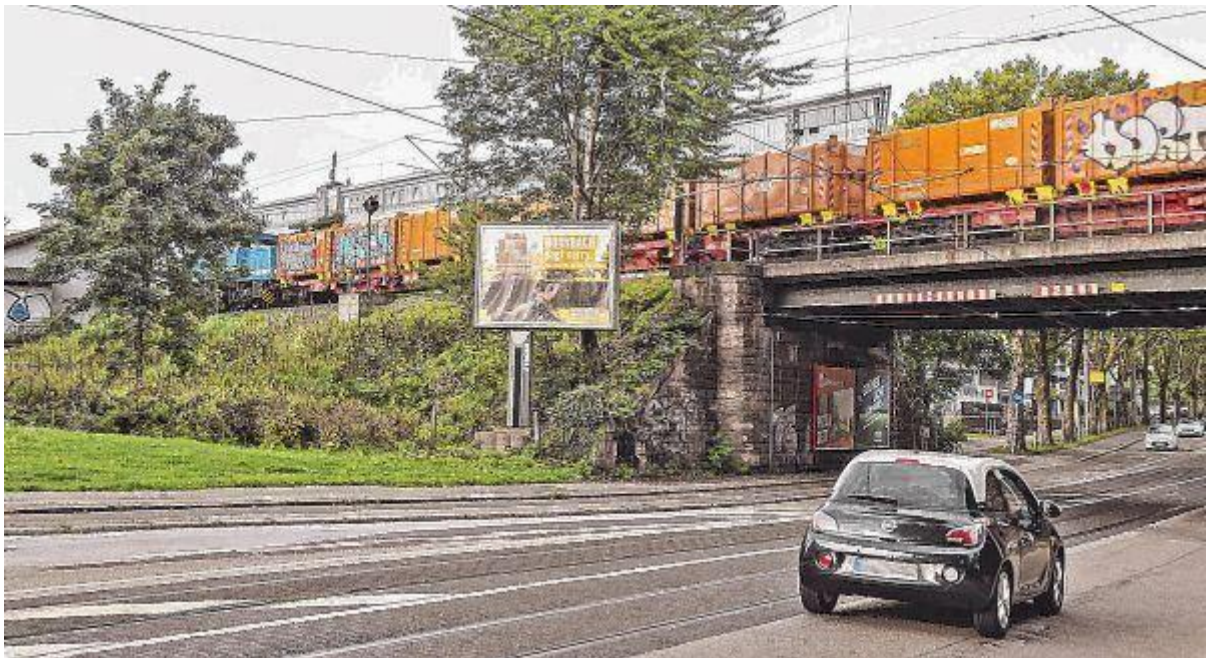


# Riedbahn-Ausbau in Mannheim: Nach der Buga soll's losgehen

18. März 2020 Autor: [Timo Schmidhuber \(imo\)](#)



Die Brücke über die Seckenheimer Landstraße in Neuostheim ist eine von drei Querungen, die saniert werden sollen.

© *Rittelmann*

**Mannheim.** Es ist eine gewaltige Investition, die vielen Anwohnern an der Strecke Sorgen bereitet. Für 36 Millionen Euro will die Deutsche Bahn die östliche Riedbahn fit für die Zukunft machen. Die Baumaßnahmen sollen „nach derzeitigem Stand nach der Buga“ – also frühestens im Herbst 2023 – begonnen, wie ein Unternehmenssprecher für Baden-Württemberg auf Anfrage mitteilt. Eine Genehmigung hat das zuständige Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nach eigenen Angaben allerdings noch nicht erteilt. Nach dem Ausbau werden auch deutlich mehr Güterzüge auf der Strecke fahren, über deren Lärm Anwohner heute schon klagen.

Die östliche Riedbahn verläuft am östlichen Stadtrand zwischen Hauptbahnhof und Waldhof. Die Bahn will auf dieser Strecke insgesamt drei Brücken sanieren: die Querung über die Wilhelm-Varnholt-Allee am Mannheimer Stadteingang, die Brücke über die Seckenheimer Landstraße in Neuostheim und die Querung über die OEG-Schienen am Paul-Martin-Ufer am Neckar. Außerdem soll an der Brücke in Neuostheim eine S-Bahn-Haltestelle gebaut werden. Darüber hinaus ist in Neuostheim eine vier Meter hohe Lärmschutzwand vorgesehen.

