BI Neuhermsheim ohne Bahnlärm (BI NOBL)
Albert Bühler
Landsknechtweg 26 b
68163 Mannheim

An das
Regierungspräsidium Karlsruhe
Karl-Friedrich-Str. 14
76133 Karlsruhe (Referat 24)

Sammeleinwendung der BI NOBL gegen das Planfeststellungsverfahren „Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn (DB Strecken 4010 und 4051) einschließlich ökologischer Begleitmaßnahmen
Az: 24-3824.1-3/305

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir erheben hiermit **Einwendungen** gegen das o.g. Planfeststellungsverfahren, weil der Schienenlärm bereits jetzt zu hoch ist und durch den Ausbau noch höher wird und dadurch

1. unsere Rechte auf Leben und körperliche Unversehrtheit, d.h. sowohl die physische als auch die psychische Gesundheit (Art. 2 Abs. 2 GG), beeinträchtigt werden,
2. unsere Rechte auf Eigentum (Art.14 GG) durch die Lärmerhöhung beeinträchtigt werden, da Wertverluste der Grundstücke sowie weitere Erschütterungen und Vibrationen drohen.
3. Eine Minderung der Lebensqualität mit der erhöhten Lärmbelästigung einhergeht.
4. Die Gefahr für Leib und Leben durch noch mehr Gefahrguttransporte zunimmt.

Wir **begründen** das im Folgenden damit, dass wir zwar den zweigleisigen Ausbau der Riedbahnstrecke Ost im Grundsatz akzeptieren, soweit er der Weiterentwicklung des Personenverkehrs dient, insbesondere der S-Bahn, aber wegen der **zusätzlichen Lärmbelastung durch künftigen Mehrverkehr** - wie unten für die Streckenanrainer in Neuhermsheim beschrieben - **zum Ausgleich lärmreduzierende Maßnahmen im Schienengüterverkehr auf dieser Strecke fordern,** so dass sich in der Zukunft die Lärmbelastung der Anrainer gegenüber dem Status Quo in Summe nicht erhöht.

Was den künftigen Schienengüterverkehr betrifft, fühlen wir uns durch die vorliegenden Ausbaupläne der DB AG stark benachteiligt bzw. bedroht. In der vom Bundesverkehrsministerium veröffentlichten Korridorstudie ist unmissverständlich beschrieben, welche Folgen eine Beseitigung der Engpässe zwischen Mannheim und Frankfurt zur Folge hat. Der Schienengüterverkehr würde dabei um ca. 200 Züge pro Tag zunehmen. Dieser Mehrverkehr wäre auf Bestandstrecken unerträglich. Sollte jedoch eine Güterzugumfahrung von Mannheim nicht zustande kommen, ist es unvermeidlich, dass dann unser Streckenabschnitt Riedbahn Ost den größten Teil dieses Mehrverkehrs aufnehmen müsste.
Schon heute ist der Güterzuglärm nachts sehr störend: wir können nicht mehr bei gekipptem Fenster schlafen, wachen häufig auf und befürchten lärmbedingte Gesundheitsstörungen.

Die Lärmbelastung übersteigt bereits im jetzigen Zustand bei eingleisigem Betrieb der Riedbahn Ost die gesetzlichen Grenzwerte für eine Neubaustrecke. Bislang fahren nachts um die 20 Güterzüge in der Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr, das sind knapp drei Züge pro Stunde. Wenn sich diese Anzahl durch Engpass-Beseitigung anderen Orts erhöht, wird also in Kauf genommen, dass der Schlaf der Anwohner permanent unterbrochen wird.
Wie in mehreren wissenschaftlichen Publikationen dargestellt, verursacht der Bahnlärm auch dann körperlichen Stress, wenn wir ihn noch gar nicht wahrnehmen. So steigt während des Schlafs beim Näherkommen eines lauten Zugs der Pulsschlag an, selbst wenn wir davon noch nicht wach werden. So wird die Qualität des Schlafs für Jung und Alt beeinträchtigt. Deshalb befürchten wir bleibende Nachteile von

Konzentrationsschwächen bis hin zu Gesundheitsschäden gerade bei Kindern, älteren und kranken Mitbewohnern.

