

Mannheimer Delegation in Offenburg bei den Tunnel-Meistern

Am 11.12.15 fuhr eine Mannheimer Delegation unter der Leitung des 1. Bgm. Specht mit Baubürgermeister Quast, weiteren Vertretern der Stadtverwaltung und des VRN (Verkehrsverbund Rhein-Neckar) sowie Vertretern der Bürgerinitiative GESBIM (Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim) nach Offenburg zur Oberbürgermeisterin Frau Schreiner und Vertretern der BI Bahntrasse e.V., die gemeinsam und mit der Region erfolgreich für eine Güterzugunterfahrung gekämpft hatten.

Die Delegation benutzte natürlich den ICE, durchfuhr den 5 km langen Mannheimer Pfingstbergtunnel und danach neben Brühl einen tiefergelegten Trog, aus dem trotz Tempo 250 sicherlich erheblich weniger Lärm abgestrahlt wurde als in den benachbart liegenden Gemeinden Schwetzingen und Offersheim, wo die Güterzüge mit weniger als halber Geschwindigkeit mitten durch die Stadt fahren.

In Offenburg wurden die Besucher entlang der Bahntrasse der Rheintalbahn zur Zauberflötenbrücke geführt, wo statt einer Zauberflöte leider nur Bahnlärm zu hören war. Über den Gleisen stehend konnte man links die Altstadt und rechts die neuere und heute größere Oststadt sehen, mit etwa fünfstöckigen Stadthäusern zu beiden Seiten der Rheintalbahn, darunter das Technische Rathaus und eine Schule. Aus dieser Schule war zum Planfeststellungsverfahren 2010 von der damals achtjährigen Enkelin eines der BI-Aktivisten eine Einwendung gemacht worden: "Wenn im Sommer die Fenster zu sind, ist es heiß, wenn sie offen sind, ist es laut".

Das Thema Schulen, Kindergärten und soziale Verödung durch Lärm wurde später noch angesprochen.



Foto v. l. n. r.: Jäger (GESBIM), Bäuerle (Bahntrasse e.V.), Mair (IG BRN 21 / GESBIM), Wahl (IG BOHR / Bahntrasse e.V.), Frau Schreiner (OB Offenburg), Specht (1. Bgm. Mannheim), Winnes (VRN), Frau Irscher (IG BRN 21 / GESBIM), Zinser (Stadt Mannheim / Lärmschutz)

Im Rathaus wurde von OB Frau Schreiner und Herr Wahl, Vorsitzender der Offenburger BI und Sprecher der IG BOHR, ein fachkundiger und lehrreicher Vortrag gehalten.

Ab den siebziger Jahren war die Strecke von Norden bis Offenburg ausgebaut worden, damals noch unter dem Aspekt der ICE-Anbindung. Etwa um die Jahrtausendwende wurde dann schon mit dem Ziel Güterzugtrassen ab dort weitergeplant, viergleisig mitten durch die Stadt.

Die Alternative einer autobahnnahen Umfahrung wurde schnell verworfen wegen zu vieler betroffener Gemeinden. "Nicht in meinem Hinterhof" konnte keine Lösung sein. Damit begann der Kampf um den Tunnel. 2009 wurde unter der Führung der IG BOHR der Projektbeirat ins Leben gerufen, 2010 verwarf das Regierungspräsidium Freiburg die Bahnpläne - mit vielen Meter hohen Wänden und 4000 Lärmschutzfenster-Einheiten - als nicht genehmigungsfähig.

Die Originalplanung sah gegenüber dem damaligen **Iststand (2005) von 172 Güterzügen täglich eine Prognose (2015) von 304 Güterzügen** vor (Zuggesamtzahl 538).

Hier sei der Vergleich mit der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim erlaubt, wo auch Prognosezahlen verwendet werden sollen (2025), die bei Inbetriebnahme bereits in der Vergangenheit liegen. Die Steigerungen danach gehen zu Lasten der Bürger.

In der kontroversen Phase (vor Projektbeirat), aber auch danach, wurden viele hunderttausend Euro an Kosten für neutrale Gutachten durch die Gemeinde und Region eingesetzt.

Der nun geplante Tunnel verläuft im wesentlichen unter Gewerbegebiet und hat eine Steigung von nur 6 Promille, damit auch die künftigen bis zu 1000 oder 1200 m langen schwereren Güterzüge ihn benutzen können (die sonst weiterhin oberirdisch durch Offenburg hätten fahren müssen).

Er wird zwei Röhren haben, aus Verfügbarkeitsgründen, und wird auf nur 120 km/h ausgelegt sein, was engere Kurven erlaubt.

Die zwei Röhren erlauben prinzipiell das Befahren mit ICE, was einerseits kritisch gesehen wird, da Offenburg mit etwa 4000 Tagespendlern auf die ICE-Anbindung angewiesen ist, andererseits schon heute ICE's einfach durchfahren, und gesagt wird, die Bahn werde für den Bedarf schon halten, sonst verdiene sie ja kein Geld.

Der Bundestag soll noch dieses Jahr über die Freigabe der geschätzten ca. 1,2 Mrd. Euro Tunnelzusatzkosten entscheiden, und die Sektflaschen sind bereits kaltgestellt.

Damit hätten die Offenburger das erreicht, was um Freiburg mit Hilfe der IG BOHR und des Projektbeirates schon geplant wird, und was auch für die Metropolregion Rhein-Neckar an der Riedbahn von Groß-Rohrheim bis Lampertheim, an der Bergstraße von Zwingenberg bis Weinheim, in Mannheim-Nord und -Süd, in Ladenburg, Schwetzingen, Oftersheim und Hockenheim die 24-h-Entlastung von Bahnlärm brächte:

Eine reine Güterzugstrecke mit adäquatem Lärmschutz, hochauslastbar und zukunftsfähig.