

Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village

Ergebnisprotokoll des Scoping-Termins

1 Formalia

Ort:	rnv, Mannheim, Dynamostraße15, Besprechungsraum 2
Zeit:	15.10.2018, 13:00 Uhr – 14:15 Uhr
Teilnehmende Personen:	(vgl. Anlage, Teilnehmerliste)
Verteiler:	Teilnehmende Personen

2 Tagesordnung

2.1 Einleitung (Stadt MA und rnv)

Der Leiter der Anhörungsbehörde begrüßt die Anwesenden und erläutert kurz die Funktion des so genannten Scoping im Rahmen des gesamten Planfeststellungsverfahrens für die Stadtbahn in die Benjamin-Franklin-Village.

Die Vertreter der rnv begrüßen die Anwesenden und betonen dabei insbesondere die Bedeutung des Vorhabens innerhalb des Gesamtkonzepts Konversionsnetz sowie auch für die BUGA 2023, weshalb das Vorhaben im Dezember 2022 fertig sein muss.

2.2 Kurze Erläuterung zur technischen Planung (rnv/OPB)

Die Projektleiter der rnv und des Büros Obermayer Planen und Bauen (OPB) stellen anhand von Plänen das Vorhaben vor:

Das Vorhaben umfasst insgesamt ca. 2,1 km, davon sind ca. 1,5 km neue Stadtbahnstrecke mit drei neuen Haltestellen. Von der Neubaustrecke sind ca. 1,4 km Rasengleis, ca. 0,5 km liegen im Asphalt des Straßenraums und ca. 0,3 km sind Schottergleis.

Der Anschluss der neuen Strecke erfolgt am bisherigen Haltepunkt (Hp) Bensheimer Straße, dieser wird zu einem Bahnhof ausgebaut. Bei der Bestandstrecke handelt es sich um eine Eisenbahn im Sinne der ESBO, deren Anpassung ist eine notwendige Folgemaßnahme des Planfeststellungsverfahrens gem. § 28 PBefG.

Die Planungen sind auf einen 10-Minuten-Takt sowie eventuelle Umleiter- und Sonderverkehre etc. ausgelegt. Die Neubaustrasse wurde in den Bebauungsplänen (B-Plänen) für die neuen Stadtquartiere bereits berücksichtigt.

Die Übergabe des Prüforders ist für 11/2018 vorgesehen.

Der Baubeginn soll im Sommer 2021 sein, um die Inbetriebnahme 12/2022 zu gewährleisten.

Der Vertreter des Umweltforums hat dazu folgende Fragen und Anmerkungen:

Im Erläuterungsbericht sollte primär auf die „Angebotsverbesserung“ und weniger auf die Nachfrage abgehoben werden.

<- der Hinweis wird berücksichtigt.

Die ausreichende Bewässerung des Rasengleises muss gewährleistet werden.

<- Dazu äußert sich die UNB dahingehend, dass stattdessen Trocken- bzw. Magerrasen angelegt werden sollte. Diesen Hinweis der UNB wird die rnv beachten.

Es wird auf die engen Gleisbögen hingewiesen und damit einerseits auf die sich daraus ergebenden geringen Geschwindigkeiten und somit Attraktivitätseinbußen sowie andererseits auf die sich aus der Trassierung ergebende Lärmproblematik.

<- Die Gleisbögen erlauben eine Höchstgeschwindigkeit (V/max.) von 30 km/h, der Motorisierte Individualverkehr, also vor allem Pkw und Lkw, wird innerhalb Benjamin-Franklin-Village eher langsamer fahren.

<- Die Trassierung ergibt sich aus der vorhandenen Siedlungsstruktur. Insgesamt sieht die rnv weder die Möglichkeit, noch die Veranlassung ihre Planung diesbezüglich anzupassen.

Es muss sichergestellt sein, dass die Bahnsteige breit genug sind.

<- Die Mindestbreite beträgt 2,5 m, was eine Begegnung z. B. auch von Kinderwagen zulässt. Insofern sieht die rnv keinen Änderungsbedarf für ihre Planungen.

Für flexible Betriebsabläufe wäre auch der Bau eines Stumpfgleises in der Endhaltestelle Sullivan sinnvoll.

<- Einem Stumpfgleis steht der Einsatz von Einrichtungswagen entgegen, der flexiblen Betriebsführung dient das zweite Durchfahrgleis.

2.3 Umwelttechnische Aspekte (Modus Consult)

Die Vertreterin des Umweltplanungsbüros Modus Consult führt folgendes aus:

Es gab bereits Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) u. a. zur Vorgehensweise.

Grundsätzlich werden hier nur die inhaltlichen Schwerpunkte vorgetragen und ansonsten auf die allen Beteiligten vorliegende Informationsunterlage zum Scoping-Verfahren verwiesen.

Beachtlich ist, dass der Untersuchungsraum durch vorhandene Bebauung und aktuelle Baumaßnahmen bereits vorbelastet ist.

Eine Bestandsaufnahme war und ist aufgrund der dynamischen Bauprozesse und der damit einhergehenden Veränderungen im Untersuchungsraum faktisch unmöglich.

Soweit es die B-Plan-Gebiete betrifft wurden die dafür erstellten Umweltgutachten übernommen, nur außerhalb davon, z. B. im Bereich Bensheimer Straße, wurde kartiert bzw. auch Ergebnisse Dritter übernommen.

Die Kartierungen stammen aus dem Zeitraum 2015 bis 2017; (die Ergebnisse wurden präsentiert), die Bilanzierung kann separat besprochen werden.

