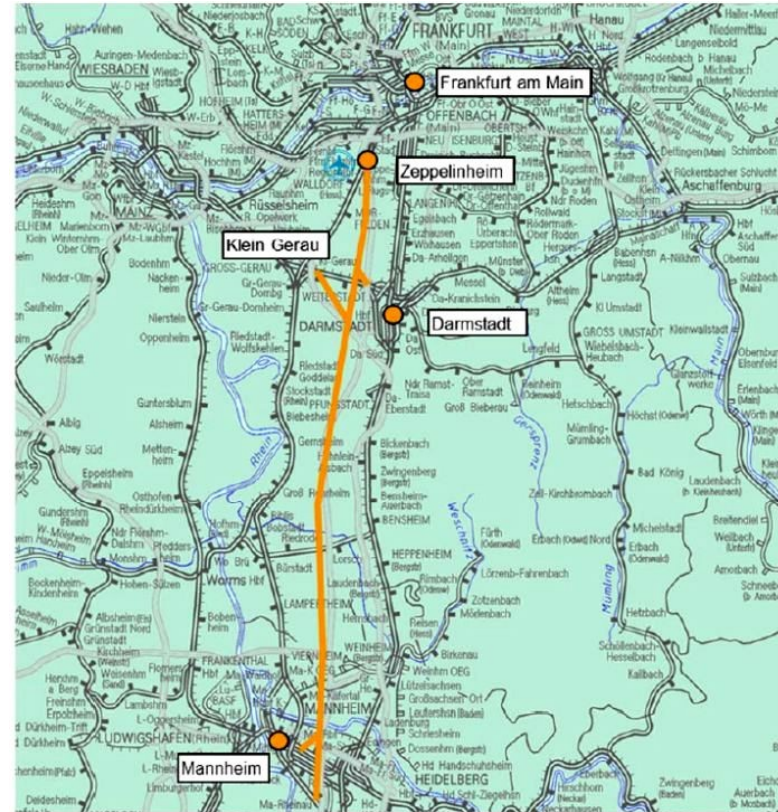


Abbildung 6-23: Güterverkehrs-NBS mit verbesserter SPNV-Anbindung von Darmstadt Hbf

