

Bahnverkehr: An 14 Stellen in der Stadt belasten durchfahrende Züge die Anwohner mit über 60 Dezibel besonders stark

Chance für Lärmschutz an den Gleisen

Von unserem Redaktionsmitglied
Martin Tangl

Neben dem Lärm, den Autos, Stadtbahnen und Flugzeuge in Mannheim verursachen, nervt viele Bürger der Krach der Züge, die mitten durch die Stadt rollen. Mit einigen Monaten Verspätung hat nun die Deutsche Bahn ihre von der Europäischen Union (EU) vorgeschriebene Lärmkartierung im Rathaus vorgelegt – erst mal als Vorab-Information. Bis voraussichtlich Mai sollen die Berechnungen dann komplett im Umwelt-Dezernat vorliegen.

Ob zwischen Waldhof-Bahnhof und der Neckarstadt, ob entlang der Neckarauer Straße, am Hauptbahnhof oder auf der östlichen Riedbahn zwischen Käfertal und Rangierbahnhof, überall im Umfeld der Gleise sind die 60 Dezibel überschritten, gegen die eigentlich Maßnahmen ergriffen werden müssten. „In allen Abschnitten kommt Lärm-Sanierung grundsätzlich in Frage“, ergänzt Fachmann Robert Staible von der Stadt. Allerdings stehen für solche Projekte an bereits bestehenden Gleisanlagen bundesweit jährlich nur 100 Millionen Euro zur Verfügung. „Nicht üppig“, meint Staible.

Aber: „Die Chancen auf Lärmschutz stehen im Moment auf der Riedbahn günstig“, so der Experte bei den Stadtplanern. Auf den rund 500 Metern zwischen der Feudenheimer Schleuse und Neuhermsheim könnte ab 2012 eine Wand auf dem Bahndamm den Krach ratternder Güterzüge von der Wohnbebauung abhalten. Nach einem Treffen mit DB-Projektplanern sagte Staible auf Anfrage unserer Zeitung: „Das Zeitfenster sieht gut aus für Neuostheim, ins Lärmsanierungsprogramm aufgenommen zu werden.“

Dafür kämpft eine Bürgerinitiative im Stadtteil seit Monaten. „Wir sind uns da total einig. Wir brauchen einen effizienten Lärmschutz“, betont Rainer Oppermann aus der Karl-Ladenburg-Straße im Namen seiner Mitstreiter. Nach dem aktuel-

EU-Richtlinie gegen Lärm

■ Die Europäische Union (EU) hat die **Belastung der Bürger durch Lärm** als großes Umweltproblem erkannt und dagegen die Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 erlassen.

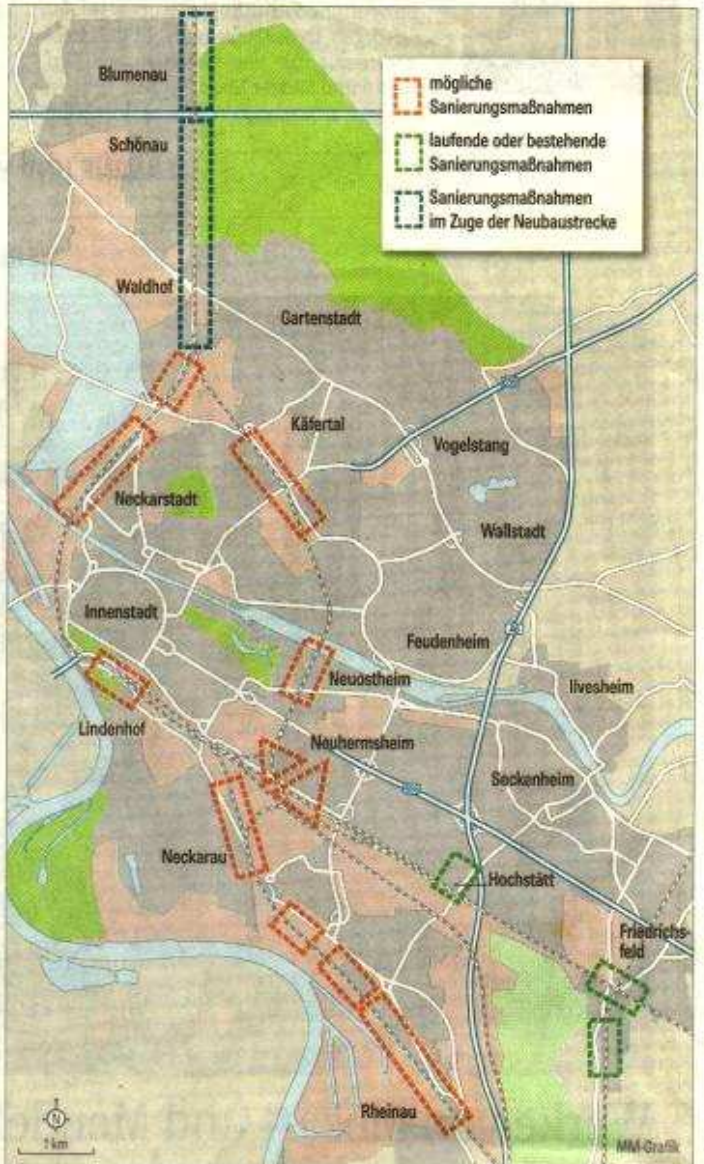
■ Städte über 25 000 Einwohner müssen nun die Belastung anhand von **Lärmkarten** ermitteln und dann geeignete Maßnahmen gegen den Lärm ausarbeiten.

■ Die Stadt Mannheim hat ihre Lärmkartierung im Sommer 2008 präsentiert. Dabei wurde der **Straßenverkehr als Hauptlärmquelle** festgestellt. Die Eisenbahn hatte damals ihre Daten zu von Zügen betroffenen Bereichen noch nicht vorgelegt. *tan*

len Fahrplan fahren täglich 192 Zugpaare über die Strecke, davon 188 im Güterverkehr. Nach einer Prognose der Bahn sollen es 2015, wenn die Trasse nach den Brücken-Neubauten wieder zweigleisig befahrbar sein wird, über 300 Zugverbindungen sein (32 Fernverkehr, 88 Nahverkehr, 172 Güterverkehr). Und sollte die alte Riedbahn künftig als „Mini-Bypass“ für Güterzüge genutzt werden, die dann nicht durch den Hauptbahnhof geführt werden müssen, würde sich die **Lärmbelastung** sicher noch erhöhen.

„Es geht um elementaren Gesundheitsschutz“, erklärt Staible. Das Lärmsanierungsprogramm beinhaltet allerdings nur Standardlösungen, die bundesweit gelten. Darüber wache das Eisenbahn-Bundesamt: keine Sonderwünsche, einheitliche Wand-Höhen von zwei, zweieinhalb oder drei Metern. Und, so erklärt der Fachmann: „Schutz erhält am ehesten der Stadtteil, in dem sich die Bevölkerung einheitlich dafür ausspricht.“ Der geplante Lärmschutz in Alteichwald sei übrigens vom Sanierungsprogramm nicht betroffen, so Staible. Trotz Verzögerungen sei die Maßnahme in Arbeit.

Streckenabschnitte mit erhöhtem Bahnlärm



Zuglärm nervt die Anwohner am Bahnhof Waldhof genauso wie Mannheimer an 13 weiteren Stellen an den Bahnstrecken im Stadtgebiet.

BILD: RITTELMANN