

## Schienerverkehr: Deutsche Bahn und die Stadt vergeben Gutachten zum Knotenpunkt / Hoffnungen ruhen auf Projektbeirat und dem Vorbild Offenburg

# Mannheim soll nicht im Lärm versinken

Von unserem Redaktionsmitglied Matthias Kros

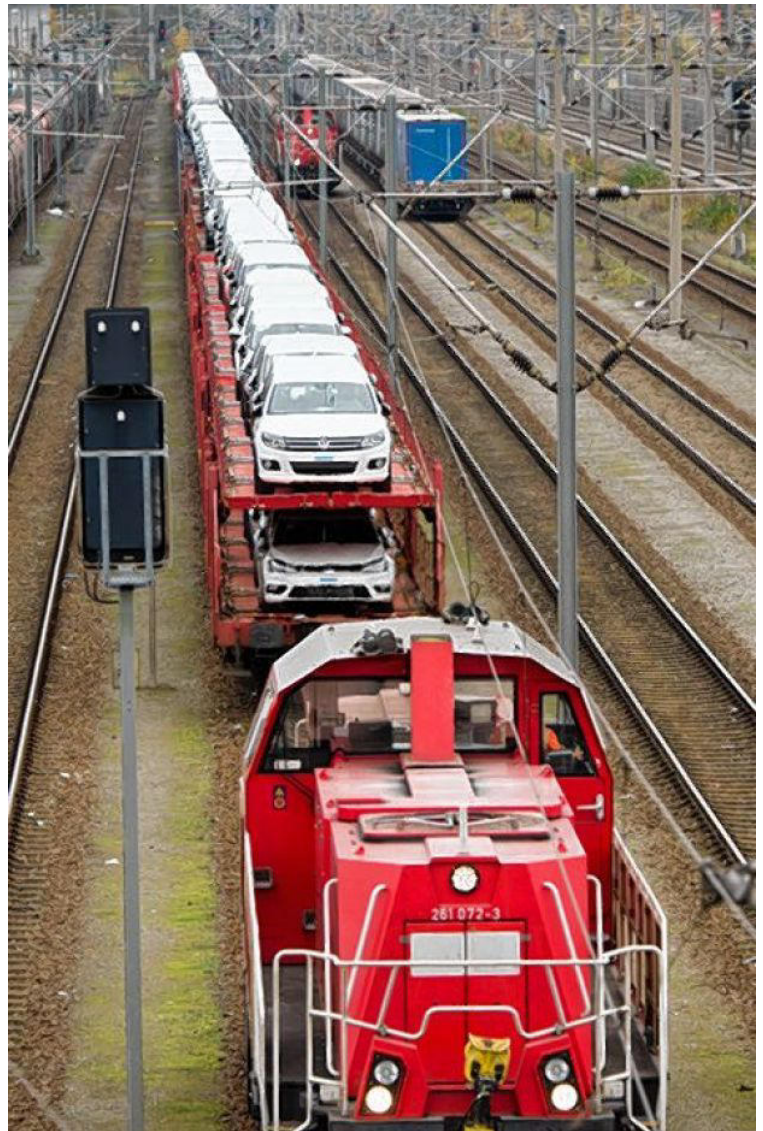
### Möglicher Verlauf der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim



**Mannheim.** Die Deutsche Bahn und die Stadt Mannheim haben unabhängig voneinander Gutachten zum Bahn-Netzknoten Mannheim in Auftrag gegeben. Das bestätigte Mannheims Erster Bürgermeister und Vorsitzender des Planungsausschusses im Verband Region Rhein-Neckar, Christian Specht, gestern. In den Studien solle ermittelt werden, ob und wie die in Zukunft erwarteten zusätzlichen Schienenverkehre von dem Netzknoten aufgenommen werden können - "mit den entsprechenden raum- und umweltrelevanten Auswirkungen".

Hintergrund ist der vor wenigen Wochen in einem ersten Entwurf veröffentlichte Bundesverkehrswegeplan 2030. Treten die darin gemachten Verkehrsprognosen ein, werden ab 2025 neben zahlreichen Personen-, jede Nacht auch rund 160 Güterzüge durch das Mannheimer Stadtgebiet rollen. Zwar ist der Bund bereit, zur Entlastung bestehender Strecken eine zusätzliche Trasse zwischen Frankfurt und Mannheim zu finanzieren. Diese soll aber im Norden der Stadt in die Riedbahn einschleifen und somit die auf der Neubaustrecke gebündelten Schienenverkehre mitten durch Mannheim führen.

