

**SERIE GÜTERVERKEHR (TEIL 1): Auf welchen Routen durchqueren Loks und Waggons in Zukunft das Rhein-Neckar-Dreieck?**



Die Riedbahn durchschneidet den Mannheimer Stadtteil Waldhof (unser Bild). Nach Prognosen der Deutschen Bahn sollen im Jahr 2025 knapp 300 Güterzüge durchs Stadtgebiet fahren – davon etwa 160 nachts.

BILD: RITTELMANN

# Von der Nordsee ans Mittelmeer – mitten durch Mannheim

Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels vor einem Jahr hat der Güterzugstrecke zwischen Rotterdam und Genua eine noch größere Bedeutung beschert. Alle diese Züge rollen auch durch die Rhein-Neckar-Region, Tendenz steigend. Anwohner fürchten sich vor zunehmendem Lärm – ein Sachstand der Planungen und Forderungen.

**BLICK IN DIE REGION**

## Lärm belastet Nachbarn

Was fordern andere Kommunen in der Region mit Blick auf den Güterzugverkehr und die geplante ICE-Neubaustrecke – eine Umfrage:

- **Schwetzingen:** Seine Stadt sei „seit Jahrzehnten massiv von Güterverkehrsärm belastet“, sagt Oberbürgermeister René Pöhl. „Die Güterverkehrsstrecke verläuft zentral durch die Schwetzingener Innenstadt“. Alle Güterzüge, die von Rotterdam zum Gotthardtunnel fahren, „müssen durch dieses ‚Nadelöhr‘ hindurch“. Die Auswirkungen des Bahnärms durch Güterverkehr in Schwetzingen seien „dramatisch und menschenunwürdig“. Daher fordere seine Stadt, „dass die Großbaumaßnahmen an der Strecke zwischen Frankfurt und Karlsruhe genutzt werden, diese unnötige massive Lärmbelastung zu beseitigen“. Pöhl findet dazu eine Erweiterung des Pfingstbergtunnels um zwei Güterverkehrsgleise sinnvoll. „Ich halte diese Investition angesichts der Gesamtheit der anstehenden Investitionen auf der Bahnstrecke für zumutbar und angezeigt.“
- **Lampertheim:** Seit Jahren fordere seine Stadt, die ICE-Neubaustrecke entlang der A 67 und A 6 zu führen, „da wir gegen eine Zerschneidung des Lampertheimer Waldes und der Lampertheimer Feldgemärdung sind“, erklärt Bürgermeister Gottfried Störmer. Was den Güterverkehr betreffe, der über die Bestandsstrecke und somit direkt durch Lampertheim geleitet werden solle, erwartet Störmer, „dass der Lärmschutz in gleichem Umfang und in gleicher Ausführung stattfindet wie an der Neubaustrecke.“
- **Weinheim:** Seine Stadt liege „an der vom Güterverkehr stark belasteten Main-Neckar-Bahn“, sagt Oberbürgermeister Heiner Bernhard. Aktuell seien tagsüber rund 100, nachts ungefähr 70 Güterzüge auf der Strecke unterwegs. Inklusive Personenzüge seien es rund 320 Züge pro Tag. Im Zusammenhang mit der geplanten Neubaustrecke ist es Bernhard zufolge das Ziel seiner Stadt, den Güterverkehr auf der Bestandsstrecke zu senken und ihn auf die Neubaustrecke zu verlagern. Da nach aktuellem Informationsstand „zwar eine sehr deutliche, aber keine vollständige Verlagerung realisierbar sein wird“, sei aber auch die Verbesserung des Lärmschutzes „für alle Anwohner der Bestandsstrecken“ notwendig.

Von unserem Redaktionsmitglied  
Timo Schmidhuber

Wer von Rotterdam nach Genua möchte, der kommt an der Metropolregion Rhein-Neckar nicht vorbei. Zumindest auf dem Güterzugverkehr trifft dieser Satz zu, und das macht vielen, die heute schon unter den Geräuschen von Loks und Waggons leiden, weitere Sorgenfalten. Die wichtige Verbindung zwischen dem Nordsee-Hafen in Rotterdam und dem Mittelmeer-Hafen in Genua führt durch die Region. Die Prognosen gehen davon aus, dass der Verkehr auf der Route weiter zunimmt. Nicht zuletzt deshalb, weil es der vor einem Jahr eröffnete Gotthard-Basistunnel den Zügen ermöglicht, die Schweiz noch schneller zu durchqueren. Manche Berechnungen sprechen von 500 Güterzügen pro Tag, die im Jahr 2050 zwischen Köln und dem Gotthard fahren werden – und dabei auch die Region durchqueren.

