

FB 60		
Bauen, Liegenschaften und Umwelt		
Posteingang		
60-1	15. Aug. 2024	60-3
60-2		60-5
Kopie an:		



Verband Region Rhein-Neckar * Postfach 10 26 36 * 68026 Mannheim

Herrn Bürgermeister
Gottfried Störmer
Stadtverwaltung Lampertheim
Römerstraße 102
68623 Lampertheim

Eingang	
30. Juli 2024	Anlage:
FB 60	Kopie an:

Hr. Wörner

Vertretung
über Grundbesitzung

Verband Region Rhein-Neckar
Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Verbandsdirektor

Postanschrift:
Postfach 10 26 36
68026 Mannheim

Hausanschrift:
M1, 4- 5
68161 Mannheim

Tel.: 0621 10708-0
Fax: 0621 10708-255

Bankverbindung:
Sparkasse Rhein Neckar Nord
IBAN: DE 16 6705 0505 0030 2671 09
BIC: MANSDE66XXX

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht

Unser Zeichen

Bearbeiter

Telefon-Durchwahl

Datum
22.07.2024

Positionspapier zur Parlamentarischen Befassung der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

anbei erhalten Sie das Schreiben an Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Wissing zur Kenntnis. Das anliegende Positionspapier zur Parlamentarischen Befassung bzgl. der Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim wurde im Planungsausschuss am 12. Juli 2024 beschlossen.

Wir bitten darum, die Position der Region Rhein-Neckar zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen

R. Schlusche

Ralph Schlusche

Anlage

Schreiben an Bundesminister Dr. Wissing
Positionspapier

Verband Region Rhein-Neckar * Postfach 10 26 36 * 68026 Mannheim

Herrn Bundesminister
Dr. Volker Wissing, MdB
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Verband Region Rhein-Neckar
Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Verbandsvorsitzender

Postanschrift:
Postfach 10 26 36
68026 Mannheim

Hausanschrift:
M1, 4-5
68161 Mannheim

Tel.: 0621 10708-0
Fax: 0621 10708-255

Bankverbindung:
Sparkasse Rhein Neckar Nord
IBAN: DE 16 6705 0505 0030 2671 09
BIC: MANSDE66XXX

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht

Unser Zeichen
431 03 -

Bearbeiter:in
Herr Satzinger

Telefon-Durchwahl
0621 107 08 223

Datum
15.07.2024

Positionspapier des Verbandes Region Rhein-Neckar im Rahmen der parlamentarischen Befassung zur Neubaustrecke (NBS) Frankfurt – Mannheim

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

die NBS Frankfurt - Mannheim ist eine der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Verbindungen und daher von herausragender Bedeutung für die Metropolregion Rhein-Neckar. Der Verband Region Rhein-Neckar begleitet seit Jahren die Planungen zu diesem Projekt, um eine verkehrlich sinnvolle Gesamtlösung für die Region zu ermöglichen. Bereits 2019 haben wir in einem Positionspapier verschiedene funktionale Ansätze formuliert, die in das Verfahren eingebracht wurden. Dabei war es uns immer wichtig, die NBS Frankfurt – Mannheim mit dem Knoten Mannheim und der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe im verkehrlichen Gesamtzusammenhang zu sehen.

Nun sind die Planungen zum Projekt NBS Frankfurt - Mannheim mit der Vorbereitung der geplanten „Parlamentarische Befassung“ im Bundestag in eine entscheidende Phase eingetreten. Die DB InfraGO AG hat die Planungen im Rahmen des Beteiligungsforums NBS Frankfurt - Mannheim vorangetrieben und in der letzten Sitzung die nach rechtlichen Maßstäben geplante und optimierte Vorzugsvariante vorgestellt. Nach der aktuellen Bedarfsplanungsvereinbarung (BUV) ist jetzt der Prozess der parlamentarischen Befassung vorgesehen. Hier sollen auch übergesetzliche Forderungen dem Bundestag zur Beratung und Beschlussfassung vorgestellt werden, um für eine höhere Akzeptanz und Raumverträglichkeit des Projektes in den betroffenen Regionen zu sorgen.

