



Bahn: Lang erwartete Studie zum Zugverkehr in Mannheim wird am kommenden Dienstag veröffentlicht

Gutachten baut auf zweites Gleis durch sechs Stadtteile



Noch ist die Trasse eingeleist. Das abgebaute Gleis (links, aufgenommen an der Neckarbrücke bei der Feudenheimer Schleuse) soll reaktiviert werden. BILD: TRÖSTER

Von unserem Redaktionsmitglied
Stefan Proetel

MANNHEIM. Auf der östlichen Riedbahn durch Mannheim soll ein zweites Gleis in Betrieb genommen werden. Das ist nach Informationen dieser Zeitung eine wesentliche Forderung aus einem noch unveröffentlichten Gutachten von Bundesverkehrsministerium und Bahn zur Zukunft des Güter- und S-Bahnverkehrs in Mannheim. Damit wären die Stadtteile Neuhermsheim, Neustheim, Käfertal, Waldhof, Schönau und Blumenau verstärkt von Güterverkehr auf der Schiene betroffen. Nach Berechnungen der Bahn soll dieser auf der östlichen Riedbahn bis 2025 von rund 90 auf etwa 250 Güterzüge in 24 Stunden steigen. Am kommenden Dienstag soll das Gutachten veröffentlicht

werden. Mannheimer Bürgerinitiativen lauten Sturm gegen ein zweites Gleis, nachdem diese Zeitung sie mit Inhalten der bisher unveröffentlichten Studie zum „Bahnknoten Mannheim“ konfrontiert hatte. Die Analyse besagt nach Informationen dieser Zeitung weiter, dass darüber hinaus keine weiteren neuen Gleise im Stadtgebiet notwendig werden. Der Bahnverkehr würde demnach in Zukunft über die zwei vorhandenen Gleise der westlichen Riedbahn an Neckarstadt-West vorbei sowie über zwei Gleise der östlichen Riedbahn über Neuhermsheim, Neustheim und Käfertal nach Waldhof, Schönau und Blumenau geführt werden. Auf dieser Route muss dafür im Bereich Neuhermsheim und Neustheim aber erst ein seit 30 Jahren stillgelegtes Gleis wieder instand ge-

setzt werden. Die Bahn hatte dies beim Regierungspräsidium Karlsruhe bereits beantragt. Mitte September wurde dazu in Mannheim ein sogenannter Erörterungstermin abgehalten, bei dem über Einwendungen von Streckenanliegern diskutiert wurde. Eine Entscheidung über den Antrag ist noch nicht gefallen. Dafür muss das Eisenbahn-Bundesamt entscheiden.

Kritiker stark verärgert

Wütend reagierten Vertreter von Mannheimer Bürgerinitiativen (BI). „Wir haben vermutet, dass der zweigleisige Ausbau der östlichen Riedbahnstrecke in der Studie vorausgesetzt wird – jetzt kommt die volle Dröhnung“, sagte Albert Bühler von der BI „Neuhermsheim ohne Bahnlärm“ (Nobl). Gunther Mair von der BI „Gesundheit statt Bahn-

lärm in Mannheim“ kündigte an, „das anzugreifen, wenn die Studie die Zweigleisigkeit voraussetzt“. Mannheims Erster Bürgermeister Christian Specht (CDU) sagte dieser Zeitung, die Stadt werde die Ergebnisse kritisch prüfen – im Zweifel auch durch ein eigenes Gutachten. Er wolle unter anderem wissen, ob die Untersuchung die wachsende Nachfrage im Nahverkehr berücksichtigt habe und notwendige Lärmschutzmaßnahmen beinhalte. Die Stadt Mannheim interessiere laut Specht beispielsweise, ob in der Studie auch das künftige Verkehrswachstum insbesondere im Nahverkehr berücksichtigt sei. Und natürlich sei es wichtig, wie die Bürger vor dem zusätzlichen Lärm geschützt werden sollen.

