

Eisenbahnverkehr: DB-Konzernbevollmächtigter Eckart Fricke im Gespräch mit den Bürgerinitiativen an der östlichen Riedbahn

Neuostheim kann mit Lärmschutzwand rechnen

Von unserem Redaktionsmitglied
Martin Tangl

Die Neuostheimer an der östlichen Riedbahn bekommen jetzt doch eine hohe Lärmschutzwand. Es kann allerdings noch dauern. Das kündigte der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für Baden-Württemberg, Eckart Fricke, bei den örtlichen Bürgerinitiativen an.

Auch ein DB-Pressesprecher bestätigte gegenüber dem „MM“, dass im Zuge der Baumaßnahmen für ein zweites Gleis am Bahndamm an der Karl-Ladenburg-Straße zwischen Neckarbrücke und Theodor-Heuss-Anlage ein Planfeststellungsverfahren mit „Lärmvorsorge“ und nicht einfache „Lärmsanierung“ vorgesehen sei. „Da besteht schon ein deutlicher Unterschied, das sind andere Kaliber“, so die Deutsche Bahn auf



Gespräch über Lärmschutz an der Riedbahn: Steffen Ratzel, Sven Hillenbrand, Rainer Oppermann, Martin Steinbrenner und Jürgen Kuhn mit Eckart Fricke (v.l.). BILD: ZG

Anfrage. Bislang waren viele Neuostheimer davon ausgegangen, dass die Riedbahn mit ihrem einen Gleis eine „Bestandsstrecke“ sei und die Bürger so keinen Anspruch auf eine Lärmschutzwand hätten. „Doch der Einbau eines zweiten Gleises ist eine

wesentliche Änderung – und deshalb gibt es eine Planfeststellung“, so der Experte. Dazu müsse ein Genehmigungsverfahren eingeleitet werden. Einen Zeitrahmen konnte der DB-Sprecher allerdings nicht nennen: „Das kann sich hinziehen.“ Im

Zuge des zweiten Gleises sollen die Eisenbahn-Brücken über die Feudenheimer Straße und am Dürerknoten erneuert werden. Außerdem ist in Neuostheim an der Eastsite ein S-Bahnhof geplant. „Wie das alles ausgestaltet wird, steht noch nicht fest“, so die Bahn.

Auf Initiative von CDU-Stadtrat Steffen Ratzel erläuterte Fricke in einem Gespräch den beiden Neuostheimer Bürgerinitiativen die Planungen. Nach übereinstimmender Auffassung habe der „innovative Lärmschutz“ an der Riedbahn nicht den gewünschten Erfolg gebracht. Die Anwohner leiden nach wie vor unter einer erheblichen Lärmbelästigung durch den Zugverkehr. Fricke erklärte, dass die Deutsche Bahn in das Planfeststellungsverfahren mit der Absicht gehe, am Neuostheimer Streckenabschnitt aktive Lärm-

schutzmaßnahmen, sprich eine neue, hohe Lärmschutzwand zu errichten. Diese würde dann gesichert zu einer erheblichen Lärmreduzierung in Neuostheim führen.

2,50 bis vier Meter hoch

Die Bahn geht davon aus, dass die Wand eine Höhe von 2,50 bis vier Metern haben wird. Dabei hätten, so Fricke, die Neuostheimer nicht nur in der Höhe der Wand Einflussmöglichkeiten, sondern auch in der Frage der baulichen Ausgestaltung sowie des Einbaus von transparenten Elementen. Gerade Letzteres spielt für viele Direktanlieger eine erhebliche Rolle, da sie eine zu starke Verschattung ihrer Grundstücke durch eine intransparente Wand auf der Gleisböschung befürchten.

► **Kommentar**

KOMMENTAR



Martin Tangl zur
Entwicklung an der
Riedbahn

Noch Sand im Getriebe

Der Dauerbrenner über Lärmschutzmaßnahmen an der östlichen Riedbahn in Neuostheim zündet die nächste Stufe. Nachdem sich der einst vielgepriesene „innovative Lärmschutz“ mit Schienenstegbedämpfern und niedrigem Schallwellen-Absorberwall als Schuss in den Ofen erwiesen hat, setzt die Bahn jetzt doch auf ihre herkömmlichen Lärmschutzwände.

Dabei ist den Bürgern lange Zeit erklärt worden, an einer „Bestandsstrecke“ hätten die Anwohner gar keinen Anspruch auf solche Schutzmaßnahmen gegen den Krach vorbeidonnender Züge. So ist die Auskunft des DB-Konzernbevollmächtigten Eckart Fricke, im Zuge der Wiederinbetriebnahme eines zweiten Gleises auf dem Bahndamm ein Planfeststellungsverfahren einzuleiten, eine gute Nachricht für die Anwohner. In einen solchen Prozess können sich die Neuostheimer einbringen und mitgestalten, was da vor ihrer Haustüre entstehen soll.

Soweit, so gut. Die Kehrseite der Medaille ist, dass sich die dringend notwendige Ertüchtigung der Bahn-Strecke zwischen Waldhof und dem Rangierbahnhof noch länger hinziehen wird. Erst sollten die Züge dort 2015 komplett zweigleisig rollen. Dann war 2018 im Gespräch. Doch bis ein neuer S-Bahnhof errichtet und zwei Brücken umgebaut sind, werden sicher noch weitere Jahre ins Land gehen. Schade, die zweite Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar beschleunigt das Verfahren sicher nicht. Da ist immer noch Sand im Getriebe.