

"Lärm-Bypass jetzt für Güterzüge? 'Korridorstudie' zwingt zum Umdenken in der Region"



v.l.n.r.: Ajdemian, Specht, Siegelmann, Wilkes, Mair

Es diskutieren:

1. Artin Adjemian, IHK Rhein-Neckar
 2. Gunther Mair, Bürgerinitiative "Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim"
 3. Christian Specht, 1. Bürgermeister Mannheim, Vorsitzender Planungsausschuss Verband Region Rhein-Neckar
 4. Matthias Wilkes, Landrat Kreis Bergstraße
- Gesprächsleitung: Bert Siegelmann

Es folgen Auszüge aus der Diskussion, ausgewählt auf die Relevanz für die Güterzugumfahrung Mannheims. Teilweise redaktionelle Adaptierung des gesprochenen Textes. (G. Mair)

Zur Europastrecke Rotterdam-Genua

Siegelmann: "Stand noch vor einem Jahrzehnt der Wettlauf zwischen Flugzeug und Bahn um ein, zwei Minuten zwischen Hamburg und München im Mittelpunkt der Streckenplanung, ist dies nun die Frage, wie die schnellen Güterzüge geführt werden können."...

"[Mehdorn mit der 'Milchkanne'] musste längst Rüdiger Grube weichen, der versichert, die Bahn werde immer da halten, wo Menschen stehen, und der gerade beim Thema Schienengüterverkehr auch diese Region um Unterstützung bittet; denn irgendwie müssen diese Containerzüge ja durch Städte, Wälder, Felder - nur wie, und wo, das war der Streitpunkt der letzten Jahre."

Zur Frage, ob die **Mischverkehrsstrecke** (tags Personenverkehr, nachts Güterverkehr) das Wunschergebnis sei:

Wilkes: (Nachts gehe die Rechnung auf, aber) "Wir werden, bis diese Trasse fertig sein soll, das ist 2030, genau ein Plus haben von 43 Prozent mehr Güterverkehr auf der Schiene. Und wenn wir jetzt den Tag nehmen, und durch die Neubautrasse feststellen, dass wir tagsüber für Güterverkehr überhaupt keine Entlastung bekommen, aber feststellen, dass die beiden großen

Trassen rechtsrheinisch, die Main-Neckar-Trasse entlang der Bergstraße von Frankfurt nach Heidelberg und die Riedbahn von Frankfurt nach Mannheim, die jetzt schon zu 100 Prozent voll sind, und da kommen jetzt noch tagsüber 43 Prozent Güterverkehr drauf, wie soll das dann mit der zweiten Ausbaustufe S-Bahn werden, wie sollen sich die Menschen dann noch bewegen auf der Trasse, was das Thema Personenverkehr angeht? Und diese Trassen sind vor allem Trassen durch die Gemeinden, durch Bahnhöfe für Menschen, und nicht für Güter."... "Wir brauchen für das Güterverkehrsproblem eine Antwort; wenn wir die nicht bekommen, ist der tolle Standort der Region Rhein-Neckar letztendlich ein Problem, weil die Menschen drumherum fahren müssen, weil hier gar nichts mehr gehen wird."

Zur Frage, ob für die IHK, die mehr Kapazität, mehr Anbindungen und mehr Nahverkehr fordere, die Korridorstudie "eine Mogelpackung oder ein Aufbruch" sei:

Adjemian: "Wir werden überrollt vom Güterverkehr. Wir brauchen eine Lösung, die nicht mehr diesen Hochgeschwindigkeits-ICE-Plan im Kopf trägt, sondern auf der einen Seite für die Güterverkehre, [aber auch] für den Personennahverkehr und für den Personenfernverkehr eine optimale Lösung darstellt."

Zur Gründung eines Europäischen Konsortiums für die Strecke Rotterdam-Genua am selben Tag

Specht: "Hier die Interessen der Bürgerschaft, aber auch die Interessen der Unternehmen und das wachsende Verkehrsaufkommen mit den verschiedenen Verkehrsträgern zu kombinieren - Schiene, Straße, Wasserstraße - aber auch durch intelligente Führungen, siehe jetzt die Diskussion um die Korridorstudie, das ist das Thema, das wir jetzt hier haben, und, der zweite Punkt ist natürlich auch, und das ist glaube ich auch für die Bewohner/innen auch der Region wichtig, dass es uns mit dieser Organisation gelingen kann, EU-Mittel zu bekommen für neue Formen des Lärmschutzes, für neue Formen auch von Trassierungen, und deswegen ist diese Einrichtung ein echter Schritt nach vorne."