Prinzipiell gibt es dafür vier mögliche Strecken – eine links des Rheins, eine entlang der Bergstraße (die sogenannte Main-Neckar-Bahn) sowie die über Lampertheim und Biblis auch durch Mannheim führende Riedbahn. Darüber hinaus plant die Deutsche Bahn eine zweigleisige, rund 60 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim. Sie soll tagstags von ICE- und nachts von Güterzügen genutzt werden. Die Neubaustrecke sieht die Deutsche Bahn als Lückenschluss in ihrem Hochgeschwindigkeitsnetz. Mit der Nachtnutzung durch Güterzüge will sie nach eigenen Angaben die Bestandsstrecken „nachhaltig vom Lärm entlasten“.

**Warten auf die Studie**  
Noch ist unklar, wie die Trasse für die Neubaustrecke genau verlaufen soll. Für den Bereich zwischen Lorsch und Mannheim ist lediglich ein Korridor festgelegt, durch den die Strecke führen könnte. Aber in Mannheim gibt es schon länger die Angst, dass eine im Norden andockende Neubaustrecke zu noch mehr Güterzugverkehr durchs Stadtgebiet führt. Diese Angst ist in diesem Herbst noch etwas konkreter geworden. Denn die Bahn hat beim Regierungspräsidium die Planungen für den durchgängig zweigleisigen Ausbau der östlichen Riedbahn eingereicht,

**Bahntrassen durch die Region**



die vom Stadtteil Neuhermsheim bis in den Stadtteil Blumenau führt. Damit auf der Strecke, so die Bahn, zum einen zusätzliche S-Bahnen fahren können – aber auch deutlich mehr Güterzüge. Statt derzeit rund 90 sollen es bis 2025 knapp 160 sein. Nicht erst seit diesen Plänen fordern von Anwohnern gegründete Bürgerinitiativen einen wirksamen Lärmschutz. Sie wollen einen Güterzugtunnel im Stadtgebiet oder alternativ eine oberirdische Umfahrung. Auch Stadtverwaltung und Gemeinderat haben die Deutsche Bahn kürzlich aufgefordert, dies zu prüfen. Als Vor-

**Achse Rotterdam – Genua**



bild wird dabei meist das südbadische Offenburg genannt, wo die Planungen für einen mehr als eine Milliarde Euro teuren Güterzugtunnel laufen.

Anders als in Offenburg befindet sich aber in Mannheim mit dem Rangierbahnhof einer der größten seiner Art in Deutschland – viele Züge müssen ihn anfahren. Entsprechend formuliert der Mannheimer Dezernent Christian Stadt die Position der Stadtverwaltung: volle Anbindung des Hauptbahnhofs an den Personenverkehr, Ausbau der S-Bahn und optimaler Lärmschutz, unter Berücksichtigung von Tunnel oder Umfahrung. Die Bürgerinitiative „Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21“ fordert eine Bündelung des Güterverkehrs auf der Neubaustrecke, samt Tunnel oder Umfahrung für Mannheim, wie ihr Vertreter Gunther Mair erklärt.

Die Bahn wartet unterdessen auf eine Studie zum Bahnknoten Mannheim, die das Bundesverkehrsministerium erstellt. Sie soll Mitte 2018 vorliegen. Erst dann könne man sagen, wie der Güterverkehr künftig durch Mannheim fahre, so eine Bahnsprecherin. „In Abhängigkeit davon werden wir etwaige Bypass- und Tunnelvarianten untersuchen.“ Schon heute kann die Bahn Prognosen abgeben, wie viele Güterzüge im Jahr 2025 täglich durchs gesamte Stadtgebiet fahren sollen – knapp 300. Die genaue Trasse für die Neubaustrecke soll der Sprecherin zufolge bis 2019 feststehen.

Auch andere Städte zwischen Rotterdam und Genua leiden unter

Bahnärm. Daher treffen sich am heutigen Montag in Mannheim 30 Vertreter von Städten aus dem europäischen Regionennetzwerk „Rhein-Alpin-Korridor“. Das Ziel laut Specht: die Aufmerksamkeit der Europäischen Union auf das Thema Lärmschutz lenken – mit der Hoffnung auf finanzielle Unterstützung.

**NEUE SERIE**

Diese Seite bildet den Auftakt einer Serie zum Thema Bahnärm. Lesen Sie am 12. Dezember, wie sich Offenburg einen Güterzugtunnel erkämpft hat. Am 19. Dezember geht es um die Auswirkungen von Lärm auf die **Gesundheit**.

imo