Der für viele schon heute lärmgeplagte Streckenanwohner heikelste Punkt ist allerdings die Inbetriebnahme eines aktuell ungenutzten zweiten Gleises auf einer Länge von zwei Kilometern zwischen Hauptbahnhof und nördlichem Neckarufer. Nördlich des Neckars ist die Strecke heute schon zweigleisig. Die Bahn betont, dass der Ausbau zur Ausweitung des S-Bahn-Verkehrs notwendig sei. Die Nahverkehrszüge sollen über die Bahnhöfe Käfertal und Waldhof Richtung Südhessen fahren. Durch den Ausbau kann die Bahn aber auch deutlich mehr Güterzüge über die östliche Riedbahn schicken als bisher. Die Zahlen in den Bauunterlagen gehen von einer Verdopplung von aktuell knapp 90 auf 154 im Jahr 2025 aus. Eine allgemeine Übersicht der Bahn über den künftigen Schienenverkehr in der Region nennt 250 Züge für das Jahr 2025 für diese Strecke. Denn gleichzeitig plant die Bahn nördlich von Mannheim auch eine neue ICE-Strecke nach Frankfurt. Auf ihr sollen nachts Güterzüge fahren, die dann auf Mannheimer Stadtgebiet ebenfalls über die östliche Riedbahn rollen.

Die Bahn hatte bereits 2017 die Unterlagen für ein sogenanntes Planfeststellungsverfahren eingereicht, das für Baumaßnahmen wie diese nötig ist. Ursprünglich war da von einem Baubeginn im Januar 2018 und einer rund zweijährigen Bauzeit die Rede gewesen. Doch der Prozess zog sich hin. Beim Planfeststellungsverfahren kamen insgesamt 2300 Einwendungen von Bürgern und Organisationen. Auch Stadtverwaltung und Gemeinderat positionierten sich im Herbst 2017 und forderten, den Riedbahn-Ausbau vorübergehend auf Eis zu legen und zu prüfen, ob für Mannheim ein Güterzugtunnel oder eine oberirdische Umfahrung möglich ist. Im September 2018 gab es in der Maimarkthalle einen sogenannten Erörterungstermin, bei dem die Einwände diskutiert wurden. Die endgültige Entscheidung – also die Erteilung des sogenannten Planfeststellungsbeschlusses – liegt beim EBA.

Man habe mit der Bahn im vergangenen Mai und August gesprochen und ihr gesagt, wo sie nachbessern müsse, sagte ein EBA-Sprecher auf Anfrage. Nun warte man auf die Einreichung der Unterlagen. Davon hänge auch ab, wann mit einer endgültigen Entscheidung zu rechnen sei.

Die Änderungen der bisherigen Planungen betreffen nach Angaben des Bahnsprechers den Bau von Aufzügen an der S-Bahn-Haltestelle sowie eine Erweiterung der Ausgleichsmaßnahmen für Eidechsen. Zur Dauer der Baumaßnahme äußerte sich die Bahn nicht. Einen Teil der überarbeiteten Unterlagen habe man beim EBA bereits eingereicht.

Die Kosten von 36 Millionen Euro, so der Bahnsprecher, seien „maßgeblich bestimmt“ durch die Erneuerung der drei Brücken und den Bau der S-Bahn-Station, deren Bahnsteige sozusagen auf der Brücke über der Seckenheimer Landstraße verlaufen. Die drei Brücken würden „weitestgehend zeitlich hintereinander“ saniert, so der Sprecher. „Damit reduzieren

wir Beeinträchtigungen im Straßenverkehr sowie bei der Straßenbahn.“ Beginnen will man mit der Brücke in Neuostheim. Mit Blick auf die Güterzugzahlen betont der Bahnsprecher, dass die Modernisierung der Riedbahn „nichts mit der Steigerung des Güterverkehrs zu tun“ habe. Bei der Baumaßnahme werde die Zahl von 154 Güterzügen täglich unterstellt.

Auch die Parteien beschäftigen sich aktuell mit dem Bahnverkehr im Mannheimer Stadtgebiet.

In einer Anfrage zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik an diesem Donnerstag wollen die Freien Wähler/Mannheimer Liste von der Stadtverwaltung wissen, wie der Sachstand beim Ausbau der Riedbahn ist und ob es mögliche Konflikte mit der für die Buga geplante Seilbahnverbindung zwischen Luisenpark und Spinelli-Gelände gibt.

Die beiden SPD-Landtagsabgeordneten Boris Weirauch und Stefan Fulst-Blei hatten kürzlich nach eigenen Angaben Vertreter der Bahn nach Mannheim an die östliche Riedbahneingeladen, darunter Thorsten Krenz, den Konzernbevollmächtigten für Baden-Württemberg. Man habe durch den Ortstermin an der Bahnstrecke „die Lärmbelastung unmittelbar spürbar“ machen wollen, wird Weirauch in einer Mitteilung zitiert. Die beiden Abgeordneten bekräftigten dabei noch einmal ihre Forderung nach einem Güterzugtunnel unterhalb des Stadtgebiets.