

---

Umweltforum \* Käfertaler Str. 162 \* 68167 Mannheim

**Stadtverwaltung Mannheim**  
**Fachbereich Grünflächen und Umwelt**  
**Anhörungsbehörde**  
**Collinistr. 1**

**68161 Mannheim**

Käfertaler Straße 162  
Gebäude A, Umweltzentrum  
68167 Mannheim  
Tel. 0621 1815125  
info@umweltforum-mannheim.de  
www.umweltforum-mannheim.de

Mannheim, den 28.08.2019

## **AZ 67.21 /20182324**

### **Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren Neuordnung und Kapazitätserweiterung der Haltestelle Mannheim Hauptbahnhof**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu o.g. Vorhaben.

Die im Umweltforum zusammen geschlossenen 16 Mannheimer Umwelt-, Naturschutz- und Verkehrsverbände nehmen gern wie folgt dazu Stellung:

Das Umweltforum begrüßt grundsätzlich eine Neuordnung und Kapazitätserweiterung der rnv-Haltestelle Mannheim Hauptbahnhof.

Zentrales Zukunftsthema in der Welt, in Europa, in Deutschland und in Mannheim ist der Klimaschutz. Das Klima nachhaltig zu schützen wird nicht möglich sein ohne eine Energie- und Verkehrswende.

Die große Koalition in Berlin und die Landesregierung in Stuttgart streben eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Schienenpersonenverkehr und im ÖPNV an. Der Zielhorizont ist das Jahr 2030.

Über Zwischenschritte soll bis 2050 eine nahezu CO<sub>2</sub>-freie Mobilität hergestellt werden (Dekarbonisierung). Diesen Zielvorgaben (siehe auch Pariser Klimagipfel 2015 und die festzulegenden sektoriellen Einsparziele im sich in Vorbereitung befindenden Bundes-Klimaschutzgesetz) kann sich auch die Modellstadt und Green City Mannheim nicht verweigern.

Die Haltestelle Hauptbahnhof Mannheim bildet einen zentralen Knotenpunkt in Mannheim, wo sich der Schienenpersonenfernverkehr, der Schienenpersonennahverkehr inkl. S-Bahn, der ÖPNV mit Stadtbahnen und vielen Stadtbuslinien sowie Fernbusse, Taxen, Radfahrer und Fußgänger treffen. Damit ist der Willy-Brandt-Platz und die rnv-Haltestelle Mannheim-Hauptbahnhof der zentrale Mobilitätshub in der Metropolregion Rhein-Neckar und in Mannheim.

Im Lastenheft Mobilität zur Vorbereitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) wird ebenso die Bedeutung der Haltestelle Mannheim-Hauptbahnhof betont werden.

In Zukunft werden und sollen deutlich mehr als die von der Vorhabensträgerin angenommenen ca. 50.000 Fahrgäste pro Tag die Haltestelle frequentieren. Außerdem gibt es aktuell auch in Ludwigshafen Planungen zur Straßenbahnstreckenerweiterungen, die teilweise über die Haltestelle Mannheim-Hauptbahnhof geführt werden. Dafür sind die vorgelegten Planungen nicht ausreichend und nicht zukunftsorientiert genug ausgelegt. Für die rnv ist mit den derzeitigen Planungen nur eine Fahrgaststeigerung von zehn bis zwölf Prozent realistisch. Für die o.g. Zielvorgaben einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen ist die vorgelegte Planung zur Neuordnung und Kapazitätserweiterung deutlich zu klein dimensioniert.

Wie in der Vorlage V618/2018 und auch schon vor zehn Jahren mit der Informationsvorlage 110/2009 sehr deutlich zum Ausdruck gebracht wird, gehen die Haltestellenplanungen der rnv mit starken Auswirkungen auf den öffentlichen Raum und die heutige Platzfläche einher. Insbesondere mit der vorgesehenen Verlegung von zwei Bahnsteigen in die Achse des Kaiserrings werden aus städtebaulicher Sicht die künftigen Planungen für ein angemessenes und attraktives Entrée in die Stadt erheblich beeinträchtigt. Die aktuelle Planung der rnv hat negativen Einfluss auf das Stadtbild, insbesondere auf die Planungen eines zukünftigen „Boulevard Kaiserring“. Dieser ist die Visitenkarte Mannheims für alle Besucher, die mit der Eisenbahn in Mannheim ankommen. Insofern ist es nicht zu akzeptieren, dass sich die Stadtplanung nur noch darauf beschränkt, für den Bereich des Bahnhofsvorplatzes unverbindliche Zielvisionen zu formulieren, während von der rnv bauliche Fakten geschaffen werden, die nicht mehr von fachlich kompetenter Seite hinterfragt werden, etwa vom Gestaltungsbeirat der Stadt Mannheim.