Zur Frage, wie Bahnanlieger an der Riedbahn die Situation sehen würden

Mair: "Das ist eine Frage der Zahlen. Die Korridorstudie - die Steigerungsraten wurden ja genannt - sieht vor, dass von Frankfurt bis [in den Norden Mannheims] etwa 160 Züge durchfahren sollen, und die würden dann über die Riedbahn laufen, plus nochmal 40 Züge, die von [der hessischen Riedbahn] kommen. D. h. die Studie prognostiziert in diesem Bereich 200 Züge, jede Nacht. Das sind alle zweieinhalb Minuten einer. Und die fahren dann planmäßig im wesentlichen [über die Riedbahn Ost] und was nicht mehr reinpasst, rechtsrum über den Hauptbahnhof. Und alle zweieinhalb Minuten ein Güterzug, das ist nicht mehr auszuhalten. Das ist, etwas nach oben gerundet, etwa zehnmal soviel wie wir heute haben, und das ist einfach untragbar, und deswegen suchen wir da eine andere Lösung."



200 Güterzüge über die Riedbahn

Zur Frage, was zu tun wäre

Mair: "Im Grunde genommen sind uns da die Vorbilder im Rheingraben weiter im Süden, also Offenburg oder Freiburg oder Rastatt, wo Tunnel und/oder Bypässe gebaut werden, die kosten natürlich Geld, aber Lebensqualität hat schon immer Geld gekostet, und man muss also versuchen, dieses bewohnte Gebiet von Güterzügen eben dadurch zu befreien, dass man

entweder linksrheinisch oder rechtsrheinisch eine Lösung sucht, die entweder durch unbesiedeltes Gebiet fährt oder, wenn man feststellt, es gibt keines, dann eben drunter durch tunnelt."

"Da dreht sich gerade was... Muss man jetzt [umdenken](#), muss man jetzt wirklich sagen, dann lasst uns einen Bypass bauen, aber für Güterzüge?"

Adjemian: "Wir haben vor drei Jahren unsere Gutachtenergebnisse kommuniziert...und haben es damals in die Region getragen, dass wir es für überlegenswert halten, auch nachzudenken über eine Umfahrung für den Güterverkehr um die Stadt Mannheim herum [und] in den Rangierbahnhof hinein." ... "Wir finden es sehr schade, dass wir nicht die Möglichkeit genutzt haben, das im Vorfeld der Korridorstudie schon an den Bund zu geben und zu sagen 'Untersucht das bitte mit'."

Specht: "Es ist eine Umfahrungsvariante in der Korridorstudie drin, die nicht aus [unserer] Region, sondern aus der Region Darmstadt gekommen ist, von der Eisenbahnergewerkschaft und dem Gewerkschaftsbund, und die zeigt gewissermaßen die Schwäche des Ansatzes. [Neben dem Ausbau der Kapazität zwischen Frankfurt und Mannheim ist] zweites Ziel, dass wir endlich eine Region mit vollständiger S-Bahn werden wollen, also eben nicht nur in Ost-West-Richtung, sondern auch in Nord-Süd-Richtung.... Drittens ist es uns wichtig, dass Güterzüge, die Ziel und Quelle in der Region haben, aufgrund unserer wirtschaftlichen Struktur, zweitgrößter Rangierbahnhof Europas, dass der auch angebunden wird.... Und das vierte, das wichtigste Ziel ist, dass wir unsere Bürgerinnen und Bürger entlang der Bestandsstrecken tatsächlich vor Lärm besser schützen, und da reicht keine einfache Lärmsanierung..., im Prinzip müssen die Bestandsstrecken, wenn sie eine solche Belastung kriegen wie sie beschrieben worden ist, so behandelt werden wie Neubaustrecken, d. h. dann muss dort ein Lärmschutz hin der dies ermöglicht oder eben, dass wir, wie angesprochen, auch neue Wege gehen, das heißt eben Teiluntertunnelungen sich anschauen, auch auf Bestandsstrecken, auch das gibt es im Ausland, ich habe gerade eben mit den holländischen Kollegen darüber gesprochen, aber alle Möglichkeiten eines verbesserten Lärmschutzes mit einbeziehen, nicht nur die Lärmschutzwand, die eben dann auch städtebaulich wie eine Berliner Mauer aussieht, wenn sie durch Bürstadt, Biblis..., Neuostheim, Neuhermsheim läuft."