Der Verband Region Rhein-Neckar hat in einem koordinierten Abstimmungsprozess alle Forderungen der Region für die "Parlamentarische Befassung", sowohl für die NBS Frankfurt - Mannheim als auch für die Bestandsstrecken, insbesondere Riedbahn und Main-Neckar-Bahn, in einem Positionspapier zusammengefasst. Es zeigt den engen Schulterschluss der

Region mit allen Beteiligten, insbesondere mit der Stadt Mannheim und dem Kreis Bergstraße. Am 18. Juni 2024 wurde dieses Positionspapier im Regionalforum Schienenkorridor Rhein-Neckar in Mannheim den Abgeordneten der Region als Entwurf vorgestellt und beraten. Der Planungsausschuss des Verbandes als politisch legitimates, regionales Gremium hat das anliegende Positionspapier am 12. Juli 2024 abschließend beraten und beschlossen.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie, sehr geehrter Herr Minister, die Position der Region Rhein-Neckar unterstützen könnten. Gerne sind wir bereit, unsere vorgebrachten Aspekte in einem persönlichen Gespräch zu vertiefen.

Ein gleichlautendes Schreiben haben wir an die Länder Baden-Württemberg und Hessen, die DB InfraGO AG sowie die Bundes- und Landtagsabgeordneten der Region gerichtet.

Mit freundlichen Grüßen



Stefan Dallinger

Anlage: Positionspapier

Stand: 12.07.2024

Positionspapier des Verbandes Region Rhein-Neckar
im Rahmen der parlamentarischen Befassung zur
NBS Frankfurt - Mannheim

Präambel:

Die Region Rhein-Neckar begleitet die Planungen von Bund und Bahn im Korridor Mittelrhein - Zielnetz 1 von Beginn an, um im hochverdichteten und verkehrlich belasteten Verdichtungsraum der Metropolregion eine für Mensch und Umwelt verträgliche, verkehrlich sinnvolle Gesamtlösung für die Region insgesamt zu ermöglichen. Aus regionaler Sicht ist das Projekt NBS Frankfurt – Mannheim ein wichtiger Baustein im Gesamtkorridor, der zur Beseitigung eines europa- und bundesweiten Engpasses einer zügigen Finanzierung und Realisierung bedarf. Bereits 2019 hat der Verband in seinem Positionspapier verschiedene funktionale Ansätze formuliert, die im bisherigen Verfahren eingebracht wurden. Nun sind die Planungen zum Projekt NBS Frankfurt - Mannheim mit der Vorbereitung der „Parlamentarischen Befassung“ im Bundestag in eine entscheidende Phase eingetreten. Hierzu hat der Verband Region Rhein-Neckar ein aktualisiertes und konkretisiertes Positionspapier formuliert, das als eine gesamtregionale und geschlossene Position der Region in den Bundestag eingebracht werden soll.

Wie bereits im Positionspapier von 2019 ausgeführt, ist eine Gesamtbetrachtung der Verkehrsbeziehungen der Projekte NBS Frankfurt-Mannheim und ABS/NBS Mannheim-Karlsruhe dringend notwendig. Diese Gesamtbetrachtung wird aber durch die Aufteilung in einzelne Projektabschnitte erschwert und birgt die Gefahr einer nicht kompatiblen Planung. Problematisch ist, dass das Projekt Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim bereits im Mannheimer Norden im Bereich des Bahnhofs Mannheim-Waldhof endet. Die Frage, wie die zusätzlichen Verkehre von der neuen Strecke durch den bereits hochbelasteten und verspätungsanfälligen Knoten Mannheim geführt werden, wurde hingegen in das Projekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe verschoben, das sich jedoch in einem deutlich früheren Stadium befindet. Folglich muss die Anschlussfähigkeit an die NBS Frankfurt-Mannheim gewährleistet werden und die Option für mögliche zusätzliche Gleise durch Mannheim in einem Güterverkehrstunnel als eine der Kernforderungen der Region Rhein-Neckar technisch möglich und somit als Lösung auf-

rechterhalten werden. Ein dafür notwendiges Überwerfungsbauwerk auf den Gemarkungen von Lampertheim und Mannheim muss bereits in das Verfahren zur NBS Frankfurt-Mannheim integriert werden.

I. Forderungen zur Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim

Die von der Deutschen Bahn geplante Vorzugsvariante mit einem Tunnel in bergmännischer Bauweise nördlich von Einhausen bis Mannheim/Blumenau deckt sich grundsätzlich mit der regionalen Position und den bisherigen Forderungen aus dem Positionspapier von 2019 und wird von der Region begrüßt. Mit dem Tunnel können insbesondere folgende Forderungen erfüllt werden:

- Kein Eingriff in den Flusslauf der Weschnitz, da Tunnel bereits ca. 1 km vorher beginnt und die Weschnitz bergmännisch unterfährt
- Zwingender Erhalt von Waldbeständen und Habitaten durch bergmännische Tunnel (Keine Rodungen im Lorscher/Lampertheimer Wald)
- Streichung des Punktes!!!
- Zerschneidungs- und Trenneffekte durch Trassenverlauf und/oder -lage (Trog / Tunnel) minimieren.

