

Die "Korridorstudie" aus Mannheimer Sicht

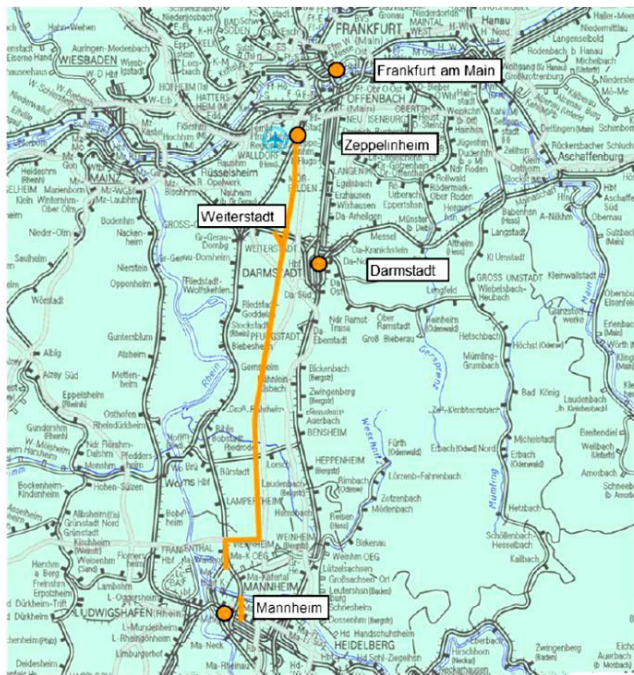
Stand April 2015

Im März 2015 veröffentlichte das Bundesverkehrsministerium die sogenannte "Korridorstudie", die qualitative Eckpunkte zur Bahnverkehr-Engpassbeseitigung im Bereich Frankfurt-Mannheim liefern sollte. (Abschlussbericht 10.3.15)

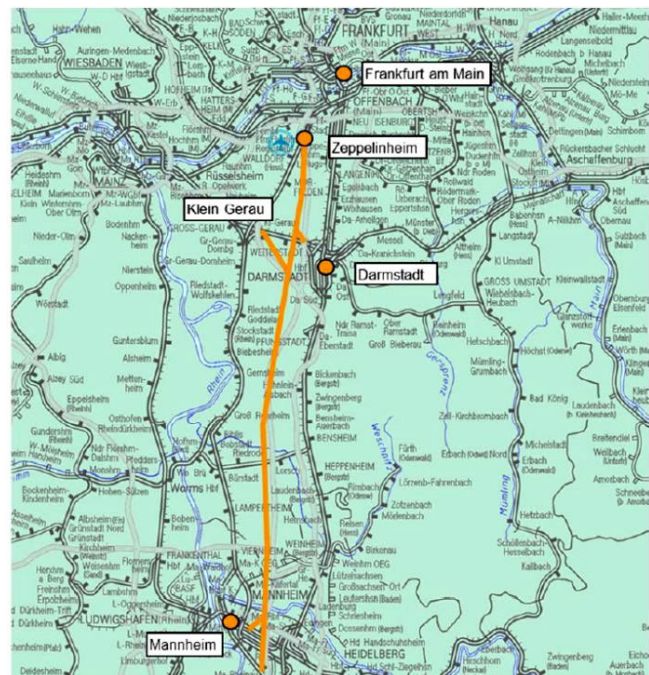
Es wurden fünf Varianten vorgestellt, darunter drei Schnellfahrstrecken (bis 300 km/h) und zwei Standardstrecken (bis 160 km/h).

Sie unterscheiden sich durch die Einbindung des nördlicheren rechtsrheinischen Güterverkehrs ("Weiterstadter Kurve") und Einbindungsvarianten im Darmstädter Raum.

Vier Varianten führen in Mannheim über die Bestandsstrecke Riedbahn, eine Variante führt alternativ an Mannheim vorbei, mit einer Einschleifung von Norden in den Rangierbahnhof.