Abends zwischen 18 und 22 Uhr beeinträchtigt uns der Lärm im Garten bzw. auf dem Balkon. Eine einseitige Betrachtung des Zeitraums "Nacht" beginnend um 22 Uhr **kann unsere örtliche Lärmbelastung nicht angemessen beschreiben.** Für die Regeneration von Erwachsenen und Kindern ist die Zeit zwischen 18 und 22 Uhr mindestens ebenso wichtig.

Eine normale Unterhaltung mit Gästen ist abends im Außenbereich nicht mehr möglich, wenn gerade dann viele Güterzüge den Rangierbahnhof verlassen. Im Hinblick auf dieses Erscheinungsbild, das in allgemeinen Zahlendarstellungen nicht erfasst wird, befürchten wir eine zusätzliche Verschlechterung durch den geplanten Ausbau der Riedbahn.
Eine Abhilfe durch passive Lärmschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster sind keine akzeptable Lösung, da sie uns und unsere Gäste ins Innere des Hauses, bei geschlossenen Fenstern, verbannen, wenn wir Entspannung suchen und Ruhe haben möchten.
Bereits für den heutigen Verkehr muss eine städtebaulich und für den Bürger verträgliche Lösung hergestellt werden. Lärmschutzwände sind wegen der hohen Dammlage entlang der Hermsheimer Straße in Neuhermsheim nicht akzeptabel.

Wir fordern deshalb für den Lärmschutz an der Strecke Riedbahn Ost

- eine **absolute Zugzahlbegrenzung im Güterverkehr auf den Status Quo**, für jeden Tag, rund um die Uhr, deren Einhaltung die Bahn dem Eisenbahnbundesamt gegenüber durch monatlichen Bericht dokumentiert. Nach Prüfung durch das EBA werden diese Zugzahlen auf einer EBA eigenen Webseite veröffentlicht und ggfls. fachlich kommentiert.

- **eine Geschwindigkeitsreduzierung für alle Güterzüge unter dem Hinweis Lärmschutz**, deren Einhaltung nachts durch geeignete Maßnahmen bereits vor Durchfahrt der Wohnbereiche **technisch erzwungen** werden kann.

Unsere Forderung nach wirksamem Lärmschutz betrifft auch die **Begrenzung des Lärms während der Bauphase (z.B. kein Einsatz eines akustischen Warnsystems), das Unterbleiben von Bauarbeiten während der Nacht sowie nach Fertigstellung nächtliche Lautsprecherdurchsagen an der S-Bahn-Station.**

Weiterhin fordern wir für Neuhermsheim im Zuge der Gleichbehandlung Lärmvorsorge auf der Strecke zum Rangierbahnhof, da die Eisenbahnbrücke über die Wilhelm-Varnholt-Allee über Neuhermsheimer Gemarkung führt.

Das Ergebnis der Knotenbewertung Mannheim und ein Ergebnis des Beteiligungsforums Rhein/Main - Rhein/Neckar vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens sind nicht berücksichtigt, deswegen verlangen wir, dass die endgültige Planung mit damit verbundenen und möglichen Alternativlösungen untersucht werden.

Im Hinblick auf künftige Neubaustrecken fordern wir **bereits im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung eine alternative Anbindung des Rangierbahnhofs zu untersuchen und zu berücksichtigen**, mit der Zielvorgabe, dass nach Errichtung einer Neubaustrecke Güterzüge nur noch in definierten Sonderfällen über die Riedbahnbrücke abgewickelt werden, wobei eine Zugzahl-Begrenzung deutlich unterhalb des heutigen Status Quo angestrebt wird. Weitergabe dieser Planungsinhalte an Folgeprojekte.

Für den Güterverkehr, der später durch eine Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim zu erwarten ist, fordern wir eine lärmfreie Güterzugtrasse durch die Metropol-Region. Güterzugvorbeifahrten alle wenige Minuten - wie etwa in der "Korridorstudie Mittelrhein" dargestellt - sind auf Bestandsstrecken für keine Gemeinde in der Region zumutbar.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Albert Bühler

Adressen der Mitglieder BI-NOBL

Albert Bühler
Landsknechtweg 26a
68163 Mannheim

Johanna Häfele
Landsknechtweg 16
68163 Mannheim

Holger Köppe
Grete Fleischmann Str. 25
68163 Mannheim

Thomas Neumüller
Landsknechtweg 47a
68163 Mannheim