

Schlechtes Vorgehen

Timo Schmidhuber fordert eine Lösung für den Bahnverkehr

Die Deutsche Bahn will auf der östlichen Riedbahn das zweite, stillgelegte Gleis reaktivieren. Als diese Nachricht vor ein paar Jahren kam, da schrillten bei den Anwohnern zwischen Neuhermsheim und Blumenau die Alarmglocken. Sie fürchten seitdem, dass die Bahn die ausgebaute Strecke nicht nur für zusätzlichen S-Bahn-Verkehr nutzt, sondern auch für deutlich mehr Güterzüge. Güterzüge, die auf ihrem Weg zwischen den Häfen Rotterdam und Genua dann auf dieser Route durch Mannheim rollen. Und das – weil es sich um eine Bestandsstrecke handelt – unterm Strich ohne zusätzlichen Lärmschutz. Diese Sorge dürfte mit der jetzt vorliegenden Genehmigung des Projekts aktueller denn je sein.



Und doch gibt es auch eine positive Entwicklung. Seit 2020 prüft die Bahn gemeinsam mit Vertretern aus der Region im Projekt Mannheim-Karlsruhe unter anderem auch, wie der Bahnverkehr künftig möglichst lärmarm durchs Stadtgebiet geführt wird. Untersucht werden dabei Tunnel- und Umfahrungsvarianten für Güterzüge.

Bis hier allerdings überhaupt etwas gebaut wird, dürften wir im günstigsten Fall schon weit in den 2030er Jahren sein. Deshalb ist es verständlich, dass die Bahn auf der Riedbahn jetzt möglichst schnell zusätzliche Gleiskapazitäten schaffen will. Das Projekt isoliert zu betrachten, wie es die Bahn schon die ganze Zeit tut, ist allerdings weder weit-sichtig noch vertrauensbildend. Die Fragen der Anwohner sind durchaus berechtigt. Wird sich die Bahn einen teuren Tunnel oder eine Umfahrung am Ende sparen, wenn das zweite Gleis einmal da ist? Oder andersherum: Braucht man das zweite Gleis überhaupt, wenn es einen Tunnel gibt?

Eine Planung aus einem Guss wäre da dringend geboten. Denn grundsätzlich ist es der richtige Weg, möglichst viel Personen- und Güterverkehr auf die klimafreundliche Bahn zu verlagern. Man darf dabei nur nicht den Lärmschutz vergessen.
