

Hauptausschuss: Stadt will alle möglichen Varianten für eine Querung Mannheims durch Güterzüge prüfen lassen / Debatte über Auswirkungen der „Korridorstudie“

Tunnel-Lösung im Test gegen Bahnlärm

Archiv-Artikel vom Mittwoch, den 13.05.2015

Von unserem Redaktionsmitglied Martin Tangl



Noch rumpeln wie hier in Neuhermsheim Güterzüge entlang von Wohngebieten. Lärmschutzwand, Umfahrung, Trog oder Tunnel - wie optimaler Lärmschutz gegen lauten Zugverkehr künftig erreicht werden kann, soll jetzt überprüft werden.

© Rittelmann

Bund und Bahn wollen den Zugverkehr im "Korridor" zwischen Frankfurt und Karlsruhe bündeln. Durch die geplante Neuordnung rollen dann auf "den Flaschenhals Mannheim" künftig weit mehr Güterzüge als bisher zu. Im Durchschnitt 160 bis 200 jede Nacht, so bisherige Schätzungen. "Um hier optimalen Lärmschutz zu erhalten, müssen wir im Vorfeld alle denkbaren Varianten überprüfen - auch eine mögliche Tunnel-Lösung", betonte gestern Oberbürgermeister Dr. Peter Kurz in der Sitzung des Hauptausschusses.

Denn sowohl politisch wie auch rechtlich werde es schwierig, künftige Bahntrassen zu planen, "wenn wir uns nicht alle Alternativen vorher angeschaut haben", sagte Kurz vor der Sitzung im "Stadthausgespräch" vor Journalisten. Nur sorgfältige Voruntersuchungen der Pläne sicherten am Ende das Projekt. Deshalb sei eine solche Überprüfung auch keine verlorene Zeit. Mit dem ersten Spatenstich für die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim rechnet Kurz sowieso frühestens 2025.

Keine Planung ohne die Bürger

Die „Korridorstudie“

Der Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) hat eine Stellungnahme zur Studie "Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den gesamten Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse/Rhein/Main - Rhein-Neckar - Karlsruhe" (Korridorstudie) abgegeben.

Darin heißt es: Die Studie hat gezeigt, dass trotz bedeutender Entlastungswirkungen durch die Zunahme der Zugzahlen im Güterverkehr auch Mehrbelastungen auf bestimmten Streckenabschnitten zu erwarten sind. Besonders genannt werden die Stadtgebiete von Mannheim, Schwetzingen, Hockenheim sowie die Anwohner an der Riedbahn.

Insofern könne der Realisierung nur zugestimmt werden, wenn an bestehenden Schienenstrecken optimale Lärmschutzmaßnahmen mindestens im Standard einer Neubaustrecke, zum Beispiel auch in Form einer Tunnellösung, realisiert werden.

Die Stadt Mannheim fordert dazu "eine vertiefte und vergleichende Studie über Optimierungsmöglichkeiten von Lärmschutzmaßnahmen. Dabei sind Güterzugumfahrungsvarianten und Tunnellösungen für Bestandsstrecken auf ihre Raumverträglichkeit und Lärmschutzwirkungen vergleichend zu betrachten. Bei Umfahrungsvarianten ist sicherzustellen, dass der Rangierbahnhof vollumfänglich angefahren werden kann". tan

"Es kann nicht sein, dass in Mannheim nur noch über die Höhe der Lärmschutzwände diskutiert wird", sagte Kurz später im Ausschuss. Infrastruktur in einem hoch verdichteten Raum wie Mannheim sei heute nicht mehr ohne Kommunen und Bürgerschaft durchzusetzen. Hier hätten sich die Maßstäbe zugunsten der Bevölkerung verschoben. "Wir wollen auch keine Wand, die sich wie die Berliner Mauer durch die Stadt zieht", reagieren bereits jetzt Anwohner an der Riedbahn auf mögliche Lärmschutzwände.

Bürgermeister Christian Specht stellte im Ausschuss fest: 1. Es wird keinen Bypass geben, alle ICE und Personen-Fernverkehre fahren über den Hauptbahnhof. 2. Es werden zusätzliche Kapazitäten für die S-Bahn geschaffen. 3. Der Rangierbahnhof, der zweitgrößte in Deutschland, wird in seiner Bedeutung nicht geschwächt. 4. Der Lärmschutz wird verbessert - nur wie das am Ende aussehen wird, wie vor allem die lauten Güterzüge durch Mannheim rollen werden, ist umstritten und soll jetzt geprüft werden. Kurz: "Wir müssen den Lärmschutz in allen Aspekten durchdeklinieren." In der Zunahme des Güterverkehrs sieht Mannheim außerdem "potenzielle Sicherheitsrisiken". Das habe sich im vergangenen Sommer im Hauptbahnhof beim Zusammenstoß eines Güterzuges mit einem Inter-City gezeigt.

Die Reaktion der Stadträte: "Der Güterzugverkehr ist schon jetzt eine enorme Belastung für die Anwohner. Und wenn Offenburg und Rastatt ihre Tunnels bekommen, warum nicht auch Mannheim?", fragte CDU-Fraktionschef Carsten Südmersen. "Wir müssen sehen, was technisch machbar ist - möglicherweise sogar ein Tunnel", stimmte auch sein SPD-Kollege Ralf Eisenhauer für eine Prüfung aller Varianten. Dr. Birgit Reinemund (FDP): "Wir werden um eine Tunnel-Lösung nicht herumkommen." Thomas Trüper (Linke) sieht das ähnlich: "Aus Güterverkehr wird kein Flüsterverkehr. Die Physik lässt sich nicht austricksen." Dirk Grunert (Grüne) dagegen äußerte sich skeptisch, ein Tunnel sei schon aufgrund massiver Eingriffe ins Grundwasser ausgeschlossen. Das hätten schon damals die Untersuchungen für den "Bypass", die Umfahrungsvariante des Hauptbahnhofs ergeben.