Kommentar zum [konventionellen Lärmschutz](#)

Mair: "H. Specht, Sie haben den konventionellen Lärmschutz angesprochen, da erhofft man sich manchmal ja irgendwie Wunder; die Zahlen sind nun mal folgende, die normale Lärmschutzwand bringt um die 10 dB, oft auch weniger, je nachdem wie die Häuser dahinter stehen und wieviel Gleise das sind, denn wenn die Wand weiter weg steht, dann nutzt es ja auch weniger, und ein Zug am Gleis hat halt 100 dB, also ein klassischer Güterzug, und 20 Meter weg noch 80 dB, das heißt mit einem konventionellen Lärmschutz, auch nach Lärmvorsorge, da ist die Wand dann vielleicht einen Meter höher, dann kommt man auf 70 dB runter, und der reale Unterschied ist ja dann, dass eben mehr Häuser, die dahinterstehen, dann auch noch Lärmschutzfenster und ein Gebläse für ihr Schlafzimmer bekommen, aber das ist der ganze Unterschied; also dass das die Lebensqualität erheblich oder ausreichend verbessern könnte, das ist ein Trugschluss, den man anhand der Zahlen verifizieren kann und auch sollte."

Zur Frage nach dem [Nahverkehr in der Region von Frankfurt über Darmstadt bis nach Walldorf](#)

Wilkes: "...Die Kapazitätsfrage ist völlig ungelöst mit dem Vorschlag, der im Augenblick von der Bahn favorisiert wird. Man widerspricht sich selbst im Hinblick auf die Prognosen, die dem zugrunde zu legen sind, und deswegen nochmal eines, was den Bypass angeht, das könnte, wenn man es mal wirklich weiter denken wollte, im gewissen Sinn natürlich eine Entlastung für die Innenstadt, für die Menschen in Mannheim sein, selbstverständlich, wenn man die Güterzüge rausfährt. Die Frage ist natürlich erstens, wie komme ich in den Güterbahnhof rein, das ist fast gar nicht möglich, deswegen scheint das auch eine Sache zu sein, die nicht zu Ende gedacht ist, wir können nicht etwas fordern, was den großen Güterbahnhof abkoppelt."

Bemerkung zur Tunnelforderung Lorsch, Lärmschutz und dem Planungsverfahren

Wilkes: "Aber ich will auch ausdrücklich für die Bergstraße sagen,...wir haben hier genauso die Lärmproblematik, und wir können nicht auf der einen Seite sagen, wir gucken mal, wie wir das in Mannheim regeln, über das andere reden wir nicht, wir haben hier die Forderungen nach einem elf Kilometer langen Tunnel bei Einhausen und bei Lorsch..., und ich habe gerade heute Antwort bekommen vom Bundesverkehrsministerium, da haben wir unsere Tunnellösung nochmal hin adressiert, das steht drin - das würden die Mannheimer als Antwort ganz genauso bekommen, weil ja nicht verschieden geantwortet werden kann - da heißt es eben, es geht zunächst mal um die Korridorlösung, um die generelle Trassenfrage, Raumordnungsverfahren, in der Abstufung, und was Sie sich da vorstellen, Tunnel, weitere Lärmschutzmaßnahmen, egal was, das kommt später im Planfeststellungsverfahren. D. h. wir müssen uns jetzt im Grund genommen outen für eine Trasse, können aber, keiner von uns wie wir hier sitzen, auch nur etwa den Menschen mit Sicherheit sagen, ob der Lärmschutz, der Tunnel, am Ende überhaupt kommt... Und darauf würde ich mich nicht einlassen wollen, wegen der Menschen, zu sagen, wir glauben das einfach mal und hoffen - das Prinzip Hoffnung bringt uns hier nicht weiter" [Deshalb fordern wir die große [linksrheinische] Umgehung, Planfall 2a der Korridorstudie].

