



Dezernat I

BESCHLUSSVORLAGE

Datum: 08.05.2015

Nr. V196/2015

Betreff

Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den gesamten Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse/Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe (Korridorstudie) – Stellungnahme der Stadt Mannheim

Betrifft Antrag/Anfrage Nr. A069/2015
A082/2015
A083/2015
A086/2015

Antragsteller/in: Freie Wähler ML
FDP
AfD
SPD-Fraktion

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit	TOP
1. Hauptausschuss	12.05.2015	öffentlich	Vorberatung	1
2. Gemeinderat	19.05.2015	Öffentlich	Entscheidung	4
3.				
4.				

Stadtteilbezug:

Einladung an Bezirksbeirat /

Vorgeschlagene Maßnahme zur Bürgerbeteiligung:

Beschluss / Antrag:

Die Stadt Mannheim formuliert folgende Stellungnahme an das Bundesverkehrsministerium:

1. Die Stadt Mannheim begrüßt das Ergebnis der Korridorstudie, dass im Raum zwischen Frankfurt und Mannheim zur Kapazitätserweiterung eine Neubaustrecke erforderlich ist.

Die Stadt Mannheim befürwortet, dass die Neubaustrecke so geführt wird, dass - wie seit vielen Jahren gefordert - die Schienenpersonenfernverkehre ausschließlich über den Hauptbahnhof geführt werden und somit kein Bypass durch die Region an Mannheim vorbei realisiert wird.

Die Stadt Mannheim begrüßt, dass durch die Neubaustrecke und die Verkehrslenkungsvariante mehr Kapazitäten für den Ausbau der S-Bahn Rhein Neckar zur Verfügung stehen. Davon können die Mannheimer S-Bahn-Stationen Waldhof, Käfertal und ggf. Neuostheim profitieren.

2. Die Stadt Mannheim fordert eine vertiefte und vergleichende Studie über Optimierungsmöglichkeiten von Lärmschutzmaßnahmen. Dabei sind Güterzugumfahrvarianten und Tunnellösungen für Bestandsstrecken auf ihre Raumverträglichkeit und Lärmschutzwirkungen vergleichend zu betrachten. Bei Umfahrvarianten ist sicherzustellen, dass der Rangierbahnhof vollumfänglich angefahren werden kann.

BESCHLUSSVORLAGE

Nr. V196/2015

- 1) **Welches strategische Ziel wird durch die Leistung bzw. Maßnahme unterstützt?**

Begründung:

- 2) **Welches Managementziel wird durch die Leistung bzw. Maßnahme angesprochen?**

Begründung:

- 3) **Welche Kennzahl wird direkt oder indirekt beeinflusst?**

Begründung:

Falls durch die Maßnahme eine Änderung des Zielwertes erfolgt, bitte nachfolgend eintragen:

Kennzahl	Zielwert bisher	Zielwert neu

Die Leistung ist eine Pflichtaufgabe

- 4) **Welche über- bzw. außerplanmäßigen Ressourcen sind zur Durchführung der Leistung bzw. Maßnahme erforderlich?**

Ergebnishaushalt	Aktuelles HH-Jahr	jährlich ab xx.xx.xxxx bis xx.xx.xxxx in €	Erläuterungen
Ertrag			
Personalaufwand			
Sachaufwand			
Transferaufwand			
Zuschüsse			
Saldo			

Die Auswirkungen der Maßnahme auf den Teilfinanzhaushalt sind auf Seite dargestellt.

- 5) **Die Deckung erfolgt durch Mehrertrag/Minderaufwand (Mehreinzahlung/Minderauszahlung) in der Dienststelle bzw. beim Dezernat bei**

Jahr	Betrag	Produkt-Nr. xxxxx	Projekt-Nr. / Investitionsauftrag xxxxx
20xx			
20xx			

Dr. Kurz

Specht

Kurzfassung des Sachverhaltes

1. Korridorstudie

Am 12.03.2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Ergebnisse der Studie zur Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den gesamten Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse/Rhein/Main-Rhein/Neckar-Karlsruhe (Korridorstudie) dem Regionalforum ICE-Knoten Rhein-Neckar unter Vorsitz des Oberbürgermeisters der Stadt Mannheim und den Mitgliedern des Planungsausschusses im Verband Region Rhein Neckar vorgestellt. Das BMVI hatte 2012 ein Gutachterkonsortium aus BVU-Intraplan-SMA mit der Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den o.g. Eisenbahnkorridor beauftragt. Der nun vorliegende Schlussbericht ist seit 27.03.2015 auf der Homepage des BMVI abrufbar. In einer Konsultationsphase bis Mitte Mai nimmt das BMVI unter der E-Mail Adresse MITTELRHEINSTUDIE@bmv.bund.de Kommentare, Anmerkungen und Vorschläge entgegen. Das Ergebnis der Studie wird zusammen mit den eingegangenen Stellungnahmen die Grundlage für die Bewertung von Maßnahmen zur Optimierung des Mittelrheinkorridors im neuen Bundesverkehrswegeplan sein.