Lärmsituation in Mannheim heute

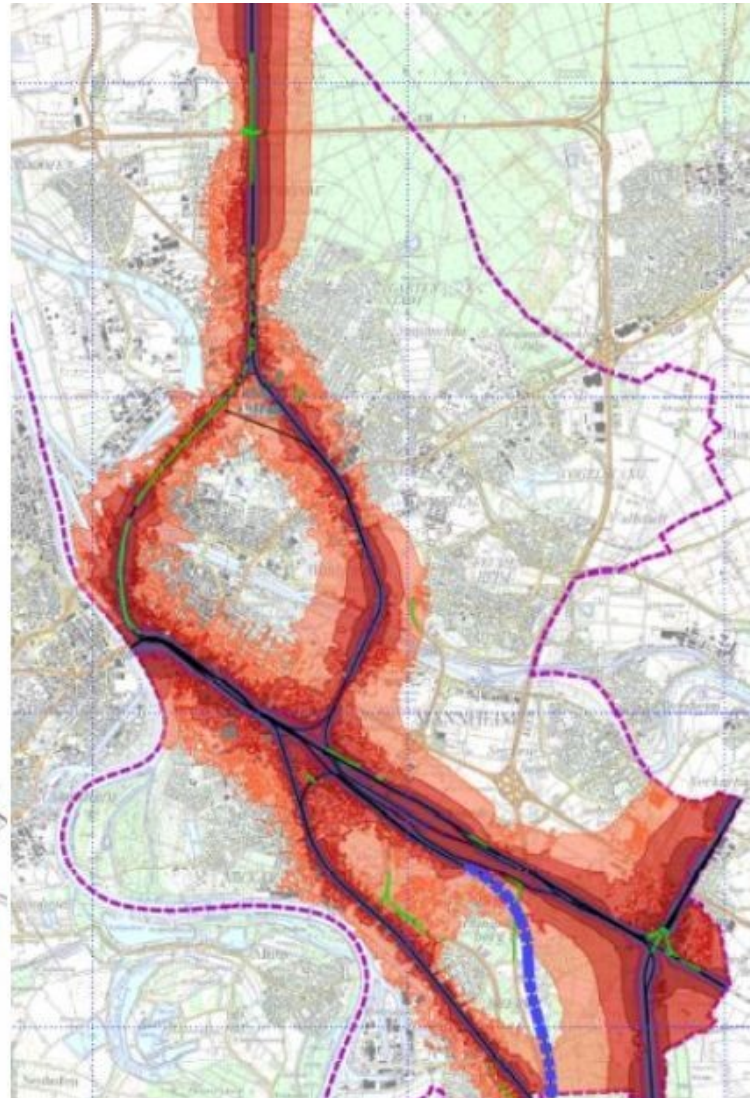


links:
Lärmkartierung
Mannheim

rechts:
Lärmkartierung
Eisenbahn-
bundesamt

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

(Messwerte nicht
exakt vergleichbar)



Lärm durch Straße, Straßenbahn,
Industrie, Flugverkehr

Lärm durch Eisenbahn

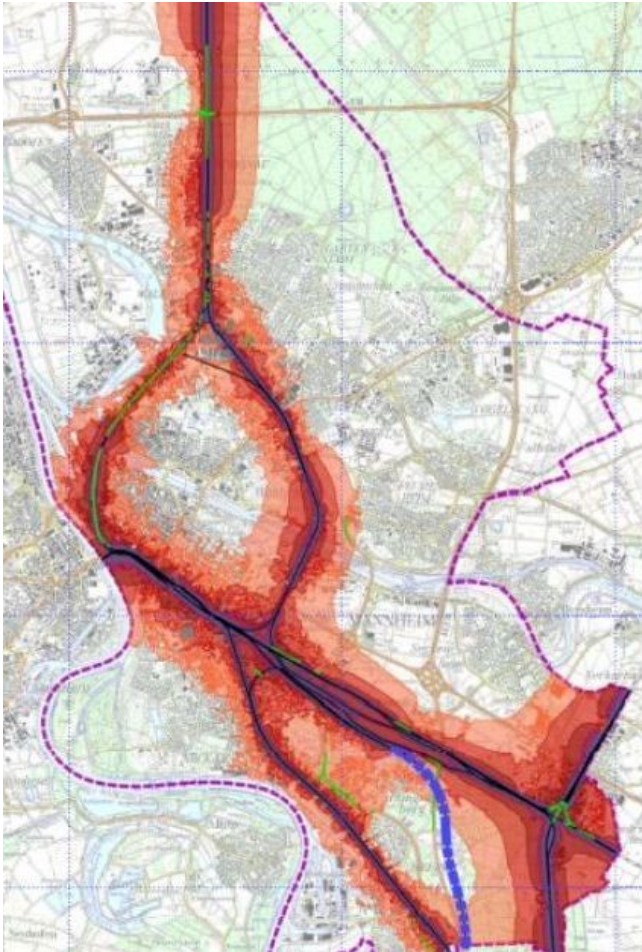
Lärmsituation heute in Zahlen



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

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

Die Bedrohung



Güterzugzahlen östliche Riedbahn / Riedbahn

	2012(1)	2014(2)	2019+(3)	2030+(4)	2050+(5)
24 h	58	86	?	ca. 300?	390?
nachts	21	31	?	200	260?

Bildlich:

Riedbahn = Autobahn A6

2019 = 3 Autobahnen

2030 = 8 Autobahnen

mitten durch die Stadt!

(1) EBARiedbahn Ost; nachts Schätzung nach Dreisatz; (2) Stichprobe DB; (3) Zunahme nach Ausbau Riedbahn Ost unbekannt; (4) Korridorstudie Mannheim Riedbahn, Mischung aus Szenarien; (5) angenommene Steigerung 15 % pro Dekade

Die Lösung



2019+

Falls **Ausbau Riedbahn Ost** für S-Bahn Stufe II erforderlich ist:

als Übergangslösung:

Zugzahlbegrenzungen vor allem nachts, evtl. unterstützt durch
Geschwindigkeitsbeschränkungen

2030+

Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim

Güterzugum- / unterfahrung Mannheims in Tunnelbauweise
mit Anschluss an Güterbahnhof

Die Aufgabe



Nur auf der politischen Ebene kann diese Lösung erreicht werden.

Hier müssen dicke Bretter gebohrt werden!