Kann die Verkehrslenkung (tags Personen, nachts Güter) funktionieren?

Specht: "Der Bund baut und bietet dieses Netz europarechtlich diskriminierungsfrei an, d. h. jeder kann drauf fahren; deswegen gehen unsere Bedenken ja auch gegen diese Verkehrslenkungsvariante, die ja jetzt in der Korridorstudie drin ist... Ist es tatsächlich möglich, tagsüber dort ICE-Verkehre fahren zu lassen, und nachts dem Güterverkehr quasi ein Fahrverbot zu geben auf der Main-Neckar-Bahn, auf der Riedbahn, und tatsächlich diese Güterverkehre auf die Neubautrasse zu zwingen? Da gibt es zwei Ansatzpunkte, und für beide gibt es bisher kein Konzept und keine rechtliche Grundlage. Das eine wäre eine Art Nachtfahrverbot an Bestandsstrecken, das gibt es bisher nicht, und es ist eine schwierige Frage, ob das Europarecht das überhaupt zulässt, und das zweite, das weichere Instrument ist, zu sagen, wir machen das Fahren auf lärmenden Bestandsstrecken teurer, da kostet die Trasse mehr für das Bahnverkehrsunternehmen."

Welches Lärmschutzkonzept?

Specht: "Ich sage nochmal, das ist aber auch nicht die optimale Lösung, da bin ich also auch ganz klar bei H. Mair und den Bürgerinitiativen, wir müssen nach wie vor prüfen, inwieweit es noch weitere Optimierungen gibt, also, eine reine Mauer, und das gilt ja nicht nur für unsere Stadt, Sie haben Bestandsstrecken in Schwetzingen, Hockenheim, also wir als Region können nicht sagen, der Lärmschutz bei Mannheimer Bürgern hat eine andere Qualität als in Bürstadt oder in Hockenheim oder in Schwetzingen, also das muss ein vergleichbarer Standard sein."

Zur Frage, ob man nicht durch die Phase der ICE-Trassenplanung viel Zeit verloren hat

Mair: "Man sollte in die Zukunft gucken, also man kann doch jetzt feststellen, dass der Fokus sich in den letzten zehn Jahren vom ICE zum Güterzug verlagert hat, und jetzt muss man einfach so offen sein und auch sagen, was man bestellen möchte. Also man will für die Bahn getrennte Trassen, damit die geschickt fahren können, die Bahn wünscht sich ein bisschen Geschwindigkeit, und die Bürger wollen Ruhe. Ob das jetzt an der Bergstraße ist, oder ob das in Lorsch / Einhausen ist, oder ob das in Mannheim ist oder auch weiter im Süden, was formal überhaupt nicht zur Neubautrasse gehört, aber Sie haben richtig gesagt, das sind genau dieselben Probleme. Darüber muss ich offen reden, und dann muss ich das halt bei der Planung, also bei der Bahn oder wem auch immer, einfach bestellen, dass die, sagen wir einmal, Werte, wir haben jetzt drei verschiedene genannt, also Kapazität, Geschwindigkeit und Ruhe, dass man die einfach mal nebeneinanderstellt und Konzepte entwickelt, wie man das am besten optimiert, mit der Randbedingung, dass es auch etwas kostet....Ich vermute, dass es wichtig ist, dass die Thematik so in den Verkehrswegeplan 2015 eingebaut wird."