2. Neubautrasse als Verkehrslenkungsvariante

Die Gutachter schlagen in der Korridorstudie für den Abschnitt Frankfurt-Mannheim den Bau einer neuen Bahnstrecke in Mischverkehrsart vor. Am Tag sollen schnelle Personenfernverkehre (z.B. ICE), in der Nacht Güterverkehre, parallel zu den Autobahnen A5/A67 in einer Verkehrslenkungsvariante geführt werden. Die Neubaustrecke soll die steigenden Verkehrsmengen insbesondere im Bereich des Güterverkehrs auf der Nordsüdachse (ARA-Häfen, Mittelrheinachse, Schweiz-Italien) aufnehmen. Gleichzeitig sollen die Fahrzeiten in diesem Trassenabschnitt für den schnellen Personenfernverkehr verkürzt werden und auf den Bestandsstrecken Platz für ein erweitertes Angebot der S-Bahn-Rhein-Main/Rhein/Neckar geschaffen werden. Die Neubaustrecke soll zudem schnelle Nahverkehrsangebote zwischen Bergstraße, Darmstadt und Frankfurter Flughafen sowie Wiesbaden ermöglichen; in der Nacht soll die Strecke genutzt werden, um den Güterverkehr von den Bestandsstrecken (Riedbahn und Main-Neckar-Bahn) umzuleiten und dadurch deren Anwohner zu entlasten. Im Raum Darmstadt soll die Neubaustrecke mit dem Bestandsnetz verbunden werden.

3. Stellungnahme des Verbandes Region Rhein Neckar und gutachterliche Prüfung

Am 18.03.2015 hat der Planungsausschuss des Verbandes Region Rhein Neckar unter Vorsitz des Ersten Bürgermeisters Christian Specht das verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart GmbH und das Institut für Eisenbahn und Verkehrswesen Universität Stuttgart mit Herrn Prof. Ulrich Martin beauftragt die Korridorstudie auf Plausibilität und Erfüllung der Forderung des ICE-Regionalforums Rhein-Neckar und des Planungsausschusses zu überprüfen. Das Ergebnis der Prüfung ist in der Anlage 1 beigelegt. Folgende Kernaussagen lassen sich zusammenfassen:

- Die vom Gutachter des Bundes vorgeschlagene Neubaustrecke als Verkehrslenkungsvariante ist in der Studie plausibel abgeleitet worden und mit Blick auf die dafür in der Studie aufgestellten Anforderungen gut nachvollziehbar. Mit ihm können die Ziele der Region am besten erreicht werden. Voraussetzung zur optimalen Erreichung des Ziels „Entlastung vom Schienenlärm“ ist, dass die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken (insbesondere im Stadtgebiet von Mannheim, Schwetzingen, Hockenheim und an der Riedbahn) voll umfänglich realisiert werden.
- eine Neubaustrecke als Güterverkehrsstrecke mit Umfahrung von Mannheim (Planfall 1g) kann die gesetzten Ziele der Region nicht erfüllen. Dies betrifft insbesondere die Verbesserung für den Schienenpersonennahverkehr (zweite Stufe S-Bahn Rhein-Neckar) und für den Schienenpersonenfernverkehr (Fahrzeitverkürzung zwischen Mannheim und Frankfurt, Kapazitätserweiterung für zusätzliches Angebot).