Zugzahlbegrenzung und **Tempolimit** sind **Präzedenzfälle**

aber: Im Koalitionsvertrag sind diese ab 2017 angedacht, falls Umrüstung auf K-Sohle nicht 2016 zu 50 % erfolgt ist.

Tunnel sind **teuer**

aber: Regierungspräsidium Freiburg hat 2010 zwei Gleise durch Offenburg als nicht genehmigungsfähig abgelehnt, u. a. weil

- bis zu 12 m hohe Lärmschutzwände und
- 4000 Wohneinheiten mit Lärmschutzfenstern vorgeschlagen wurden und
- die EU-Umgebungslärmrichtlinie ins Leere laufe.

und: Die Gesundheit der Bürger ist uns auch teuer!

Wir fordern



Nein

zu 200 Güterzügen und mehr
jede Nacht durch Mannheim



Ja

zur Güterverkehrsumfahrung
oder -Unterfahrung Mannheims



Keine Salami-Taktik der DB!

**Güterzugzahl-Begrenzungen
für den Riedbahnausbau!**

**Güterzugtunnel
für die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim!**

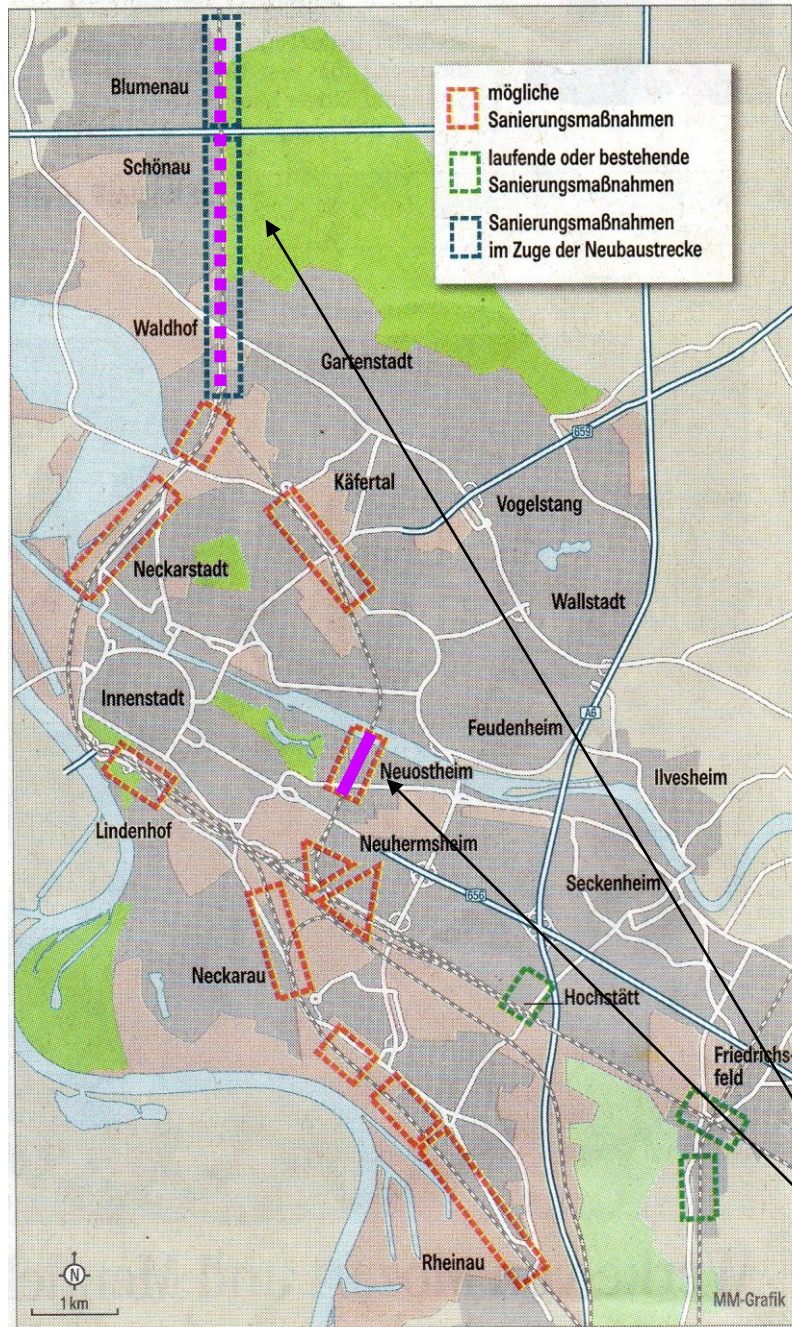
Nur eine gemeinsame Politik kann Mannheim helfen!

