

Neuostheim: Initiative will Wohngebiete von Auswirkungen des Bahnverkehrs entlasten / Tunnel-“Bypass“ wäre eine Lösung

## Angst vor Lärm der Güterzüge

Von unserem Redaktionsmitglied Martin Tangl

Sie wollen Mannheim wachrütteln - bevor es der Lärm vorbeiratternder Güterzüge tut. Die Neuostheimer Gunther Mair, Norbert Jäger, Martin Steinbrenner und Dr. Jürgen Kuhn starten einen erneuten Versuch, eine Diskussion über einen Eisenbahn- "Bypass" an Mannheim vorbei speziell für Güterzüge auf die Tagesordnung von Politik und Stadtgesellschaft zu setzen. "Und mit Bypass meinen wir nicht die östliche Riedbahn", betont Jäger. Klar ist den Vier im Gespräch mit unserer Zeitung: "Mannheim ist und bleibt ein zentraler ICE-Knoten im Fernverkehr!"

Der Plan der Bürgerinitiative am Riedbahndamm aus der Karl-Ladenburg-Straße ist eine etwa zehn Kilometer lange Tunnellösung für den Güterzugverkehr zwischen Viernheim und Rheinau (siehe Grafik) - wohl wissend, dass so ein gewaltiges Projekt langfristig geplant werden muss und wohl über eine Milliarde Euro kosten könnte. "Aber für andere Städte werden solche Summen ausgegeben", erinnert Gunther Mair an geplante Tunnelbauten auf der Rheinschiene in Offenburg und Rastatt. "Dafür haben die Bürger dort lange gekämpft. Nur Mannheim besteht seit Jahren darauf, dass alle Züge mitten durch die Stadt fahren. Keiner rührt sich bei uns, wenn der Güterverkehr einfach durch die Stadt knattert. Anderswo ist die Gesundheit der Bürger diesen Preis wert", ergänzt Jürgen Kuhn.



Initiative gegen Bahnlärm und für einen Güterzug-"Bypass": Norbert Jäger, Martin Steinbrenner, Dr. Jürgen Kuhn und Gunther Mair (v.l.n.r.)

### OB kurz will Umfahrung prüfen

Oberbürgermeister Peter Kurz reagiert auf "MM"-Anfrage im Vorfeld des ICE-Forums am Donnerstag auf die Forderungen aus Neuostheim: "Eine Güterverkehrsumfahrung muss seriös geprüft werden. Das wird morgen unsere Forderung sein. Schon bei der Vorstellung der Zwischenergebnisse der Korridorstudie im Sommer 2014 haben wir die Forderung nach adäquaten und sinnvollen Lärmschutzmaßnahmen in den Vordergrund gestellt, denn die Konzeption einer Bahnstrecke für Mischverkehre hat die Situation grundsätzlich verändert."