- Die rechtliche und tatsächliche Umsetzbarkeit einer Verkehrslenkungsvariante muss gewährleistet sein.
- Für den Lärmschutz an Bestandsstrecken sind politische Entscheidungen Voraussetzung, die über die derzeit gültigen rechtlichen Grundlagen hinausgehen. Neben den baulichen Lärmschutzmaßnahmen präferiert der Gutachter auch die Minderung der Lärmentstehung am Fahrzeug selbst.
- Aufbauend auf diesen gutachterlichen Aussagen zur Korridorstudie hat der Planungsausschuss am 08.05.2015 die beiliegende Stellungnahme (siehe Anlage 2) beschlossen. Auf Intervention der Stadt Mannheim wurde die Stellungnahme zum Lärmschutz unter Nummer 3 wie folgt ergänzt:

„Die Korridorstudie hat gezeigt, dass trotz bedeutender Entlastungswirkungen durch die Zunahme der Zugzahl im Güterverkehr und die Verlagerungen durch Realisierung des Zielnetzes auch Mehrbelastungen auf bestimmten Streckenabschnitten (insbesondere im Stadtgebiet von Mannheim, Schwetzingen, Hockenheim und an der Riedbahn) zu erwarten sind. Insofern kann der Realisierung des Zielnetzes nur zugestimmt werden, wenn an den bestehenden Schienenstrecken optimale Lärmschutzmaßnahmen mindestens in Standard einer Neubaustrecke, z.B. auch in Form von Tunnellösungen realisiert werden. Darüber hinaus hat der Planungsausschuss des Verbandes Region Rhein Neckar die Zustimmung zum vorgeschlagenen Zielnetz nur unter der Prämisse erteilt, dass seitens des BMVI sowohl die Umsetzbarkeit der Verkehrslenkungsvariante als auch die oben beschriebene Realisierung des Lärmschutzes an Bestandsstrecken verbindlich für die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 gewährleistet wird.

4. Auswirkungen für die Stadt Mannheim

Die der Korridorstudie präferierte Verkehrslenkungsvariante hat folgende Auswirkungen auf die Stadt Mannheim:

Die notwendigen Kapazitäten im Korridor Frankfurt - Mannheim für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) werden durch den zweigleisigen Neubau und der Nutzung durch den SPFV (z.B. ICE) für Mannheim verbessert und die Funktion des Knotenbahnhofs Mannheim gestärkt.

Die Nutzung der Neubaustrecke tagsüber durch den SPFV führt zur Fahrzeitverkürzungen zwischen Mannheim-Frankfurt Hauptbahnhof von heute 37 Minuten auf zukünftig 32 Minuten und in der Relation Mannheim-Flughafen Frankfurt von heute 30 Minuten auf ca. 25 Minuten.

Die Neubaustrecke ermöglicht Kapazitätserweiterungen für die S-Bahn Rhein Neckar. Davon könnten die an der S-Bahn Rhein Neckar liegenden Haltepunkte Waldhof, Käfertal und ggf. Neuostheim profitieren.

Mit der vorgeschlagenen Variante ist der Rangierbahnhof Mannheim für alle Güterzüge anfahrbar.

Durch die Führung aller Personenfernverkehre über die Neubaustrecke tagsüber mit Einschleifung in die Riedbahn im Mannheimer Norden ist gewährleistet, dass der Hauptbahnhof Mannheim dauerhaft nicht umfahren werden kann.

Die vorgeschlagene Variante führt allerdings auch dazu, dass sowohl tagsüber als auch nachts die bestehenden Bestandsstrecken im Stadtgebiet westliche und östliche Riedbahn von den Güterverkehren befahren werden. Insbesondere vor der Zunahme des prognostizierten Güterverkehrs im Nordsüdkorridor könnte dies für das Stadtgebiet eine Zunahme von nächtlichen Güterzügen von 160 Zügen pro Tag bedeuten. Dies stellt eine erhebliche Mehrbelastung der Bewohnerinnen und Bewohner im Stadtgebiet insbesondere an der östlichen Riedbahn, aber auch an der westlichen Riedbahn und im Norden Mannheims dar. Neben den Lärmgesichtspunkten bedeutet die Zunahme des Güterverkehrs im Stadtgebiet auch eine Zunahme potentieller

Sicherheitsrisiken, die sich wie im letzten Sommer im Hauptbahnhof Mannheim bei der Kollision eines Güterzuges mit einem Personenzug gezeigt haben. Zudem führen zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken, die bereits in Dammlage im Stadtgebiet geführt werden, durch die notwendigen hohen Lärmschutzwände zu erheblichen städtebaulich nachteiligen Auswirkungen, die auch für das Mikroklima der Stadt aufgrund ihrer Barrierewirkung erheblich nachteilig sein können.