Die politisch gewünschte Verkehrswende bedeutet, dass deutlich mehr Straßenbahnen die Bismarckstraße queren müssen. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung Kaiserring / Bismarckstraße und Reichskanzler-Müller-Straße ist für Straßenbahnen, Busse, Kfz, Radfahrer und Fußgänger sicher zu stellen. Im Bereich des Kaiserrings bis zum Abzweig Richtung Tattersall liegen bisher drei Straßenbahngleise. Hier ist es erforderlich, ein viertes Gleis bereits ab Höhe Tattersall /M7 bis zum Hauptbahnhof zu bauen.

Während heute die Bahnsteige der Straßenbahn weitgehend von allen Seiten zugänglich sind, und sich so die Fahrgastströme gut verteilen können, sollen künftig die langen Bahnsteige vor allem im Kaiserring nur noch über vergleichsweise enge Zugangskorridore von den Kopfbenden her betreten werden können. Zusätzlich behindert hier der an dieser Stelle vorgesehene Tiefgaragentreppenaufgang. Dies dürfte wohl zu einer erheblichen Staubildung bei den Fahrgästen führen, gerade auch im Hinblick darauf, dass am Bahnhof erfahrungsgemäß eilige Reisende umsteigen müssen. Hier scheinen bei der Planung offensichtlich nur betrieblich-bauliche Belange im Vordergrund gestanden zu haben, während die Interessen der Fahrgäste weitgehend unberücksichtigt blieben.

Die Aufspaltung der heutigen Haltestelle in zwei je nach Fahrtrichtung räumlich weit getrennt voneinander liegende Bahnsteige bringt für die ein-, aus- und umsteigenden Fahrgäste nicht nur weite Wege, sondern auch erhebliche Orientierungsprobleme mit sich.

Während die heutige Haltestellenüberdachung über die gesamte Bahnsteiglänge den Fahrgästen einen weitgehenden Wetterschutz gewährt, sind an den künftigen Bahnsteigen nur noch zwei bis drei kleinere Standardunterstände der rnv vorgesehen. Dies mag für eine durchschnittlich frequentierte Haltestelle im Stadtgebiet ausreichend sein, für das Fahrgastaufkommen am Hauptbahnhof sind die damit gegebenen Unterstellmöglichkeiten und das Sitzplatzangebot jedoch völlig unzureichend!

---

Zusätzlich muss noch in die Planung eingearbeitet werden:

- Die Erweiterung des westlichen Zugangs zum Eisenbahngleis 1 des Hauptbahnhofs
- Das Projekt „Knoten Mannheim“ (Hochstufung im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030) und die Sanierung der Tunnelstraße (Suezkanal)
- Eine zusätzliche Fahrradquerung unter den Bahngleisen in Verlängerung der Tattersallstraße (Ex-Posttunnel)
- Zusätzliche Fahrradabstellplätze
- Neugestaltung des östlichen Bahnhofsvorplatzes (Bus und Taxi)
- Schaffung eines Kiss&Ride-Platzes (PKW-Halteplatz zum Ein- und Aussteigen)

Bei einer so umfassenden Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sind auch die Möglichkeiten der Anschlussmobilität zu betrachten, wie Sharing-Systeme für Pkw, Fahrräder, Pedelecs, E-Roller, E-Scooter usw. Benötigte Flächen sollten in den Planungen berücksichtigt werden.

Das alles sollte in ein Gesamtkonzept eingebunden werden. Dazu regen wir einen städtebaulichen Gestaltungswettbewerb an unter Einbeziehung des Gestaltungsbeirates des Stadt Mannheim.

Mit freundlichen Grüßen



Andreas Schöber

Thorsten Schurse

Roland Weiß