Zur Frage, wie die [Bürgerinitiative](#) vorgehen wird

Mair: "Wir von der Bürgerinitiative haben uns am Anfang überlegt, wie wir stehen,... wir sind klar für die Bahn in dem Sinn, dass wir aus ökologischen Gründen wollen, dass möglichst viele Güter und auch Personen von der Straße auf die Bahn gehen. Wir sind übrigens auch dafür, dass der ICE-Knotenpunkt Mannheim sozusagen weiterhin prosperiert, da gibt es auch weiterhin gar keinen Zweifel. Ansonsten möchten wir einfach in die Wertediskussion einbringen, jetzt sind wir also in der Zivilgesellschaft, dass eben die Gesundheit der Menschen heute, die übrigens in der Korridorstudie auch eingepreist wird, mit irgendwelchen Zahlen, aber da werden tatsächlich Krankheitskosten eingepreist, genau so wie die Geschwindigkeitserlöse, dass diese Aspekte, egal wo es ist, eben mit eingebracht werden und offen diskutiert, und dann muss ich natürlich wieder den Sack drum rum machen und über Geld reden, das ist völlig klar, aber dass es nicht einfach unter den Tisch gekehrt wird und so getan, als würde man mit konventionellem Lärmschutz vermeiden, dass die Güterzüge nahezu immer noch durch Wohnzimmer fahren."

Zur Frage, [wie lange es noch dauert](#), unter der Voraussetzung, dass das Projekt in den "Bedarfsplan Plus" hineinkommt

Wilkes: "Das wurde uns ja...vorgerechnet, egal welches Schienenbauprojekt man nimmt, wir müssten davon ausgehen, dass der erste Zug darauf dann 2030 darauf rollen wird....D. h. wir müssen sechs Jahre Planungszeit insgesamt nehmen, dann kommt die Bauphase."

Zum Konzept

Wilkes: "Wenn dann die 43 Prozent hier aufschlagen, an Gütermehrverkehr nur auf der Schiene,...dann wird das hier ein solches Problem geben, dass diese Region auf Dauer dadurch beschädigt wird. Da wird es dann 2030 andere Runden geben - da sind wir alle nicht mehr dabei - die dann sagen, was haben sich die denn damals gedacht, haben die denn nicht mal zu Ende gedacht.... Diese Bahntrasse ist ein Jahrhundertprojekt. Die Bahntrassen, die Sie hier sehen, die sind vor 150 Jahren gebaut worden, und die bestimmen heute noch die Verkehre, und es gibt keine Ausweichmöglichkeit;... und eine solche Trasse werden wir wahrscheinlich auch wieder bekommen, und wir bekommen wahrscheinlich nur einen Schlag hin, und deswegen kommt es schon drauf an, keinen schnellen faulen Kompromiss zu machen, selbst wenn die Vergangenheit schwierig war... Und das Problem, das hat der Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums ausdrücklich gesagt, ist, dass wir hier tatsächlich der größtbelastete Raum sind im Nord-Süd-Verkehr durch Europa... Und wenn wir hier 43 Prozent mehr Güterverkehr haben auf Deutschland bezogen, dann muss das ja logischerweise heißen, dass in diesem Bereich sogar noch was on top kommt...Wir müssen aus diesem Mischverkehr raus, das ist in Frankreich ganz üblich. Mischverkehr, tagsüber S-Bahn, schnelle Bahn, Personenzug und Güterverkehr ist eine unglaubliche Entwertung der knappen Ressource Schiene. Und wenn wir soviel Güterverkehr haben, dann liegt es doch eigentlich im Sinne aller Vernunft, dass wir auf der Strecke von Rotterdam bis Genua und mitten durch Rhein-Main / Rhein-Neckar...wirklich mal eine reine Güterverkehrstrasse bauen, die nicht durch die Städte geht, nicht bei den Menschen vorbeigeht,... und das ist machbar."

Zur Frage, wie man Menschen erklären soll, dass sie "ja" sagen sollen, wenn sie noch [nicht wissen, was hinten rauskommt](#)

Specht: "Verantwortungsvolle Politik heißt ja nicht, die Belastung irgendwo anders hin zu schieben... Das ist auch das, was uns in der Region immer stark gemacht hat, dass wir uns nicht gegeneinander ausspielen in einer solchen Frage; und insofern ist es entscheidend, dann auch zu sagen, wo werden Verkehre sein, wo wird auch Lärm sein, und wie können wir den an den Bestandsstrecken optimieren... Deswegen ist unsere Vorgehensweise, das, was wir mit der Verkehrslenkungsvariante mit all den Schwierigkeiten jetzt auf dem Tisch haben, so zu optimieren, dass die Ziele der Region am besten verwirklicht werden können bei optimalen Bedingungen für die Bürgerschaft in unserer Region."

