„Schutz vor Bahnlärm Weinheim": Bürgerinitiative fordert Verlegung des Güterverkehrs auf die geplante Neubaustrecke

Ein paar Minuten schneller oder für viele Menschen leiser?

WEINHEIM. Seit Jahren wird um die Trasse für die Neubaustrecke der Bahn zwischen Frankfurt und Mannheim gerungen. Jetzt verlagert sich die Diskussion so langsam auf einen Aspekt, der bislang zu kurz gekommen ist: Wie soll der Bahnverkehr – also Güter-, Regional- und Fernzüge – verteilt werden?

Dass diese Frage in den Vordergrund rückt, ist nicht zuletzt das Verdienst der „Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21", der Bürgerinitiativen aus Weinheim, Mannheim, Lampertheim und neuerdings auch Hockenheim angehören. Sie werden nicht müde, ihr Anliegen bei Mandats- und Entscheidungsträgern in der Metropolregion vorzutragen.

Nach Überzeugung der Interessengemeinschaft bietet die Neubaustrecke die einmalige Chance, sowohl die Main-Neckar-Bahn entlang der Bergstraße als auch die Riedbahn (von Frankfurt über Biblis nach Mannheim) vom Güterverkehr spürbar zu entlasten. Während entlang dieser beiden Strecken besonders viele Menschen von Bahnlärm betroffen sind, wäre die Neubaustrecke größtenteils weit weg von Wohngebieten.

Wie Peter Thunsdorff von der BI „Schutz vor Bahnlärm Weinheim" berichtet, stoße man mit diesen Vorschlägen in der Region mittlerweile auf breite Unterstützung. Aber bei der Bahn, die auf der Neubaustrecke vor allem den ICE noch schneller machen will, und beim Bundesverkehrsministerium „laufen wir gegen eine Wand".

Vor allem Güterzüge rauben vielen Menschen an der Bergstraße den Schlaf. Für Abhilfe könnte die Neubaustrecke sorgen, die parallel zur A 67 geplant ist. Doch bisher soll dort in erster Linie der ICE mit 300 km/h über die Gleise rasen, um die Fahrzeit zwischen Mannheim und Frankfurt um einige Minuten zu verkürzen. BILD: CARSTEN PROPP

Weinheim gilt als „lärmsaniert"

Dabei weiß man schon lange, dass viele Menschen an der Bergstraße massiv unter dem Bahnlärm leiden. Aus dem Lärmaktionsplan der Stadt Weinheim geht zum Beispiel hervor, dass allein in der Zweiburgenstadt rund 10 000 Menschen wegen des Schienenverkehrs einem nächtlichen Lärmpegel von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt sind. Für etwa 3000 Einwohner wurde sogar ein dringender Handlungsbedarf wegen gesundheitsgefährdender Belastungen festgestellt.

Darauf hat Oberbürgermeister Heiner vor mehr als einem halben Jahr in einem Brief Verkehrsminister Dobrindt hingewiesen. Großen Eindruck hat das in Berlin freilich nicht gemacht. Dobrindt ließ einen Referatsleiter antworten, dass Weinheim seit 2006 „lärmsaniert" sei. Damals habe man 1,34 Kilometer Schallschutzwände gebaut, in 127 Wohneinheiten passive Maßnahmen umgesetzt und dafür 1,5 Millionen Euro ausgegeben.

Viel gebracht haben diese Maßnahmen freilich nicht, meint Thunsdorff. Denn auch heute sei zum Beispiel die „lärmsanierte" Nordstadt immer noch ein Lärm-Hotspot. Doch es gilt offenbar der Grundsatz: Einmal lärmsaniert, immer lärmsaniert. „Nach der Förderrichtlinie ist eine Nachsanierung (...) beziehungsweise eine Wiederaufnahme von Aktivitäten nicht möglich", heißt es im Brief aus Berlin. Aus „Gründen der bundesweiten Gleichbehandlung" dürfe davon auch nicht abgewichen werden. Zum Trost verweist der Referatsleiter am Ende seines Briefes auf die laufende Umrüstung der Güterwaggons auf Flüsterbremsen, die bis 2020 abgeschlossen sein soll.

123 Güterzüge täglich

Das ändert freilich nichts daran, dass schon heute an der Bergstraße im Schnitt täglich 123 Güterzüge durchrauschen. Hinzu kommen 72 Regional- und 36 Fernzüge pro Tag. Tendenz steigend.

Laut einer Prognose im Bundesverkehrswegeplan wird im Jahr 2030 mit 154 Güterzügen pro Tag auf der Main-Neckar-Bahn gerechnet – ein Anstieg von 25 Prozent – obwohl bis dahin die Neubaustrecke bereits in Betrieb sein soll. Das wäre für die lärmgeplagten Menschen entlang der Bahnstrecke ein Albtraum, mit dem sich die IG „Bahnregion Rhein-Neckar 21" nicht abfinden will.

Anstatt auf der Neubaustrecke täglich 152 Fernzüge (darunter ICE mit Tempo 300) und nur 31 Güterzüge fahren zu lassen, wie es die Planungen der Bahn vorsehen, schlägt die IG eine gänzlich andere Verteilung vor: Nach ihren Berechnungen könnte man 291 Güterzüge auf die Neubaustrecke setzen. Die Folge: Die fünf bis sechs Minuten Fahrzeitersparnis für den ICE zwischen Frankfurt und Mannheim wären zwar nicht mehr möglich. Aber dafür müssten auf der Main-Neckar-Bahn nur noch 24 Güterzüge pro Tag rollen. Thunsdorff veranschaulicht das Konzept mit einem Vergleich: „Lastwagen fahren doch auch hauptsächlich auf der Autobahn und nicht auf der B 3." *pro*