

Stadt Mannheim
Fachbereich 63
Collini-Center

68161 Mannheim

c/o Umweltzentrum
Käfertalerstraße 162
68167 Mannheim
Tel. 0621- 331774
Fax. 0621- 36752
info@ umweltforum-mannheim.de
www.umweltforum-mannheim.de

5.7.2011

Planfeststellungsverfahren „Neubau der Stadtbahnstrecke Mannheim-Nord“
Az: 20110506

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Umweltforum begrüßt grundsätzlich den Ausbau und die Stärkung des ÖPNV und fordert seit vielen Jahren den Bau der Stadtbahnlinie Mannheim-Nord. Die Planung ist eine unerlässliche Maßnahme für den Klimaschutz und für die Verkehrswende in Mannheim. Für die Planung bitten wir um Berücksichtigung folgender Anregungen:

1. Das vorgestellte Betriebskonzept erscheint uns nicht ausgereift und nicht attraktiv genug, um die gewünschten Verkehrsverlagerungen und Fahrgastzuwächse zu erreichen. Die Fahrtzeiten und –wege in der Schwachverkehrszeit sind zu lang und nicht fahrgastfreundlich. Das Umweltforum regt einen 10-Minuten Takt für die beiden Außenäste der Stadtbahn-Nord in der Hauptverkehrszeit sowie den 20-Minuten-Takt in der Neben- und Schwachverkehrszeit an. Grundsätzlich kann u.E. ein Betriebskonzept für die Linien 5 und 5A nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein und keine bindende Wirkung für die Zukunft entfalten.
2. Im Erläuterungsbericht auf Seite 5 wird einerseits die RNV als Aufgabenträger benannt und andererseits die Stadt Mannheim. Unseres Erachtens kann ausschließlich die Stadt Mannheim der Aufgabenträger sein.
3. Im Erläuterungsbericht auf Seite 6 wird die Stadtbahn-Nord also „letzte große Lücke“ im Stadtbahnnetz bezeichnet. Das Umweltforum sieht weitere zu schließende Lücken, wie sie auch im Nahverkehrsplan, Nahverkehrsentwicklungsplan der Stadt Mannheim sowie im Konzept „MVG 2000“ dargestellt sind.

4. Die Neubaustrecke sollte nicht für nur 2,50 m breite Fahrzeuge, sondern vorausschauend für 2,65 m breite Fahrzeuge dimensioniert werden. Damit werden künftige Kapazitätserweiterungen und Attraktivitätssteigerungen möglich.
5. Im Abzweig Friedrich-Ebert-Straße/Hochuferstraße sollte ein Vorsortiergleis vorgesehen werden. Damit kann ein störungsfreier Betrieb auf den Linien 4/4A sowie 5/5A insbesondere in den Hauptverkehrszeiten erreicht werden. Für das Vorsortiergleis kann eine der beiden vorhandenen Abbiegespuren des Autoverkehrs auf der Friedrich-Ebert-Straße genutzt werden.
6. Die Wendschleife im Bereich der „Waldpforte“ sollte so ausgestaltet werden, dass der Eingriff in den Baumbestand möglichst gering ausfällt. Für Baumverluste ist ein quantitativ und qualitativ angemessener Ausgleich und zwar möglichst in der Nähe des Eingriffes vorzusehen.
7. Die Endhaltestelle „Stiller Weg“ sollte planerisch und bautechnisch so ausgeführt werden, dass eine Weiterführung als attraktive Trasse des „Umweltverbundes“ zum Karlstern möglich wird.
8. Zwischen den Haltestellen „Ulmenweg“ und „Hochuferstraße“ sollte ein Abzweig nach Norden in Richtung Herzogenriedstraße möglich bleiben.
9. Im Zuge der Errichtung der Lichtsignalanlagen sollte grundsätzlich eine Vorrangschaltung für die Stadtbahn vorgesehen werden.
10. Die künftigen Umsteigehaltestellen von Stadtbahn und Bus sollten detailliert beschrieben werden. Ziel ist die Schaffung einer attraktiven und sicheren Umsteigesituation für die Fahrgäste.
11. Die Oberleitungen sollten möglichst als Einfachfahrleitung bzw. Flachkettenfahrleitung ausgebildet werden, um eine bessere Einpassung in das Stadtbild zu erreichen und die Kosten zu mindern.
12. Die Anzahl der Maststandorte sollte minimiert werden. Die Fahrdrahtaufhängung und die Straßenbeleuchtung sollten nach Möglichkeit zusammengefasst werden.
13. Die Bahnübergänge sollten bautechnisch so ausgeführt werden, dass eine unterschiedliche starke Absenkung der Schiene und der Straßenfahrbahn vermieden wird. Dies trägt erheblich zum Lärmschutz und damit zur Akzeptanz der neuen Bahnlinie bei.
14. Im Kurvenbereich sollten Schienenbefeuchtungsanlagen vorgesehen werden, um einer Lärmentwicklung vorzubeugen.
15. Die Zahl der zu pflanzenden Ersatzbäume sollte deutlich erhöht werden, um den Wegfall von großkronigen, klimarelevanten und stadtbildprägenden Bäumen angemessen ausgleichen zu können.

16. Haltestellen:

- a) Die Haltestellenschilder sollten gut sichtbar sein (reflektierende Ausführung).
- b) Die taktilen Leitstreifen an den Haltestellen sollten farbecht und UV-beständig sein (kein Verbleichen der Farben).
- c) Die Leitgitter an Haltestellen und Übergängen sollten mit reflektierenden rot-weißen Streifen ausgestattet werden, um sie für Sehingeschränkte barrierefreier zu gestalten.
- d) Die Bahnsteigbegrenzungssteine sollten materialtechnisch langlebig sein, um den Reparaturaufwand sowie die Kosten zu begrenzen.
- e) Die Bahnsteigbreite sollte zwischen 2,50 und 3,50 m betragen.
- f) Ausstattung aller Bahnsteige mit Wetterschutzeinrichtungen, Beleuchtung nach neuestem Stand, dynamische Fahrgastinformationsanzeigen incl. Lautsprecheranlagen, Informationstafeln und Sitzgelegenheiten ausgerüstet sein.
- g) Die seitlichen Begrenzungen der Fahrgastunterstände sollten frei sein von Werbetafeln.
- h) Ausstattung der Haltestellen mit Bike+Ride-Anlagen für jeweils 20 Fahrräder.
- i) Die endgültigen Namen der Haltestellen sollten gemeinsam mit der Bürgerschaft festgelegt werden.

Dieser Stellungnahme schließen sich der BUND Regionalverband Rhein-Neckar-Odenwald sowie der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg an.

Mit freundlichem Gruß

Andreas Schöber
Vorstand