

Reisende schauen über die Schallmauer

Wie laut wird die neue Riedbahn sein?

Stadträte sorgen sich um die Anwohner / Baubeginn 1978 möglich

Von unserem Lokalredakteur Mac Barchet

Die Bundesbahn hat schon oft den Mund gespitzt, nun will sie offenbar pfeifen: Die Finanzierung der Westlichen Riedbahn — wir berichteten am Dienstag über die Trassenführung vom Bahnhof Waldhof über Luzenberg, Neckarstadt, Neckar, Hafengebiet, Hauptbahnhof — ist gesichert. Das bestätigten Vertreter der Bundesbahn, die als Gäste an einer Sitzung des Technischen Gemeinderats-Ausschusses teilnahmen. Im Verkehrswegeplan der Bundesregierung gehört die Riedbahn zu den Ausbaustrecken, die ins „koordinierte Investitionsprogramm“ aufgenommen worden sind, ebenso wie die schon im Bau befindliche Neubaustrecke Mannheim—Stuttgart. Grundsätzlich empfahl der Technische Ausschuss dem Gemeinderat, diesem Bundesbahnprojekt zuzustimmen. Es verbessert den Verkehrsanschluß der Stadt entscheidend. Nicht zuletzt hat die Stadt auch schon eine ganze Reihe von Vorleistungen beim Bau der Adensauer-, Schumacher-Brücke und des Luzenberg-Knotens erbracht, die in die Millionen gehen. Die Sorge der Stadtväter richtet sich vor allem auf einen Punkt: Die Belästigung der Anwohner — immerhin etwa 1500 — durch den Lärm vorbeirauschender Züge.

Die Bundesbahn will — so versprochen die Leiter der Bundesbahnbauzentrale „Projektgruppe Mannheim“, Bitterling und Grübmeier — für einen „Grundsichallschutz“ sorgen. Dieser besteht im wesentlichen aus einer Art Schallschutz-Zaun, einer Mauer oder einer Wand — Konkretes war darüber leider nicht zu erfahren —, der die angrenzenden Wohngebiete gegen Schall abschirmen soll.

Zunächst hatte die Bundesbahn eine 2,5, zum Teil sogar 3,5 Meter hohe Wand projektiert, sie inzwischen jedoch auf 2 und 2,75 Meter Höhe reduziert. Aus mancherlei Gründen: Der Fahrgast soll noch etwas von Mannheim sehen. Die Fensterbrüstung von D-Zug-Wagen liegt aber genau zwei Meter über der Schienenoberkante. Bei

einer höheren Wand müßten Passagiere das Gefühl haben, sie fahren durch einen Tunnel. Höhere Schallschutzwände sind überdies nicht schön; sie werden ohnehin schon auf der Ebene plus eins auf einem Bahndamm errichtet. Sie könnten sich überdies nachteilig auf das Kleinklima auswirken, weil sie die Durchlüftung behindern. Und schließlich sei der schalldämpfende Effekt durch höhere Wände minimal, liege doch die Quelle der Geräusche im Bereich Rad und Schiene. Als neutralen Gutachter hatte die Bundesbahn einen Experten mit dem beziehungsreichen Namen Knall mitgebracht.

In der Diskussion wurden Zweifel laut, ob die vorgesehenen Maßnahmen der Bundesbahn wirklich ausreichen. „Was ist zu-

mutbar, damit die Leute nicht auswandern?“ fragte Heinrich Kirsch (CDU). Gerhard Widder (SPD) gab zu bedenken, daß möglicherweise unmittelbar hinter der Mauer die Schalldämpfung spürbar sei, daß sich aber in größerer Entfernung der Schall kugelförmig ausbreite und dann ungehemmt durchschlage. Ob man denn nicht die ganze Strecke in einer Röhre verstecken könne?

Stadtrat Glocker (CDU) hätte gern mehr über die Beschaffenheit und das Aussehen der Schallmauer gewußt. Hermann Motz (ML) meinte, auch in Verlängerung der Ausbaustrecke — bei Kirchwald, Schönau und Blumenau — sei ein Schallschutz notwendig. Schließlich werde auf der Strecke mit 200 Zügen pro Tag pausenlos Verkehr herrschen. „Warum ist kein Schallschutz auf der Industriegebieten zugewandten Seite der Trasse vorgesehen?“ fragte Motz. „Auch da arbeiten Menschen.“ Werner Kaltenborn (SPD) glaubt, daß eine solche Mauer durchaus ansehnlich gestaltet — eventuell auch begrünt werden könne — „es muß keine Berliner Mauer sein“ — Lothar Mark (SPD) sprach nochmals das Problem des Kleinklimas an und Max Jaeger (SPD) bedauerte, daß nicht auch der Bezirksbeirat Innenstadt rechtzeitig über das Projekt informiert wurde. Aus den Erfahrungen in Rheinau sollte man gelernt haben.

Zur Frage des Schallschutzes ist das letzte Wort noch nicht gesprochen. Immerhin sicherte die Bundesbahn zu, daß sie außer dem Grundsichallschutz zu weiteren Maßnahmen bereit ist, sobald die Rechtsverordnung der Bundesregierung zum Bundesimmissions-Schutzgesetz vorliegt. Das dürfte noch vor Inbetriebnahme der Strecke der Fall sein.

Das 1971 begonnene Planfeststellungsverfahren soll — laut Aussage der Bundesbahnvertreter — noch in diesem Jahr abgeschlossen werden. Parallel dazu verlaufen die Verhandlungen mit dem Land über die Finanzierung.

Die Kosten wurden jetzt mit 216 Millionen Mark beziffert. 13,5 Millionen Mark davon entfallen auf die Einrichtung von Haltepunkten (Luzenberg, Neckarstadt und Nordbrücke) für den Nahverkehr. 1978 könnte mit dem Bau begonnen werden. Fünf Jahre später würden dann die ersten Züge auf der neuen Strecke rollen; in der Regel keine lauten Güterzüge, vielmehr vornehmlich D-Züge, die — soweit sie mit modernem Wagenmaterial bestückt sind — nicht über die Gleise donnern sollen.

Die Bedeutung der Strecke ist in einem größeren Zusammenhang zu sehen. Nicht nur die Schnellbahn in Richtung Stuttgart verläßt an. Auch aus dem Kölner Raum wird eine neue Trasse nach Süden vorstößen und bei Groß-Gerau in die Riedbahn münden. Nach den Bahnhofsneubauten in Heidelberg und Ludwigshafen aber ist der Mannheimer Hauptbahnhof im Rhein-Neckar-Raum der letzte Engpaß, in dem Nord-Süd-Züge „Kopf machen“ müssen.