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

GESBIM
Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim
www.lärmhochdrei.de



Back Up



Vorgehen der DB im Vorfeld



Bau des zweiten Gleises Riedbahn-Ost

DB wünscht
Beginn Planfeststellungsverfahren Ende 2015,
Projektfertigstellung 2019

→ Lärmvorsorgevorschlag für Bauabschnitt
Neuostheim

→ Lärmsanierungsvorschlag für Blumenau,
Schönau, Gartenstadt, Waldhof

Streckenkapazität Riedbahn Ost zweigleisig:

300 Züge/Tag

Prognose 2025: 198 Züge/Tag = alle 7 min einer
davon **78 Güterzüge/Nacht = alle 6 min einer**

Bereits 2025 mehr als Verdoppelung

Lärmsanierung Grenzwerte 70/60 dB Tag/Nacht

Lärmvorsorge Grenzwerte 59/49 dB Tag/Nacht



bekannte Problemzonen der Region

- Einhausen / Lorsch
- Lampertheimer / Viernheimer / Käfertaler Wald
- Mannheim nördlich von Rangierbahnhof
- Mannheim südlich von Rangierbahnhof
- Plankstadt / Schwetzingen / Oftersheim
- Hockenheim





blau: mögliche NBS-Trasse
schwarz: Rangierbahnhof Mannheim
grün: Pfingstbergtunnel
violett: Darstellung der Problemzonen



Denkmodell

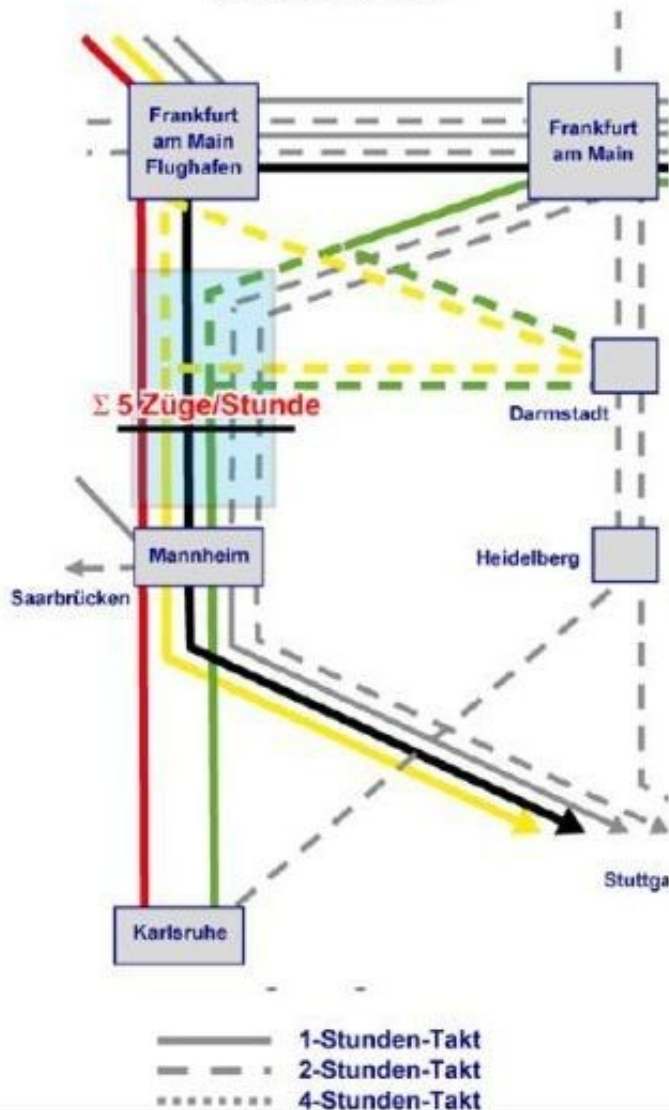
Güterzugunterfahrungen
mit Anschluss an
Rangierbahnhof



-  Neubaustrecke (eine mögliche Trassenvariante)
-  Rangierbahnhof Mannheim
-  Bestandsstrecken in Mannheim und Umgebung
-  Riedbahn (Ost) und Pflingstbergtunnel:
Als Route für Güterzugunterfahrung denkbar