► **Kommentar, Berichte Mannheim**

Mannheim

Bahnknoten Studie kommt zu dem Ergebnis, dass Züge im Jahr 2025 auf vier Gleisen durch Mannheim fahren

Verwaltung will „kritisch prüfen“ und erwägt eigenes Gutachten

02. November 2018 Autoren: [Stefan Proetel \(stp\)](#), [Timo Schmidhuber \(imo\)](#)



Laut einer Studie des Bundesverkehrsministeriums und der Deutschen Bahn sollen künftig deutlich mehr Güterzüge durch Mannheim fahren. Die Aufnahme entstand im Rangierbahnhof Mannheim.

© Rittelmann

Die lange erwartete Studie zum Bahnknoten Mannheim wird das Bundesverkehrsministerium nach „MM“-Informationen am kommenden Dienstag veröffentlichen. Das Ministerium nannte auf Anfrage den Zeitraum „Anfang November“. Die Studie führt zwei Untersuchungen zum Knotenpunkt Mannheim zusammen, die des Bundes und die der Deutschen Bahn.

Was wird in der Studie zum Bahnknoten Mannheim voraussichtlich stehen?

Die Studie wird nach den vorliegenden Erkenntnissen dieser Zeitung zu dem Ergebnis kommen, dass der prognostizierte Bahnverkehr für das Jahr 2025 auf dann vier Gleisen durch Mannheim fahren kann. Zwei Gleise fallen auf die – vorhandene – westliche Riedbahnstrecke, zwei auf die östliche Riedbahnstrecke: ein vorhandenes zweites Gleis müsste bis dahin instand gesetzt sein. Weitere neue Gleise durch das Stadtgebiet seien nicht nötig. Konkret: Main-Neckar-Bahn (von Friedrichsfeld kommend) und die linksrheinische Strecke blieben unverändert.

Was sagt die Stadt dazu?

Laut Erstem Bürgermeister Christian Specht (CDU) will die Stadt die Studie erst einmal kritisch prüfen, auch ein eigenes Gutachten sei denkbar.

Welche Bedenken hat die Stadt?

Sie will beispielsweise wissen, ob die Studie auch das zukünftige Verkehrswachstum insbesondere im Nahverkehr berücksichtigt hat und wie die Bürger vor dem zusätzlichen Lärm geschützt werden.

Was heißt das konkret?

Es könnte laut Specht sein, dass die Bahn für die Strecke östliche Riedbahn mit einem S-Bahn-Takt von einer Bahn pro Stunde pro Fahrtrichtung gerechnet hat. Die Stadt hat aber viel ambitionierte Ziele: Sie will, dass künftig immer mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen. Deshalb sollen mindestens zwei, eventuell drei bis vier S-Bahnen pro Stunde je Fahrtrichtung rollen.

Was noch?

Für die zweite Stufe des S-Bahn-Ausbaus müssen laut Specht vier „kapazitätssteigernde Maßnahmen“ umgesetzt werden: viergleisiger Ausbau zwischen Heidelberg und Wieblingen, Arbeiten am Abzweig Friedrichsfeld und die „Entwirrung“ der Gleisstränge sowohl an der östlichen als auch an der westlichen Einfahrt zum Hauptbahnhof. Die Gesamtkosten für das Paket seien vor Jahren mit rund 300 Millionen Euro grob geschätzt worden. Specht geht davon aus, dass tatsächlich wesentlich mehr benötigt wird. Möglicherweise setze die Studie voraus, dass alle vier Maßnahmen umgesetzt sind. Das sei bis 2025 aber nicht realistisch.

Wie beurteilen Bürgerinitiativen die ersten Ergebnisse aus der Studie?