Jedoch verbleiben im angrenzenden Bereich bis zur Regionsgrenze bei Langwaden noch offene Punkte zur künftigen Lärmsituation. Deshalb fordert die Region:

1. Der Lärmschutz an der Neubaustrecke in Schwanheim, Fehlheim und Langwaden (sowie für die außerhalb der Region Rhein-Neckar liegenden Kommunen Alsbach-Hähnlein und Gernsheim-Allmendfeld) muss so gestaltet sein, dass keine Verschlechterung zum heutigen Lärmniveau eintritt. Insofern ist eine durchgängige Lärmschutzwand in Siedlungsbereichen in entsprechender Höhe und evtl. ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und vorzusehen.

Ebenso verbleiben südlich des geplanten bergmännischen Tunnels auf dem Stadtgebiet von Mannheim, das bereits heute durch den vorhandenen Schienenverkehr hoch belastet ist, noch offene Punkte zur Lärminderung.

2. Ergänzend sind für vom Projekt im Stadtgebiet Mannheim tangierte Bereiche zusätzliche Lärmschutzwände (ca. 3 m Höhe) zwischen den Gleisen in ihrer Wirkung zu prüfen und umzusetzen; falls diese technisch nicht möglich sind, sind Niederschallschutzwände (bis zu 0,8 m) zu prüfen.
3. Bereich Blumenau / Schönau: Hier ist der Trog zwischen dem Tunnelmund des Tunnels der Neubaustrecke aus Lorsch kommend für einen verbesserten Lärmschutz soweit einzuhausen oder mit einem Galeriebauwerk zu versehen, bis dessen Oberkante das Niveau maximal um die Höhe der dort erforderlichen Lärmschutzwand überragt.
4. S-Bahnhaltepunkt Blumenau/Schönau: Die Planungen der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim müssen so erfolgen, dass beim Bau ein SPNV-Haltepunkt im Bereich Blumenau/Schönau integriert werden kann.

5. Eine Planfeststellung im Rahmen der NBS Frankfurt-Mannheim ohne die Berücksichtigung der weiteren Durchquerung des Mannheimer Stadtgebiets und einen Anschluss an das Projekt Mannheim-Karlsruhe wäre fehlerhaft und unzureichend. Für die Verknüpfung der beiden Projekte notwendige Verbindungsbauwerke im Norden Mannheims müssen sowohl die Anbindung der Neubaustrecke aus Frankfurt als auch der Bestandsstrecke Riedbahn für die Güterverkehre an einen Tunnel Mannheim als Teil des Projekts Mannheim-Karlsruhe gewährleisten. Diese Verbindungsbauwerke müssen bereits im Projekt der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim planfestgestellt werden. Hinsichtlich der Weiterführung der Strecke in Richtung Mannheim-Karlsruhe sieht es die Region als unabdingbar an, dass eine direkte Anbindung dieser Strecke sowohl an Mannheim Hauptbahnhof für den Personenverkehr als auch an Mannheim Rangierbahnhof für den Güterverkehr zwingend vorgesehen wird.

II. Forderungen zum Lärmschutz an den Bestandsstrecken

Die NBS Frankfurt - Mannheim wird als sog. Verkehrslenkungsvariante ausgeführt, die die zusätzlichen Verkehre auf die Neubaustrecke, aber auch die Bestandsstrecken verteilt. Deshalb sind die Bestandsstrecken Riedbahn, Main-Neckar-Bahn und Mannheim-Frankenthal-Worms sowie Teile des Stadtgebietes von Mannheim im verkehrlichen Wirkraum der Neubaustrecke hinsichtlich der künftigen Lärmbelastung intensiv zu betrachten und für die betroffenen Kommunen und Bürger verträgliche Lösungen zu finden. Ein guter Ansatz ist die seitens der Bahn geplante Verkehrslenkung, die im Nachfenster zwischen 22 und 6 Uhr die meisten Güterzüge auf die Neubaustrecke lenken und somit für eine erhebliche Lärmreduzierung sorgen soll. Durch die heute großen Lücken an Lärmschutzwänden an den Bestandsstrecken und durch zu erwartende höhere Verkehrszahlen verbleiben aber erhebliche Belastungen.

