

# Bahnprojekt Frankfurt-Mannheim-Karlsruhe

22.9.2020

Bürgerinitiative  
Gesundheit statt Bahlärm 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"*  
*IG Herzogenried-Förderverein e.V.*  
*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 Waldhof-West "Alter Waldhof"*  
*BI Stammtisch Centro Verde*  
*BI "Lärmschutz Neuostheim 2013"*  
*B.A.U. GmbH & Co. KG*  
*BI "Neuhermsheim ohne Bahlärm"*  
*Siedler- u. Wohneigentumsgem. MA-Casterfeld e.V.*  
*Rheinauer Gewerbeverein e.V.*  
*Siedlergemeinschaft MA-Friedrichsfeld e.V.*

## **Bisher kein Tunnel in Mannheim geplant**

Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates Mannheim,  
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Kurz,  
sehr geehrter Herr Erster Bürgermeister Specht,

wir möchten Sie über den Stand der Bahnprojekte informieren.

## **Inhalt in Kürze**

### **1. Historie inklusive Klimaschutzgesetz**

Mit zweigleisigem Ausbau der Riedbahn Ost und weiteren 1,0 Mrd. Euro Ausgaben im Bahnknoten Mannheim ist Güterverkehr mitten durch die Stadt ohne Tunnel geplant. Vorzugsvariante der ICE-Trasse für Lorsch-Mannheim sieht 10 km Tunnel planmäßig vor. Engpässe im Projekt in Biblis (Hessen) und Schwetzingen/Hockenheim (Baden-Württemberg) sind nicht aufgelöst. Vorgaben des Klimaschutzgesetzes 2030 werden nicht im Projekt umgesetzt.

### **2. Zusammenhänge**

Klimaschutzgesetz sieht eine Steigerung von 37 % beim Güterzugverkehr gegenüber der Prognose des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) vor. Dritter Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt berücksichtigt lediglich die Steigerung der ICE-Verkehre. Das Projekt ist in drei Teilabschnitte aufgeteilt, die nicht gleichzeitig bearbeitet werden.

### **3. Konsequenzen und Forderungen**

Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) hat die Planungsgrundlage für das gesamte Projekt entsprechend dem Klimaschutzgesetz anzupassen. Mannheimer Tunnelforderung sollte zeitnah eingebracht werden, da sie überplanmäßig und daher parlamentarische Befassung des Bundestags erforderlich ist.



## Im Einzelnen

### **1. Historie inklusive Klimaschutzgesetz**

#### Riedbahnausbau zweigleisig:

Das Projekt 2-004-V03 ("Korridor Mittelrhein: Zielnetz I") mit der Schnellfahrstrecke Frankfurt - Mannheim-Nord beinhaltet den zweigleisigen Riedbahnausbau (oberirdisch). Beim Erörterungstermin September 2018 erhoben die Stadtverwaltung Mannheim und viele Mannheimer Bürger Einwendungen gegen die Führung der meisten Transitgüterzüge durch Mannheim. Der aktuelle Genehmigungsstand beim zuständigen Eisenbahnbundesamt ist uns nicht bekannt.

#### Vorzugstrasse der DB:

Beim 8. Beteiligungsforum (BF) der DB Dezember 2019 zum Projektabschnitt Nord (Schnellfahrtrasse Frankfurt - Mannheim-Nord) stellte die DB ihre Vorzugstrasse e3 "Mannheim direkt" vor, die diagonal von Lorsch nach Mannheim-Blumenau führt. Im vorwiegend hessischen Bereich ist ein 10-km-Tunnel in offener Bauweise zum Lärmschutz des Lampertheimer Stadtteils Neuschloss und zum Erhalt von Natur- und Landwirtschaftsfläche vorgesehen, mit Mehrkosten von 320 Mio. Euro.

*Kommentar:* Tunnel verursacht offenbar keine überplanmäßigen Kosten, eine parlamentarische Befassung nach Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) ist nicht erforderlich.

