

Bahnverkehr: Initiative an der östlichen Riedbahn in Neuostheim

Anwohner fordern Lärmschutz-Modell

Von unserem Redaktionsmitglied
Martin Tangl

Ein ICE rollt auf dem Bahn-Damm an der Karl-Ladenburg-Straße in Neuostheim vorbei – kaum zu hören. Doch einige Minuten später rumpelt ein schwerer Güterzug auf der östlichen Riedbahn – und dieser Krach hat für die Anwohner nun nichts mehr mit Eisenbahn-Romantik zu tun. Sie fordern im Zuge der zweigleisigen Wiederinbetriebnahme der Strecke bis 2015 ausreichenden Lärmschutz, und möglichst nicht das Standardprogramm, das Stadt und Deutsche Bahn in Aussicht gestellt haben (wir berichteten). „Kein Schema F“, erklärt Anwohner Dr. Gunter Mair. Seiner Meinung nach könnte auf der 500 Meter langen Trasse sogar mit Unterstützung des Bundes ein Pilot-Modell installiert werden.

Seit Monaten beschäftigen sich die Neuostheimer mit Lärmschutz an der Riedbahn. „Dringenden Handlungsbedarf“, sehen Dr. Rainer Oppermann und Anwalt Stephan Bossard-Schlegel, aber auch die Bezirksbeiräte im Stadtteil. Auf einer Bürgerversammlung am Montag um 19 Uhr will Mair in der Cafeteria der Bundeswehrakademie ein Lärmschutz-Pilotprojekt vorstellen, das an der Mittelrheinstraße in Bingen für Aufsehen bis hin zu Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee gesorgt hat. „Warum sollte so etwas nicht auch in Mannheim möglich sein?“ fragt Mair die Politiker. Die DB Projektbau rät den Neuostheimern: „Bei der Umsetzung der innovativen Maßnahmen empfehlen wir die Kontaktaufnahme mit der örtlichen Politik, um Vorschläge an höhere politische Stellen heranzutragen.“

In Bingen wurden zur Landesgartenschau Rheinland-Pfalz besondere Schallschutzelemente an der Bahnlinie getestet. „Aktive und passive Technologien werden erprobt, darunter Flüsterbremse, Raddämpfer, Schwellenbesohlung, Schienenstegdämpfer und die Gabionenwand“, berichtet Mair. Vor allem auf

die Gabionenmauern, mit Steinen gefüllte Drahtkörbe, die in Mannheim schon zum Schallschutz an Straßen verwendet werden, setzen die Neuostheimer ihre Hoffnung. „Ihr besonderer Charme liegt darin, dass sie durch ihr hohes Gewicht näher an die Schiene gerückt werden können. Daraus resultiert eine niedrige Bauhöhe“, erklärt Mair, der sich zusammen mit seinen Mitstreitern um Alternativen zum Standard-Lärmschutz bemüht. Statt einer drei Meter hohen Lärmschutzwand würde dann vielleicht ein Meter ausreichen. „In Bingen sind 76 Zentimeter in der Erprobung“, sagt Mair.

Zehn Millionen von Tiefensee

Gespannt haben die Neuostheimer den Äußerungen von Tiefensee gelauscht, der in Bingen weitere Förderung von innovativem Lärmschutz in Aussicht gestellt hat. Die Erprobung von Technologien, die den Krach am Gleis mindern, soll demnach auf besonders betroffene Regionen ausgeweitet werden. Dafür stellt der Bund 2009 zehn Millionen Euro zur Verfügung. „Wir verlegen mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene. Darunter dürfen die Anwohner an den Bahnstrecken nicht leiden“, sagte Tiefensee beim Start des Forschungsprojektes an der Mittelrheinstraße. Neuostheim hofft nun, dass ein Bundesverkehrsminister solche Sätze vielleicht bald auch in Mannheim an der alten Riedbahn spricht. Zumindest sollten die Stadt und ihre Politiker dafür alle Möglichkeiten ausloten.



Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee
preist Lärmschutz-Modelle an. BILD-DPA