Albert Bühler von der Bürgerinitiative (BI) Nobl sieht seine Befürchtungen bestätigt. „Das muss ich erst einmal verdauen“, sagte er zu der Tatsache, dass die Studie das zweite Gleis auf der östlichen Riedbahnstrecke wohl voraussetze. „Wir werden aber weiter kämpfen“, kündigt Bühler an. Ähnliches sagt Gunther Mair von der BI Gesbim: „Wenn die Zweigleisigkeit in der Studie vorausgesetzt ist, greifen wir das an.“ Seine BI fordert unter anderem, dass der Lärmschutz nicht nur für sieben Stunden in der Nacht, sondern „auch für die restlichen 17 Stunden des Tages“ gilt. Besonders betroffen sein könnten die Stadtteile Neuostheim, Neuhermsheim, Käfertal, Waldhof, Schönau und Blumenau.

Welche Rolle spielt der geplante zweigleisige Ausbau der östlichen Riedbahnstrecke?

Die Bahn will auf der zwei Kilometer langen Strecke zwischen Hauptbahnhof und nördlichem Neckarufer ein Gleis aus früheren Zeiten instandsetzen. Begründung unter anderem: der Ausbau des S-Bahnverkehrs. Zudem sollen dort aber auch deutlich mehr Güterzüge unterwegs sein: statt derzeit rund 90 etwa 250 im Jahr 2025. In Mannheim gibt es Befürchtungen, dass die östliche Riedbahn an die Neubaustrecke nach Frankfurt angebunden wird – und so dann vor allem nachts noch mehr Güterzüge durchfahren.

Wie ist die Position von Stadtverwaltung und Gemeinderat?

Specht argumentierte im September bei einem Anhörungstermin zum Riedbahn-Ausbau, dass die Stadt durch den Eisenbahnverkehr schon eine Belastung habe wie keine andere Stadt in Baden-Württemberg. Mit dem Ausbau der Riedbahn würden Fakten geschaffen für den Güterverkehr durch Mannheim. Damit seien die Voraussetzungen dafür da, dass auch alle Güterzüge, die einmal die ICE-Neubaustrecke nutzten, über die östliche Riedbahn rollten.

Quelle: morgenweb.de vom 2.11.18

Kommentar

Nie auf Kosten der Bürger

02. November 2018 Autor: [Stefan Proetel \(stp\)](#)

Stefan Proetel zum Ausbau des Güterverkehrs

Bund und Deutsche Bahn sind offensichtlich wild entschlossen, das jahrzehntelang brachliegende zweite Gleis auf der östlichen Riedbahnstrecke wieder instand zu setzen. Was das bedeutet, machen zwei Zahlen klar: Heute fahren auf der Strecke etwa 90 Züge am Tag, 2025 sollen es dann rund 250 sein – ein eigentlich unvorstellbarer Anstieg.

Grundsätzlich ist das Vorhaben, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen, ebenso sinnvoll wie löblich. Ein Blick auf Autobahnen, Bundesstraßen, selbst auf städtische Hauptverkehrsrouten zeigt, dass konsequentes Handeln dringend geboten ist. Staus, eine zum Teil dramatisch erhöhte Unfallgefahr (Stichwort: Walldorfer Kreuz), Schadstoffemissionen, Verschleiß von Straßenbelägen und Brücken – weniger Laster, mehr Güterzüge: Nur so geht's. Leider gleiten Güterzüge aber bedauerlicherweise nicht lautlos auf Luftkissen durch die Gegend. Sie rumpeln, quietschen und sorgen für ordentliche Erschütterungen neben den Gleisen. Faktoren, die Menschen auf Dauer krank machen können.

Deshalb kann die Forderung an Bund und Bahn auch in Zukunft nur lauten: Die Förderung und den Ausbau des Güterverkehrs auf jeden Fall konsequent weitertreiben – aber niemals auf Kosten von besonders betroffenen Kommunen und ihrer Bürger. Stadt und Bürgerinitiativen werden hellwach sein müssen, um die komplizierten (Schiene-)Stränge zu durchschauen, die Bund und Bahn mitunter legen.