#### Knotenstudie Mannheim ohne Tunnel:

Ebenfalls 2019 wurde die Knotenstudie Mannheim vorgestellt. Zusätzlich zum o.g. Projekt sind zur Engpassbehebung 1,0 Mrd. Euro eingeplant, jedoch ohne Tunnel.

Engpässe für den Güterverkehr bei Biblis und zwischen Schwetzingen und Hockenheim verbleiben mit beiden Projekten zusammen nicht aufgelöst.

Der zweigleisige Ausbau der Riedbahn Ost wird vorausgesetzt, um die Güterzugverkehre durch Mannheim leiten zu können.

*Kommentar:* Im Knoten Frankfurt ist gleichzeitig ein viergleisiger ICE-Tiefbahnhof unterhalb des Hauptbahnhofs vorgesehen, Gesamtkosten (mit anderen Teilprojekten) 5,5 Mrd. Euro. Der bergmännische Tunnel ist rund 10 km lang geplant, mit einer Mainunterquerung.

#### Bundesklimaschutzgesetz (KSG):

Das KSG vom Dezember 2019 legt für den Verkehrssektor eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen zwischen 2020 und 2030 von 150 auf 95 Gigatonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>e) fest, d. h. eine Minderung von 37 %. Dafür verantwortlich ist das BMVI. 2025 werden für den Zeitraum ab 2030 weitere Emissionsminderungen durch die Bundesregierung festgelegt werden.

#### Klimaschutzprogramm 2050 (KSP):

Für den Zeitraum 2030-2050 gilt das "Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050" (KSP). Dort wird das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 genannt.

Für den Verkehrssektor werden u.a. die Stärkung des ÖPNV und des SGV vorgegeben; beispielsweise für den PV „Engpässe beseitigen, attraktive Takte fördern“, für den ÖPNV „Kapazitäten ausbauen“, für den SGV „Stärkung des kombinierten Verkehrs“.

#### Verschärftes 2030-Zwischenziel der EU:

Aktuell, im September 2020, verschärfte die EU-Kommission das CO<sub>2</sub>e-Emissionsziel für 2030 von 40 auf 55 %. Dies sollte Anlass sein, die Gangart für Schienenverkehre inklusive Güterverkehr und Personennahverkehr weiter zu beschleunigen.

Zudem sind - zumindest nach den Wünschen der EU - 37 % des Corona-Aufbaufonds für den Klimaschutz vorgesehen, also rund 7 Mrd. Euro für Deutschland.



### Parlamentarische Befassung:

Die DB kündigte im 10. BF (Juli 2020) an, dass für den Nordabschnitt "in der 13. Sitzung des BF, geplant für November 2020, ...mit der Bearbeitung der Forderungen der Region für die Parlamentarische Befassung begonnen [werde]".

## **2. Zusammenhänge**

### Planungshorizont:

Die Planung des BVWP ist älter als das Klimaschutzgesetz. Ersterer rechnet mit einer Güterverkehrsprognose von 154 Mrd. Tonnen-km jährlich, während die "Nationale Plattform Zukunft der Mobilität", die in das KSG eingeflossen ist, 205 Mrd. Tonnen-km jährlich ansetzt, eine Steigerung um 33 % gegenüber der aktuellen Planung..

Die Ausrichtung der EU und der Bundesregierung auf ein emissionsneutrales 2050 sind dabei noch nicht berücksichtigt.

Im Gegensatz hierzu enthält der aktuelle (3.) Gutachterentwurf (2020) zum Deutschlandtakt gegenüber dem BVWP eine Steigerung von rund 70 % der ICE-Verkehre (Quelle: Eigene Auswertung aus Zielfahrplänen BVWP 2030 vs. Deutschlandtakt für Mannheim).

*Kommentar:* Für Personenfernverkehr ist offenbar eine über den BVWP hinausgehende Infrastrukturplanung möglich, für den Güterverkehr und den Nahverkehr nicht.

