

Es wird kein „Wünsch-dir-was“ geben

Von unserem Mitarbeiter
Volker Widdrat

Das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene wird drastisch zunehmen. Dadurch wird auch die Belastung für die lärmgeplagten Bürger weiter steigen. Deshalb verwunderte es auch nicht, dass das Bürgersymposium zum Thema „Bahnlärm und projektierte Neubaustrecke“ so gut besucht war. Bei der Veranstaltung von Stadt und Schwetzingener Initiative gegen Bahnlärm im Palais Hirsch gab es nur noch Stehplätze.

„Wir wollen gemeinsam eine gute Lösung hinbekommen“, begrüßte Bürgermeister Matthias Steffan, der den Abend moderierte. Auf der Strecke Rotterdam-Genua würden jährlich 700 Millionen Tonnen Güter transportiert. Der Güterverkehr mit der Bahn sei der richtige Weg, die Menschen hätten aber zu Recht den Anspruch auf lebenswertes Wohnen. An der derzeitigen Situation müsse sich dringend etwas ändern.

Probleme werden steigen

Der Vorsitzende der fast 100 Mitglieder umfassenden Bürgerinitiative gegen Bahnlärm, Herbert Brenner, schilderte die Herausforderungen für Schwetzingen und Oftersheim, die beim Bahnlärm zu den Top Ten unter den 1860 vom Eisenbahn-Bundesamt kartierten Gemeinden gehören. Die Bürgerinitiative forderte eine Verlegung des Güterverkehrs von der Bestandsstrecke auf eine neue Gütertrasse. „Alle Menschen, die an der Bahnstrecke leben, werden in den nächsten Jahren noch mehr Probleme kriegen“, meinte Brenner: „Die Richtwerte zur Lärmvorsorge von 49 Dezibel nachts und 59 Dezibel am Tag müssen als Sofortmaßnahme eingehalten werden.“

Stefan Hildebrandt, Dezernent Umwelt und Technik des Rhein-Neckar-Kreises, schilderte die Planungen für den Knoten Mannheim und die Auswirkungen auf die Neubaustrecke Rhein/Main und Rhein/Neckar. Ob es Alternativen hinsichtlich eines besseren Lärmschutzes gebe, konnte er nicht sagen. Der Kreis sei kein Hauptakteur, sondern in dem Prozess als Interessenvertreter beteiligt. „Diese Rolle wollen wir wahr-



Volles Haus im Palais Hirsch: Bürgermeister Matthias Steffan (r.) moderiert das Bürgersymposium zum Thema Bahnlärm.

BILD: LENHARDT

nehmen, um den Überblick zu behalten. Wir möchten leistungsfähige Schienenstrecken haben, aber der Lärmschutz muss gewährleistet sein.“

Der Bund habe eigentlich in diesem Monat Details zur Knotenpunktuntersuchung veröffentlichten wollen, schilderte Hildebrandt die Forderung nach einem Projektbeitrag. Schwetzingen, Oftersheim, Hockenheim und Neulußheim, die gerade eine gemeinsame Resolution zum Lärmschutz entlang der Bahnstrecken auf den Weg gebracht haben, sollen mit eingebunden werden. Von „konstruktiven Bahnprotesten am südlichen Oberrhein“ berichtete Dr. Roland Diehl.

Der Sprecher der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR) plädierte für eine „leise“ Bahn. „Der Lärm ist die Achillesferse des Güterverkehrs“, zitierte er den ehemaligen Bahnchef Rüdiger Grube. Am südlichen Oberrhein habe man „die ganze Sache intensiv aufgerollt“ und einiges bewirken können. Ziel der IG mit ihren gut 17000 Mitgliedern bleibe ein „umweltgerechter und zukunftsfähiger Ausbau der Rheintal-

bahn“. Die Region dort habe jede Menge Protestpotenzial, so Diehl. Über 172000 Einwendungen gegen die Bahnpläne sprächen eine deutliche Sprache. „Haus hohe Wände und Schallschutzfenster sind keine Lösung“, gab der IG-Sprecher der hiesigen BI mit auf den Weg. Für den Streckenabschnitt zwischen Offen- und Weil am Rhein habe man Kernforderungen durchsetzen können. „Sonst findet der Ausbau eben nicht statt. Wir bezahlen die Maßnahme schließlich auch und haben deshalb ein Mitspracherecht“, schimpfte Diehl.

Umrüstung unerlässlich

Die Umrüstung der Güterwaggons sei eine unerlässliche, aber bei weitem nicht ausreichende Maßnahme. Zwischen Gleisen und Siedlungsgebieten müsse ein großer Abstand sein. Die Güterzüge müssten sonst in einer gedeckelten Tieflage oder in einem Tunnel fahren. „Wir haben nichts gegen die Bahn, aber der Schienenverkehr muss so organisiert werden, dass wir eine anständige Lebensqualität bewahren können“, empfahl er, in die Offensive zu gehen: „Druck muss sein, manche

Politiker kopieren es sonst nicht. Nutzen Sie die Macht des Volkes. Lassen Sie nachts nicht die Güterzüge durch Ihr Schlafzimmer fahren.“

Dr. Stefan Geweke, bei der DB Netz AG für die Aus- und Neubaustrecke Mannheim-Karlsruhe zuständig, informierte über den Sachstand. „Die Projekte sind noch in einer frühen Phase, wir haben noch gar nicht richtig angefangen“, ging er zuerst auf den Planungsprozess ein. Der Bund habe den Ausbau der Bestandsinfrastruktur bewertet. Jetzt brauche die Bahn den Planungsauftrag und die Sicherstellung der Finanzierung. Dann folge die Grundlagenermittlung inklusive einer Machbarkeitsstudie. Am Ende komme dann eine „Vorzugsvariante“ raus, die die gesetzlichen Regelungen einhalten und wirtschaftlich sein müsse.

„Wir machen von Anfang an Öffentlichkeitsbeteiligung und nehmen gerne Anregungen auf“, versprach Geweke. Zwei bis drei Jahre dürfe es aber dauern bis zur Trassenentscheidung, so seine vorsichtige Prognose: „Mit der Öffentlichkeitsbeteiligung beginnen wir erst, wenn die Rahmenbedingungen ge-

klärt sind. Wünsch-dir-was kann es aber nicht sein.“ Zum Thema Bahnlärm konnte der DB-Netz-Vertreter nichts sagen, „weil unsere Planungen noch gar nicht angefangen haben“. Das missfiel nicht wenigen Zuhörern. Die hatten eigentlich wissen wollen, was auf sie zukommt oder wie es künftig weitergehen wird.

Das Helmholtz-Institut Berlin hatte im Palais Hirsch ein mobiles Akustiklabor aufgebaut, in dem die Besucher mehr über Bahnlärm erfahren konnten. Die anschließende Diskussion war rege und zeigte, dass die Menschen allmählich die Geduld verlieren. Die Lärmsanierung durch Schallschutzwände zwischen Hirschacker und Schwetzingen, die Geweke als „abgearbeitet“ anführte, sei nicht ausreichend, wurde vielfach moniert.

Die Belange der Bürger müssten viel früher in Betracht gezogen werden, forderten einige Besucher. Durch die Ertüchtigung eines dritten Gleises zwischen Oftersheim und Hockenheim sowie eine geplante Eisenbahnkreuzung in Höhe von Decathlon, über die unsere Zeitung berichtet hatte, fürchten die Anwohner zudem noch mehr Bahnlärm.