Stellungnahme der GESBIM zum Lärmaktionsplan 4. Stufe 2025 der Stadt Mannheim

Der Lärmaktionsplan soll priorisierte Maßnahmen festlegen, Lärm inklusive seiner Gesundheitsschäden zu verringern. Dies betrifft solche, die Mannheim selbst entscheiden kann als auch solche, für die Unterstützung erforderlich ist, etwa bei der Lärmsanierung an Schienenwegen.

Die bekannten Investitionspläne der DB – ICE-Neubaustrecke Frankfurt Mannheim und viergleisiger Aus/Neubau Mannheim-Karlsruhe sind insofern ein Sonderfall, da hierbei droht, dass eine sehr hohe Zusatzlärmbelastung in nahezu das gesamte Stadtgebiet getragen wird.

Zur Erinnerung, Mannheim liegt an der meistbefahrenen europäischen Nord-Südachse „Rotterdam – Mittelrhein – Genua“. Der geplante Ausbau wird die Zugbelastung, insbesondere auch der lauten Güterzüge, auf mehr als das Doppelte erhöhen, an gewissen Strecken wie der Riedbahn auch deutlich höher, mit bis zu einem Güterzug alle drei Minuten nachts.
Die Grafik rechts zeigt den Iststand 2023 der Lärmkarte des Eisenbahnbundesamtes. **Dunkelgrau** bedeutet nachts mehr als 45 dB(A), mit 5 dB(A)-Schritten der folgenden Farben. Dies sind Durchschnittswerte, was bedeutet, dass die einzelnen Züge rund 10-15 dB(A) lauter zu hören sind, also 55-60 dB(A) im dunkelgrauen Bereich. Eine Verdoppelung bis Vervierfachung nach der Streckenausbau-Investition bedeutet dann rund **58 bis 66 dB(A) Einzelzuglärmbelastung nachts**. Selbst diese Werte – die **orangene Markierung** z. B. würde künftig **73-81 dB(A)** nachts bedeuten – liegen über den Grenzwerten für die Lärmaktionsplanung (55 dB(A)).

Der aktuelle Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Stufe der Stadt Mannheim konstatiert folgerichtig:
„Vor diesem Hintergrund ist … sicherzustellen, dass [die Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen] nicht zulasten der ansässigen Wohnbevölkerung gehen“ (S. 32 LAP).
Und weiter: „Entsprechend kann aus Sicht der Stadt Mannheim nur eine Tunnelvariante …die Kapazitäts- und Lärmprobleme im Knoten Mannheim zukunftsorientiert lösen.“
Auf die geforderten Randbedingungen, wie Anbindung an beide nördlichen Strecken, komplette Einbindung des Hauptbahnhofs und Nutzung der oberirdisch freiwerdenden Kapazitäten für den Ausbau des Regional- und S-Bahnverkehrs wird hingewiesen (S. 33 LAP).

Die GESBIM unterstützt diese Forderungen voll und weist zusätzlich darauf hin, dass der Anbindung des Rangierbahnhofs auch große Aufmerksamkeit geschenkt werden sollte, um die Quote zwangsweise oberirdisch fahrender Güterzüge möglichst klein zu halten.

Auf Seiten der Bundespolitk ist aktuell davon auszugehen (Stand 15.3.25), dass ein Sondervermögen von 500 Mrd. Euro über 12 Jahre für zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen geplant werden wird. Dieses wird zu einem großen Teil in die Verkehrsinfrastruktur fließen. Auf der Ausbaustrecke im Mittelrheintal liegende Gemeinden haben bereits Tunnellösungen gebaut bzw. angeboten bekommen, wie Offenburg, Rastatt, Lorsch oder Lampertheim – vor Bewilligung der oben genannten Zusatzmittel. Mannheim, das erheblich mehr lärmbetroffene Einwohner hat als alle oben genannten Gemeinden, sollte sich insofern bemühen, nicht als Stadt zweiter Klasse behandelt zu werden, was Lärm- und Gesundheitsschutz angeht.

Wir fordern insofern die Stadtverwaltung auf, die entsprechenden Verhandlungen erfolgreich zu führen.