(Vgl. ausführlich Informationsunterlage von Modus Consult zum Scoping-Verfahren vom August 2018)

Der Vertreter der UNB hat dazu folgende Fragen und Anmerkungen:

Alle Fahrgastunterstände sollen zum Schutz vor Vogelschlag durch geeignete Glassorten mit reduziertem Reflexionspotenzial (Vogelschutzglas) ausgestattet werden.

<- Die Forderung wird beachtet

Insbesondere in Hinblick auf die Belange des Artenschutzes (besonders und streng geschützte Tierarten) sollten Nachkartierungen erfolgen, z. B. im Zuge ökologischen Baubegleitung.

<- Der Hinweis wird beachtet

Der Bestand ist vollständig erfasst und aktuell.

<- Die Feststellung wird dankend zur Kenntnis genommen.

Der Vertreter des Umweltforums hat dazu folgende Fragen und Anmerkungen:

Nach welcher Methodik, unter welchen Randbedingungen und für welchen räumlichen Umfang wurde die Schalltechnische Untersuchung durchgeführt.

<- Grundlage der Schalltechnischen Untersuchung ist die 16. BImSchV i. V. mit der gültigen Berechnungsmethode Schall 03, zugrunde gelegt wurde ein 10-Minuten-Takt mit den auf der Linie vorgesehenen Fahrzeugen, soweit die Strecke durch den Geltungsbereich eines B-Plans führt, wurden die dort festgesetzten Schutzvorkehrungen in die Bewertung einbezogen. Insgesamt ist sichergestellt, dass die einschlägigen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Die Straßen sollten mit Hinblick auf den Lärmschutz möglichst asphaltiert und nicht gepflastert werden.

<- Die Gestaltung des Straßenbelags fällt in der Regel nicht in die Zuständigkeit der rnv, dennoch wird der Hinweis berücksichtigt. Dies erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung zwischen der rnv und der Stadt bzw. der Wohnbaugesellschaft (MWSP).

Besondere Beachtung sollten auch die Übergänge zwischen Schienen und Fahrbahnbelag finden, da hier oft Geräuschbelästigungen entstehen, die zu Beschwerden führen.

<- Höhenunterschiede die zu den Geräuschen führen, sind sehr gering, außerdem beträgt auch die Höchstgeschwindigkeit des Straßenverkehrs nur 30 km/h. Von daher sieht die rnv hier keine erheblichen oder gar unzumutbaren Beeinträchtigungen.

Allgemein sollte Wert auf eine möglichst große Lärminderung gelegt werden.

<- Dies ist insbesondere durch die Oberbauart (Rheda-City-System) gewährleistet. Insofern ist der Forderung bereits Rechnung getragen.

An den Z-Übergängen sollten möglichst konfliktfreie Gleisquerungen hergestellt werden.

<- Dies ist sichergestellt, dazu wird insbesondere auf diesbezügliche Abstimmungen mit der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen verwiesen.

Der Vertreter der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde trägt vor, dass es noch Fragen zur Kabelführung gibt, was auch Eingang in die Leitungspläne findet.

<- Diese Themen werden bilateral geklärt und werden daher in dem Scoping-Papier nicht vertieft betrachtet. Dies ist Teil der Abstimmungen in der Ausführungsplanung.

Die UNB weist noch einmal darauf hin, dass beim Rasengleis möglichst ein Trocken- bzw. Magerrasen angelegt werden soll.

<- Für die konkrete Umsetzung erfolgt noch eine Abstimmung mit der rnv. Dies geschieht im Rahmen der Ausführungsplanung, allerdings steht den Wünschen der UNB seitens der rnv nichts entgegen.

Zum Schutz der Insekten muss die geplante LED-Beleuchtung für alle Teile der Maßnahme „insektenkonform“ gestaltet werden.

<- Dieser Hinweis wird beachtet und im Zuge der Ausführung umgesetzt.

Zur Frage der Entwässerung ins öffentliche Kanalnetz bei den straßenbündigen Gleisen fragt der Leiter der Anhörungsbehörde mit Verweis auf den Vorrang der Versickerung, ob auch eine Versickerung dieser Wässer möglich ist.

<- Das eingesetzte Feste Fahrbahn-System (Rheda-City) im Bereich des straßenbündigen Bahnkörpers ist nicht für die Versickerung, sondern für die Entwässerung in das öffentliche Kanalnetz ausgelegt. Die Versickerung beim System Rheda-City ist lediglich im Bereich des Grünleises möglich,

Der Vertreter des Umweltforums fragt, ob eine Dachbegrünung des Trafo-Gebäudes im Bereich des Gebiets Sullivan vorgesehen ist.

<- Dies ist derzeit nicht der Fall, die Gestaltung des Gebäudes wird im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.

2.4 **Sonstiges**

Zum Ende des Termins erklärt ein zuständiger Vertreter des Stadt Mannheim, dass die Anhörungsbehörde das Regierungspräsidium über das Ergebnis des Scoping-Termins informieren wird. Nach der Beauftragung durch die Planfeststellungsbehörde, das RP Karlsruhe, Referat 24, wird die Stadt Mannheim als Anhörungsbehörde die dann folgenden Verfahrensschritte einleiten. Das Protokoll des heutigen Termins wird an alle Teilnehmenden verteilt.

Um 14:15 Uhr wird der Scoping-Termin beendet.

Anlage:

Liste der Teilnehmenden