Variante 1c mit Weiterstadter Kurve



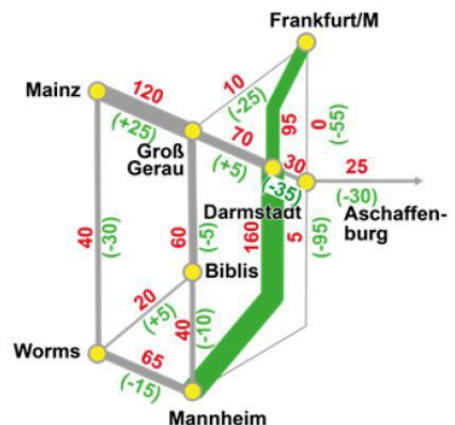
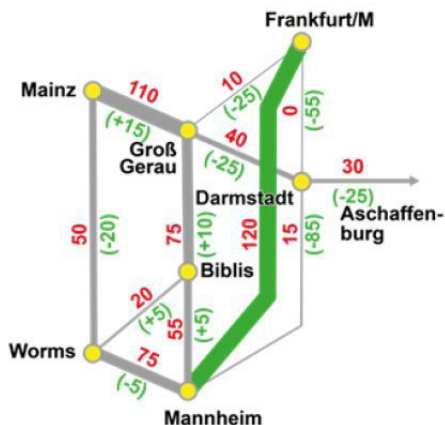
Variante 1g mit Umfahrung Mannheim

Die Schätzkosten betragen etwa zwischen 3,0 Mrd. Euro (Variante 1c) und 3,5 Mrd. Euro (Variante 1g)

NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar ohne Verbindung zur Strecke Mainz – Darmstadt (Planfälle 1a und 1b)

NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar mit Verbindung zur Strecke Mainz - Darmstadt (Planfälle 1c, 1d und 1g)

Für die Mannheimer ist aus Lärmschutz- und Gefährdungssicht die Zugzahlprognose relevant (Abb. rechts). Für 2025 werden in der sog. "Nachtzeitscheibe" von 20:00 bis 5:00 Uhr 120 Güterzüge (ohne rechtsrheinische Güterzuganbindung) bzw. 160 Güterzüge (mit rechtsrheinischer



100 Anzahl SGV-Züge in der Nachtzeitscheibe
(-20) Entlastung der Bestandsstrecken von SGV-Zügen im Planfall gegenüber dem Bezugsfall in der Nachtzeitscheibe

Güterzuganbindung) erwartet.

Diese Züge würden in den Varianten 1a-1d zusätzlich durch Stadtgebiet fahren.

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 (*): **plus 150** auf **200** (jeweils Güterzüge pro Nacht)

(*) 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**)

Bemerkenswert und aus Mannheimer Sicht makaber ist der "Blinde Fleck" der Korridorstudie, was den Lärmschutz in Mannheim angeht.

Obwohl von fünf Zielen der Korridorstudie eines lautet:

"Entlastung der Anwohner an den Bestandsstrecken vom Schienenlärm durch Bündelung des Schienengüterverkehrs auf autobahnparallelen Neubaustrecken"

und im Fazit geschrieben wird:

"Das Ziel, die Bestandsstrecken im Zentralkorridor nachhaltig vom Lärm zu entlasten, ist erreichbar, wenn die Verlagerungspotentiale auf die NBS vollständig ausgeschöpft werden."

werden in der vergleichenden qualitativen Bewertung der verschiedenen Varianten diejenigen, die den Zusatzverkehr durch Mannheim leiten, mehrfach mit Lärmschutz-Bestnoten ausgezeichnet (s. Abb. unten, Planfall 1c und 1d, Bewertung "++").

	NBS mit Nutzung durch den SPFV tagsüber und dem SGV nachts		NBS ausschließlich für den SGV	
	Planfall 1a/1b	Planfall 1c	Planfall 1d	Planfall 1g
Angebot SPFV	++	++	0	+
Angebot SPNV	++	++	0	0
Produktion SGV	++	++	++	++
Betriebsqualität	+	++	+	+
Lärmschutz	+	++	++	++
Wirtschaftliche Analyse	++	++	0	0
Gesamtbewertung	++	++	+	+
Punkte	1,7	2,0	0,8	1,0

Punktebewertung

++	2
+	1
0	0
-	-1
--	-2

Abbildung 6-33: Qualitative Beurteilung der Planfälle 1a - 1g

Erkennbar ist Lärmschutz für Mannheim völlig ausgeblendet.