5. Vertiefte Prüfungen von Umfahrungen und Lärmschutzoptimierung

Die vorgelegte Korridorstudie enthält bislang keine detaillierte Trassenführung und blendet die Betrachtung des Eisenbahnknotens Mannheim aus. Auch wird ein durchgängiger zweigleisiger Ausbau der östlichen Riedbahn im Zielkonzept unterstellt, ohne dass dessen Kosten in die Betrachtung eingehen. Darüber hinaus unterstellt die Verkehrslenkungsvariante eine rechtliche Basis, nach der verbindlich eine Trennung von Güterzügen und Personenzügen in bestimmten Zeitfenstern vorgeschrieben wird. Die Prüfung, ob dieses Vorgehen mit den EU-Vorgaben für einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz und/oder über Trassenpreisgestaltung so rechtssicher ausgestaltet werden kann, ist noch nicht erfolgt. Zudem handelt es sich bei dem Korridorprozess um eine Grobbewertung, die eine detaillierte Kostennutzungsanalyse einzelner Trassenführungen nicht beinhaltet. Ferner liegt eine detaillierte Berechnung der Schallimmissionen aufgrund des Abstrahierungsgrades der Korridorstudie nicht vor.

Vor diesem Hintergrund erscheint es jetzt zielführend, in eine vertiefte Untersuchung des Knotens Stadtgebiet Mannheim - insbesondere unter dem Aspekt der Optimierung des Lärmschutzes - einzusteigen. Dazu gehört auch eine detaillierte Betrachtung von Umfahrungsvarianten, die nicht die Gefahr eines Bypasses beinhalten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass alle kleinräumlichen Umfahrungen nicht zu einer Verlagerung der Belastungen führen.

Dabei sind die Kosten und die Raumverträglichkeit von potentiellen Umfahrungen im Kernraum der Region Rhein Neckar mit den Kosten für optimierten Lärmschutz auch in Form von Tunnelbauten an den Bestandsstrecken miteinander zu vergleichen. Bei dieser Prüfung ist darauf zu achten, dass potentielle Güterverkehrsumfahrungen im Stadtgebiet einen Anschluss an den Rangierbahnhof ermöglichen und im weiteren Verlauf nicht zu einer zusätzlichen Belastung anderer Stadtteile oder an Nachbargemeinden führen. Bei dieser Prüfung sind auch die neuesten Erkenntnisse für optimierten Lärmschutz durch Tunnelbaumaßnahmen an der Rheintalbahn z.B. der 5 km lange Stadttunnel in Rastatt oder in Offenburg genauso wie die Güterverkehrsumfahrung im Raum Freiburg zu berücksichtigen.

Die Erfahrungen mit Großinfrastrukturprojekten haben gezeigt, dass eine intensive Bürgerbegleitung der Maßnahmen notwendig ist. Deshalb soll ein solches Prüfverfahren mit Vertretern von Betroffenen während des gesamten Planungsprozesses im Rahmen eines Projektbeirates begleitet werden.

6. Weitere Schritte bis zur Realisierung

Die abgegebenen Stellungnahmen werden vom Bund im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 berücksichtigt. Die sich im zweiten Halbjahr 2015 anschließende Bewertungsphase soll Anfang 2016 mit einem Kabinettsbeschluss zum Bundesverkehrswegeplan erfolgen. Abgeleitet aus dem Bundesverkehrswegeplan wird das sogenannte Schienenwegeausbaugesetz frühestens Ende 2016 beschlossen. Daran schließt sich das sogenannte Raumordnungsverfahren an, das dann in ein mehrjähriges Planfeststellungsverfahren mündet. Insgesamt ist ohne Berücksichtigung von Klagen mit einer Mindestverfahrensdauer von ca. 7 Jahren bis zu einem möglichen Baubeginn zu rechnen.

Die nächsten Wochen und Monaten können deshalb dazu genutzt werden, auf der Basis der Beschlusslage des Verbandes Region Rhein Neckar als auch der zugrundeliegenden Studien vertiefend sich mit dem Verkehrsknoten Stadtgebiet Mannheim im Sinne einer Optimierung des Lärmschutzes unter allen Gesichtspunkten zu widmen. Dazu zählen auch Umfahrungsvarianten

und Tunnellösungen, die auf ihre jeweilige Raumverträglichkeit und Kostennutzenanalyse durchgeführt werden müssen. Dabei schlägt die Verwaltung vor, einen Projektbeirat einzusetzen.

Beschlussanlage

Sachverhalt