Bereits im Positionspapier 2019 hat der Verband verschiedene funktionale Ansätze formuliert, die im weiteren Verfahren bis zur parlamentarischen Befassung einer Konkretisierung und Abstimmung bedürfen. Zudem hat der Verband eine AG Lärmschutz an den Bestandsstrecken eingerichtet, um Forderungen gemeinsam mit den betroffenen Kommunen zu erarbeiten.

1. Bestandsstrecken Riedbahn und Main-Neckar-Bahn

Da an der Riedbahn mit der Generalsanierung 2024 durchgehend 3m-Lärmschutzwände gebaut werden, wird der Lärmschutz an dieser Strecke gemäß den Lärmsanierungsgrenzwerten auf den aktuellen Standard gebracht. Für die Main-Neckar-Bahn verbleiben aufgrund der Verkehrslenkung und der damit verbundenen Verkehrsverlagerungen erhebliche Lärmbelastungen. Hier fordert die Region, dass Lärmschutz an der Main-Neckar-Bahn am Standard einer Neubaustrecke auszurichten ist. D.h. dass an der Main-Neckar-Bahn nicht nur der „Lückenschluss“ bestehender Lärmschutzwände zu Wohn- bzw. Mischgebieten mit Lärmschutzwänden, sondern auch die Aufrüstung

der bestehenden und teilweise technisch veralteten Lärmschutzwände für erforderlich gehalten wird. Falls im Rahmen der geplanten Generalsanierung der Main-Neckarbahn im Jahre 2027 andere verträglichen Lösungen mit den Kommunen abgestimmt werden, wird die Region Rhein-Neckar dies unterstützen.

2. Mannheim

Für die nicht vom Projekt umfassten Teile der Bestandsstrecken „Westliche Einführung der Riedbahn“ und „Östliche Riedbahn“ sind bis in den Hauptbahnhof Mannheim bzw. den Rangierbahnhof Mannheim hinein - analog zu den Maßnahmen auf den nördlicheren Bestandsstrecken „Riedbahn“ und „Main-Neckar-Bahn“ - Verbesserungen beim Lärmschutz im Bestand unabhängig von den Entwicklungen im Projekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe zu prüfen und umzusetzen. Der zeitliche Verzug zwischen den beiden Projekten wird in jedem Fall einen jahrelangen Zwischenzustand verursachen, in dem die Bevölkerung auch südlich des Bahnhof Waldhof nach aktuellen Standards vor Lärm geschützt werden muss.

III. Zusätzliche Möglichkeiten der Lärminderung in allen Abschnitten

Die Region fordert zur weiteren Lärminderung der bereits heute hoch belasteten Schienenstrecken die Prüfung und Durchführung folgender zusätzlicher Maßnahmen:

1. Besonders überwachtetes Gleis

Um die Schallemissionen zu verringern, werden Gleisabschnitte in einem besonderen Verfahren geschliffen und regelmäßig auf ihre akustische Qualität hin überprüft. Die Überprüfung wird mit einem eigens dafür entwickelten Schallmesswagen halbjährlich durchgeführt. Bei negativer Abweichung wird das Gleis nachgeschliffen.

Das Besonders überwachte ist Gleis in allen Ortslagen der Riedbahn, Main-Neckar-Bahn und Mannheim-Frankenthal-Worms durchzuführen. Zudem ist es auf die Bereiche Blumenau und Schönau sowie auch auf die Bereiche Waldhof/Gartenstadt sowie die Bestandsstrecken „Östliche Riedbahn“ und „Westliche Einführung der Riedbahn“ im Stadtgebiet Mannheim auszuweiten.

2. Schienenstegdämpfer

Eine Maßnahme zur Reduzierung der Rollgeräusche und des Kurvenquietschens können auch Schienenstegdämpfer sein. Das ist ein Masse-Feder-System, das unmittelbar an beiden Seiten der Schiene angebracht wird. Dieses dämpft die Schienenstegschwingungen und mindert somit die Lärmabstrahlung um mehrere dB(A). Deshalb sollte in allen Abschnitten, in denen dies technisch möglich ist, zusätzlich Schienenstegdämpfer oder eine Schienenstegabschirmung eingesetzt werden.