Planfall 1b



Schienerpersonenfernverkehr

Linienführung und Taktangebote

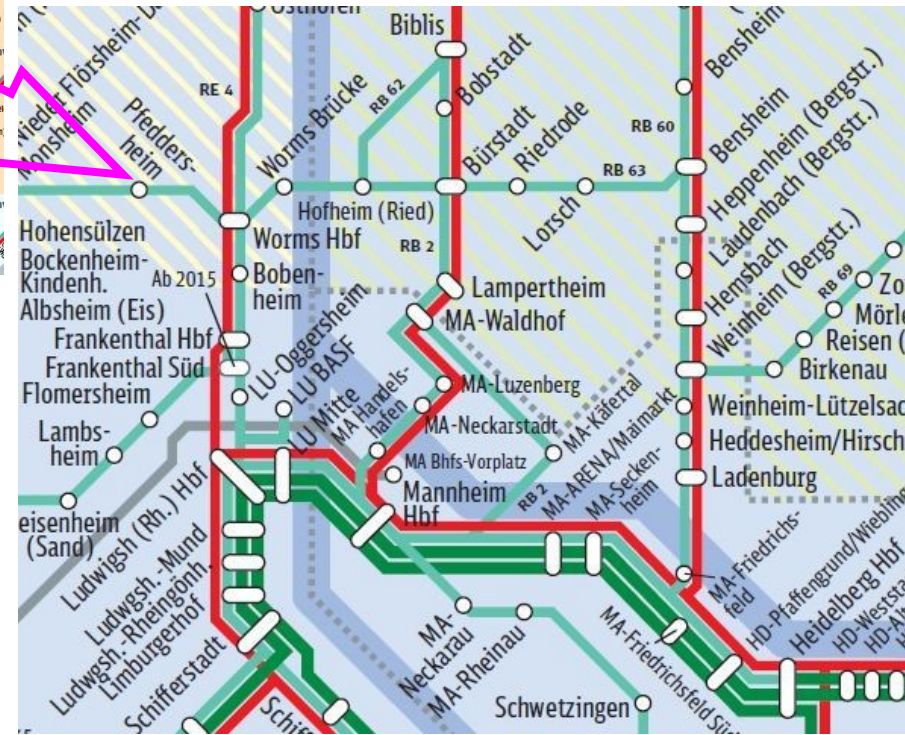
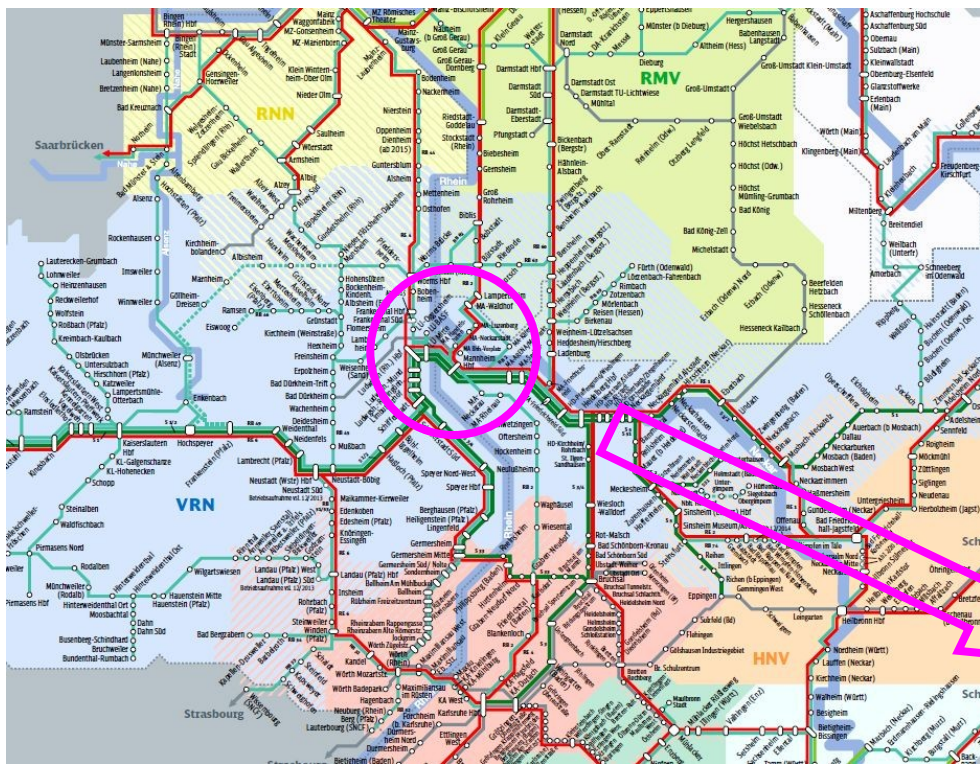
Quelle: Korridorstudie, „Vortrag Südteil“, S. 13