Im DB-Workshop Februar 2020 stellte diese anhand von Diagrammen vor, dass auf der Riedbahn und der Main-Neckarbahn "der Schienenpersonennahverkehr und der Güterverkehr...konfliktfrei fahren [können]" (gemäß Prognose BVWP). Diese Diagramme waren allerdings mit 100 % der technischen Kapazität belegt.

*Kommentar:* Dies ist nach unserem technischen Verständnis in der Realität nicht fahrbar.

### Räumliche Zerlegung des Projektes:

Aktuell ist der Raum Frankfurt-Mannheim-Karlsruhe in drei Projektabschnitte unterteilt, die nicht gleichzeitig bearbeitet werden:

- a) Schnellfahrstrecke Frankfurt - Mannheim-Nord: Parlamentarische Befassung soll Ende 2020 begonnen werden.
- b) Knoten Mannheim: Kein Zeitfenster bekannt.
- c) Bereich Mannheim - Karlsruhe: Eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechend dem Beteiligungsforum wurde noch nicht begonnen. Die mögliche Notwendigkeit zusätzlicher Gleise im Bereich Schwetzingen wurde von der DB angedeutet.

## **3. Konsequenzen und Forderungen**

### zum Planungshorizont:

Das Klimaschutzgesetz ist in den Prognosen des BVWP, die aktuell Planungsgrundlage sind, noch nicht eingearbeitet.

Schon mit den BVWP-Prognosezahlen verbleiben nördlich und südlich von Mannheim Engpässe, und die Möglichkeit der Koexistenz von Güterverkehr und Personennahverkehr auf den Bestandsstrecken Riedbahn und Main-Neckar-Bahn scheint uns nicht nachgewiesen.

**Das BMVI hat die Planungsgrundlage für das gesamte Projekt entsprechend dem Klimaschutzgesetz anzupassen,**

und zwar nicht nur für den Fernverkehr, wo dies offenbar schon geschehen ist, sondern auch für



den Nahverkehr und den Güterverkehr.

**Sollte diese Anpassung zur Notwendigkeit zweier zusätzlicher Gleise im Bereich Frankfurt - Mannheim-Nord führen, so sind die Planungen der Schnellfahrstrecke kompatibel dazu auszuführen.**

zur räumlichen und zeitlichen Zerlegung des Projektes:

Im Nordbereich soll laut DB ab November 2020 mit der parlamentarischen Befassung begonnen werden.

a) Akzeptiert man diese räumliche und zeitliche Projektaufteilung, müssen dann z. B. die Bestandsgemeinden (hessische Riedbahn, Main-Neckar-Bahn, aber auch Mannheim) ihre Lärmschutzforderungen wegen der indirekten Projektauswirkungen stellen.

**Die Tunnelforderung für Mannheim sollte hier eingebracht werden, um nicht vor vollendete Tatsachen gestellt zu werden.**

b) Akzeptiert man die räumliche und zeitliche Projektaufteilung nicht, **so wäre die Planung des Knotens Mannheim vor der parlamentarischen Befassung zu fordern.**

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung,

mit freundlichen Grüßen

Gunther Mair  
Mitglied des Kernteams von GESBIM

Für Mannheim Nord: Martina Irmischer, Nordhäuser Weg 9, 68307 Mannheim  
Telefon: 0621-773382, E-Mail: [Martina.irmscher@gesbim.de](mailto: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](mailto:norbert-ute@freenet.de)

Dr. Gunther Mair, Karl-Ladenburgstr. 45, 68163 Mannheim  
Telefon: 0621-3247942, E-Mail: [gunther.mair@gesbim.de](mailto:gunther.mair@gesbim.de)

Für Mannheim Süd: Thomas Steinbrenner, Assenheimerstr. 7, 68219 Mannheim,  
Telefon: 0621-8762247, E-Mail: [sgm-casterfeld@verband-wohneigentum.de](mailto:sgm-casterfeld@verband-wohneigentum.de)