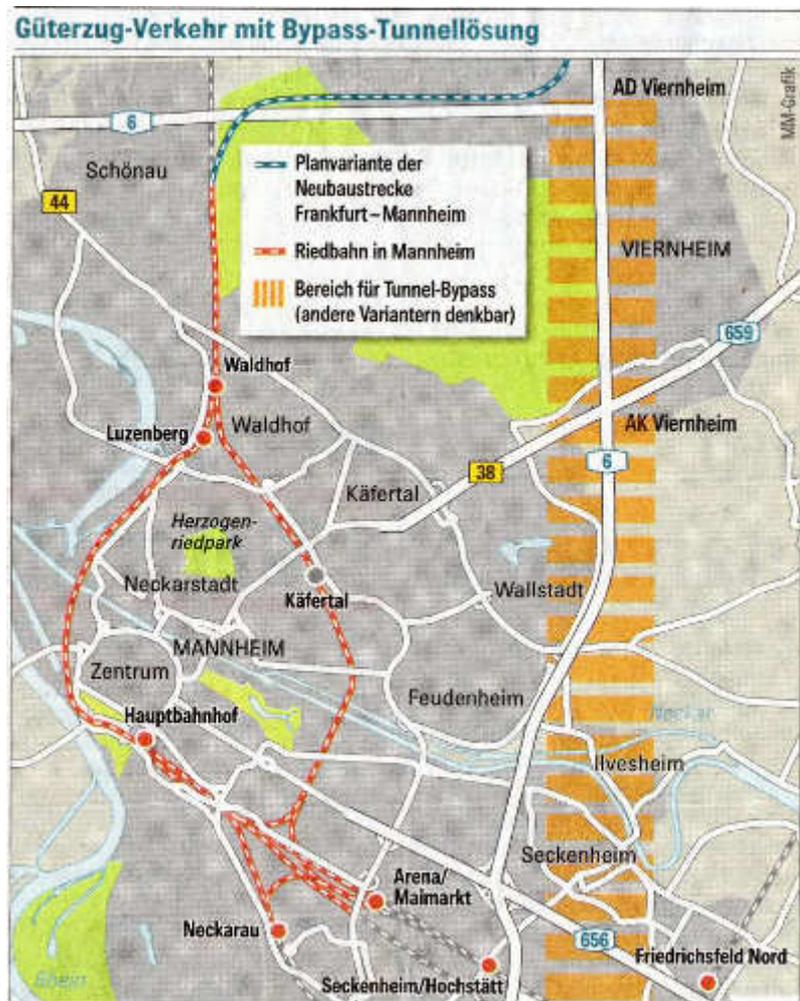
Steinbrenner betont: "Der künftige Transitverkehr der Güterzüge ist auch kein Neuostheimer Thema, sondern geht alle Stadtteile an, von der Blumenau über Käfertal bis Rheinau. Soll Mannheim vielleicht die Lärmhauptstadt Europas werden?" Zudem transportieren Güterzüge häufig gefährliche Stoffe - und das dann mitten durch die Stadt.

## Bahnlärm durch Güterzüge

- Der Bahnknoten Mannheim liegt auf einer der wichtigsten Nord-Süd-Güterzug-Achsen zwischen den Seehäfen Rotterdam und Genua.
- Im Raum Mannheim sind im Moment für die Eisenbahn "Mischverkehre" vorgesehen: tagsüber vorzugsweise Personenfernverkehr, nachts Güterzugverkehr.
- In der "Korridorstudie" ist festgelegt, dass die Kapazität der geplanten Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim im "Nachtfenster" auf 160 bis 200 Güterzüge zwischen 22 und 6 Uhr ausgelegt sein soll.
- Die Neubaustrecke soll nördlich von Mannheim in die Riedbahn "eingeschleift" werden. Der Eisenbahnverkehr soll dann über die westliche und östliche Riedbahn durchs Stadtgebiet geleitet werden.
- Ein "Bypass" für Güterzüge, wie ihn die Bürgerinitiative vorschlägt, wird vom Planungsausschuss der Korridorstudie "nicht weiterempfohlen".
- Im Kampf gegen "krankmachenden Bahnlärm" könnte nach Ansicht eines Gesundheitsexperten noch viel mehr als bislang getan werden. Es seien noch nicht alle technischen Möglichkeiten ausgeschöpft, erklärte der Bremer Gesundheitsökonom Eberhard Greiser jetzt in Mainz.
- Im besonders lärmgeplagten Mittelrheintal fürchtet Greiser jedoch, dass eine umfangreichere Lösung hermüsse - "eventuell eine Verlegung der Strecke für Güterzüge".
- Homepage der Neustheimer Initiative: [www.gesundheit-statt-bahnlärm-in-mannheim.de](http://www.gesundheit-statt-bahnlärm-in-mannheim.de)