Planfall 1b: Mit Einbindung Darmstadt

Durchfahrten Mannheim heute („Bezugsfall“):
3,5 Züge pro Stunde

Durchfahrten Mannheim 2025:
5 Züge pro Stunde

Entspricht 40 Personenzügen in 8 h (tags)
Zum Vergleich: 200 Güterzüge in ca 8 h (nachts)



Streckenkarte
S-Bahn und Regionalverkehr



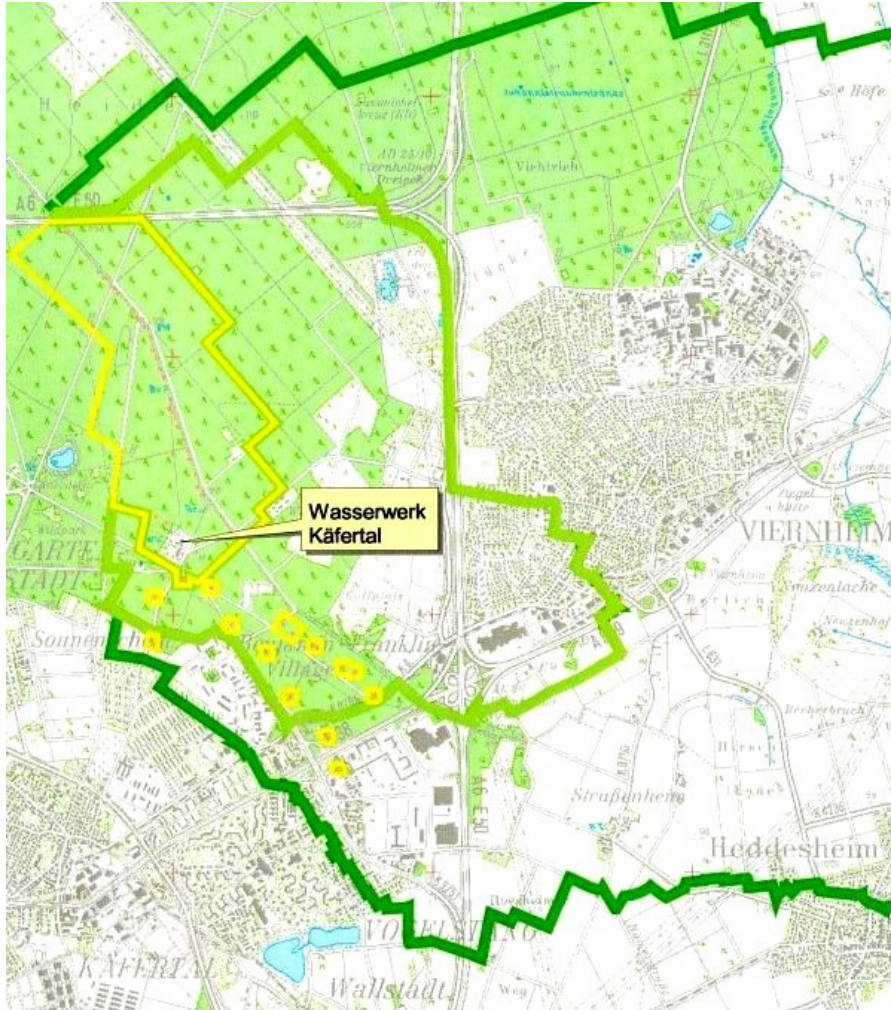
Karte der Schutzgebiete

blau gestrichelt: FFH-Gebiete
rot gestrichelt: Vogelschutzgebiete
gepunktet: Naturschutz- und
Landschaftsschutzgebiete

Wasserschutzgebiete



WSG Käfertal



WSG Rheinau