Im Rathaus der Stadt ist man daher hin- und hergerissen: "Mobilität ist ein zentrales Thema für Mensch und Wirtschaft. Dass wir Mannheim als Verkehrsknoten weiter ausbauen und damit auf der hochfrequentierten Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim die Kapazität erweitern, ist sowohl für die Stadt als auch für die Metropolregion Rhein-Neckar die richtige Entscheidung", sagte Specht vor der gestrigen Sitzung des Mannheimer Gemeinderates zum Thema. "Die Herausforderung, der wir in einem dicht bebauten Gebiet wie Mannheim gleichzeitig gegenüberstehen, ist, dass dieser Ausbau nicht zu Lasten der Bürger erfolgen darf."



rund 80 Dezibel ist ein vorbeifahrender Güterzug laut

Wie das genau geschehen kann, weiß derzeit aber niemand so genau. Auf dem Tisch liegt lediglich die im vergangenen Jahr veröffentlichte sogenannte Korridorstudie Mittelrhein des Bundesverkehrsministeriums. Diese hatte zwar den Bau einer weiteren Bahntrasse zwischen Frankfurt und Mannheim zur Auflösung bestehender Engpässe ausdrücklich empfohlen. Über Auswirkungen für Mannheim sagte die Untersuchung aber nichts. Die jetzt von der Bahn in Auftrag gegebene Studie sei deshalb eine "logische Fortsetzung der Korridorstudie", freut sich Gunther Mair, Sprecher der Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21 (IGRN 21), einer Bürgerinitiative gegen Bahnlärm. "Der Weg ist richtig, das Puzzle muss weitergespielt werden". Die Stadt Mannheim will sich dabei offenbar auf keinen Fall dämpfen lassen: "Die Stadt wird die Bahn-Studie durch ein eigenes Fachgutachten begleiten lassen", kündigte Specht gestern an. "Wir wollen uns nicht nur auf die Bahn verlassen".

Dieses Misstrauen mag auch an der langen Vorgeschichte liegen. Vor allem unter Konzernchef Hartmut Mehdorn hatte die Bahn viele Jahre versucht, einen ICE-Bypass an der Stadt vorbeizubauen. Entsprechend schwer tut sich Mannheim heute mit dem Prüfen von Alternativen, die zur Lärmentlastung

der Anwohner eine Umfahrung vorsehen. Ob sie durchschlagend wären, ist ohnehin zweifelhaft: Laut einer Untersuchung der IHK Rhein-Neckar steuern aktuell fast zwei Drittel der ankommenden Güterzüge direkt den Mannheimer Rangierbahnhof an, weil sie hier behandelt, also zum Beispiel umgeschlagen oder neu zusammengestellt werden.

Bislang konzentriert sich die Stadt Mannheim genauso wie der Verband Region Rhein-Neckar daher darauf, "an den bestehenden Schienenstrecken optimale Lärmschutzmaßnahmen mindestens im Standard einer Neubaustrecke" zu fordern. Schallschutzwände und schalldichte Fenster seien dabei der übliche Weg, erklärte ein Bahn-Sprecher in Berlin. Für effektiver hält er aber die sogenannte Flüsterbremse, mit der bis 2020 sämtliche rund 60 000 Güterwaggons der Deutschen Bahn ausgerüstet werden sollen: Herkömmliche Bremsen rauten die Räder an, erklärt der Sprecher, was dann beim Vorbeifahren starke Lärmgeräusche verursache. Bei modernen Bremsen bleibe die Lauffläche dagegen glatt, was den Lärm um zehn Dezibel reduziere.

Angesichts eines Lärmpegels von rund 80 Dezibel, die ein Güterzug verursache, sei jedoch auch die Wirkung von Flüsterbremsen begrenzt, findet IGRN-Sprecher Mair. Zudem seien die bis zu sechs Meter hohen Lärmschutzwände "potthässlich" und die schalldichten Fenster auch nur eine "Notlösung, die die Menschen zurück in ihre Wohnungen treibt". Letztlich seien Tunnel die einzig wirksame Maßnahme, so Mair und auch Specht ist "einer Tunnelführung" nicht abgeneigt.

Um Bewegung in die Planungen zu bringen, soll sich nun zügig ein Projektbeirat für die Neubaustrecke konstituieren, dem Vertreter von Bund, der beteiligten Länder, der Deutschen Bahn und der Region angehören werden. "Es macht alles keinen Sinn ohne den nötigen Rückhalt in der Bevölkerung", findet Specht. Vorbild ist Offenburg, wo ein solcher Projektbeirat im vergangenen Jahr einstimmig den Bau eines 1,2 Milliarden Euro teuren Güterzugtunnels beschloss, den der Bund nun finanzieren wird. "Wenn das in Offenburg möglich ist, muss es doch in Mannheim, einem der wichtigsten Bahn-Knotenpunkte Süddeutschlands auch gehen", so Specht. Ergebnisse der von Bahn und der Stadt Mannheim in Auftrag gegebenen Studien sollen im Herbst dieses Jahres vorliegen.