## Im Zentrum des Schienennetzes

Europaweit stimmen die Verkehrsexperten überein, dass künftig auf der Achse zwischen Genua und Rotterdam immer mehr Güterzüge rollen werden. Auch weil in der Schweiz die Eröffnung des 57 Kilometer langen Gotthard-Basistunnels ansteht. Und mitten im europäischen Schienennetz liegt Mannheim. Die Neustheimer rechnen mit mindestens 160 Güterzügen, die dann jede Nacht über die östliche Riedbahn an der Wohnbebauung vorbeifahren werden: "Alle drei Minuten ein Zug!" Auch im baden-württembergischen Verkehrsministerium fragt sich Minister Winfried Hermann (Grüne): "Ob die östliche Riedbahn die in der



Korridorstudie unterstellte nächtliche Zugmenge von 200 Güterzügen überhaupt aufnehmen kann?" Eine Antwort des Bundesverkehrsministeriums dazu stehe noch aus.

"Alle diese Züge sollen sich durch das Nadelöhr Mannheim quetschen?", fragt sich Jäger - und schüttelt den Kopf. Das werde zu Lasten des Fernverkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs gehen: "Die Kapazitäten auf der Schiene sind jetzt schon nicht ausreichend." Auch die Wiederinbetriebnahme des zweiten Gleises auf der östlichen Riedbahn werde dieses Problem dauerhaft nicht lösen. Die Lärmschutzwand, die Neuostheim versprochen wurde, bringe auch nicht viel Entlastung.

Mit Flyern und Plakaten will die Bürgerinitiative jetzt für den Güterzug-"Bypass" werben. Auch eine Unterschriften-Aktion über eine Online-Petition wurde ins Leben gerufen. "Es soll kein Strohfeuer werden", sagt Gunther Mair. Den Vier ist klar, dass sie ein langfristiges Projekt anstoßen wollen. "Dann haben halt unsere Enkel etwas vom Bypass für den Güterzugverkehr", sagt Jäger.

Kommentar zum obigen Artikel in derselben Ausgabe

## Der Zug ist abgefahren

Von Martin Tangl sieht keine Chance für einen Güterzug-„Bypass“



Martin Tangl

Es ist ja ehrenwert, wenn sich jetzt eine Neuostheimer Bürgerinitiative gegen Bahnlärm und für eine Tunnellösung für künftige Güterzugverkehre an Mannheim vorbei stark macht. Ihr vehement geforderter innovativer Lärmschutz an der östlichen Riedbahn hat ja nichts gebracht, jetzt werden hoffentlich bald herkömmliche Lärmschutzwände am Bahndamm der Karl-Ladenburg-Straße aufgebaut. Das muss das Ziel sein. Jetzt die 15 Jahre alte "Bypass"-Diskussion wieder aufzuwärmen, gar durch eine technisch und finanziell kaum durchführbare unterirdische Trasse für Güterzüge zu ergänzen, ist unrealistisch. Der Zug ist abgefahren.

Auch künftig läuft die Eisenbahn durch die Stadt - wie von Politik, Wirtschaft und vielen Bürgern seit Jahren propagiert. Das bringt Probleme mit sich, nicht nur durch Bahnlärm. Gut, dass die Neuostheimer hier noch einmal warnend den Finger gehoben haben und auf die Gefahren durch die Ausweitung des Güterverkehrs auf der Schiene für Mannheim hinweisen.

Doch anstatt Tunnel-Träumen nachzuhängen, müssen Bund, Bahn und Kommune nun alles daran setzen, die Belastungen für die Bürger auf den Riedbahn-Trassen so gering wie möglich zu halten. Sicherheits- und Lärmschutz-Maßnahmen sind da im Zuge der Kapazitätserweiterung des Eisenbahnknotens Mannheim unabdingbar. Auch die geplante Umrüstung alter Güterzug-Waggons mit schallgedämpften Bremsen ist ein richtiger, weil gangbarer Weg. Ein "Bypass" ist und bleibt Illusion.