Zum Konzept und Vorgehen

Specht: "Und da ist noch nicht das letzte Wort gesprochen, will ich einmal sagen. Ich will einfach auch den Blick richten in andere Regionen - wie haben die es denn gemacht? Also, dass Rastatt einen Tunnel unter der Stadt durch bekommt, das hätte [man] sich vor zehn Jahren noch nicht denken können. Rastatt hat keinen Rangierbahnhof, der angebunden werden muss,...wenn wir das wirkliche Nadelöhr sind, wenn wir tatsächlich einen Rangierbahnhof haben, Häfen anbinden müssen, wenn wir einen ICE-Knoten haben, der eine europäische Bedeutung hat, dann wäre es doch verrückt, wenn wir nicht ein Optimum dessen fordern, was in anderen Regionen gebaut und erreicht wird....Auch in der Freiburger Bucht gibt es eine Umfahrung, eine gewünschte Güterverkehrsumfahrung,... ich glaube da ist jetzt der richtige Zeitpunkt, alles zu prüfen, wie wir mehr aus dem Vorgelegten machen können, und dazu beginnen die Verfahren jetzt in den nächsten Monaten - die Korridorstudienanhörung ist ja nur ein Schritt - danach kommt dann der Bundesverkehrswegeplan mit der Anhörungsphase, und dann beginnt ja auch erstmal ein Raumordnungsverfahren, wir reden ja immer noch über Korridore und nicht über konkrete Trassenfestlegungen."

Zur Frage, wie die regionalen Akteure zusammenarbeiten wollen

Wilkes: "Das ist im Augenblick eine schwierigere Phase, als wir sie in den letzten 10 Jahren gehabt haben, man merkt ja auch, es wird ernst, und es gibt neue Herausforderungen, an die bisher nicht gedacht [wurde]. Das bringt vieles durcheinander. Die Positionen sind plötzlich ganz interessant unterschiedlich..."

Zur Frage, ob die Situation schwieriger wird

Specht: "Ich glaube es hat sich auch noch einmal etwas verändert in den letzten 10, 15 Jahren, und die Veränderung sitzt mit am Tisch, die Bürger sprechen in einer anderen Weise intensiver mit.... Wir reden über das Thema Bürgerbeteiligung, d. h. wir müssen auch nochmal eine andere Kommunikation pflegen mit unserer Bürgerschaft in diesen Dingen, wir dürfen nicht nur über komplexe Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren reden. Wir müssen in diesen Korridoren, und deswegen kommt ja auch dieses EVTZ, oder dieser Rhein-Alpen-Korridor, der hat ja auch die Zielgruppe der Bürgerschaft, diese auch zu sensibilisieren für Fragen der Logistik, für Fragen der Wirtschaft, warum brauchen wir diese Güterverkehre, woher kommen sie und was passiert da eigentlich, und sie mitzunehmen und in die Planung zu integrieren. Ich bin allerdings auch der Auffassung, dass die Erkenntnis...von den letzten Jahren war, es wird nicht gegen den Widerstand der Bevölkerung gebaut werden können, da bin ich sicher; was nicht heißt, dass es überall nur Entlastungen gibt, und niemand mehr einen Zug mehr hört."

Mair: "Also da wird es nach meinem Verständnis eigentlich einfacher, weil jetzt doch viele am Tisch hier und die Öffentlichkeit und die Politiker die neue Problem- oder Aufgabenlage erkannt haben, man redet offen drüber, und ich denke, das ist der allererste und der wichtigste Schritt; also aus einem Problem ist eine Aufgabe geworden, und deswegen bin ich eigentlich ganz guten Mutes."

Siegelmann: "Aus dem Problem ist eine Aufgabe geworden - das ist ein gutes Schlusswort. Aber es ist ja nur ein Zwischenstrich, weil das Thema, und das ist so sicher wie das Amen in der Kirche, das bleibt uns natürlich erhalten."

An die Zuschauer

Siegelmann: "Wir wollten Sie, zuhause, auf dem Stand halten, da hat sich was verändert, da verändert sich was, da macht es auch Sinn, dass Sie sich informiert halten."