



Die Querung über die Seckenheimer Landstraße in Neuostheim: Sie soll erneuert werden, außerdem ist links von ihr eine S-Bahn-Haltestelle vorgesehen.

BILD: RITTELMANN

Investition: Bahn will drei Brücken sanieren, eine neue Haltestation und eine Lärmschutzwand bauen

Anwohner wehren sich

MANNHEIM. Es ist eine Millioneninvestition: Drei Eisenbahnbrücken will die Deutsche Bahn erneuern, dazu ein zweites Gleis auf der östlichen Riedbahn verlegen, eine Lärmschutzwand errichten sowie eine S-Bahn-Station in Neuostheim bauen. Das Projekt steht unter dem Titel „Ertüchtigung der östlichen Riedbahn“ – nach den Sommerferien startet die im Planfeststellungsverfahren vorgeschriebene Offenlegung der Pläne, wie das Regierungspräsidium (RP) Karlsruhe auf Anfrage mitteilt. Lärmgeplagte Anwohner wehren sich allerdings gegen das zweite Gleis – sie sehen es als „Türöffner“ für noch mehr Güterzüge.

Tatsächlich geht die Bahn nach der „Ertüchtigung“ von 154 Güterzügen pro Tag auf der Strecke aus, davon 78 in der Nachtzeit. So steht es in den Planungsunterlagen, die dieser Zeitung in Teilen vorliegen. Das wäre – bei einer angesetzten Nachtzeit von 21 bis 6 Uhr – rund alle sieben Minuten ein Zug.

Derzeit sind es – je nach Zählmodus – täglich zwischen 58 und 86 Züge. Die Pläne sind dem RP zufolge

von 11. September bis 10. Oktober im Technischen Rathaus einzusehen sowie auf der RP-Internetseite unter goo.gl/9TNUXP.

Außer dem zweiten Gleis auf einer Länge von zwei Kilometern zwischen nördlichem Neckarufer und Hauptbahnhof ist die Erneuerung der Eisenbahnüberführungen über die Wilhelm-Varnholt-Allee, die Seckenheimer Landstraße im Bereich des Carl-Benz-Stadions und am Paul-Martin-Ufer über die OEG-Schienen geplant. Zudem soll eine S-Bahn-Haltestelle in Neuostheim entstehen, südlich der Brücke über die Seckenheimer Landstraße. Darüber hinaus ist auf Höhe von Neuostheim eine rund 200 Meter lange und bis zu vier Meter hohe Lärmschutzwand vorgesehen. Einzelheiten waren von der Bahn auf Anfrage nicht zu erfahren.

Bahnsteige in Neuostheim

Speziell für den S-Bahn-Halt allerdings gibt sie auf ihrer Internetseite www.ausbau-rheinneckar.de den Juni 2018 als Starttermin an, mit einem Jahr Dauer. Geplant sind dem-

nach zwei Bahnsteige. Die östliche Riedbahn – nördlich des Neckars ist sie heute schon zweigleisig – wird laut Bahn derzeit nur von Güter- und Schnellzügen genutzt, nicht vom öffentlichen Personennahverkehr. Durch den Ausbau soll sich das ändern. In diesem Zusammenhang werden auch die an der Strecke liegenden Bahnhöfe Käfertal und Waldhof modernisiert.

Lärmgeplagte Anwohner der östlichen Riedbahn gehen schon länger davon aus, dass die Bahn das zweite Gleis nicht nur wegen der S-Bahn baut. Sondern auch, um weitere Güterzüge auf die Strecke Richtung Südhessen zu schicken. So sehen das etwa Gunther Mair und seine Mitstreiter der Bürgerinitiative „Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim“ (Gesbim). Denn derzeit plant die Bahn auch die ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim. „Wir gehen davon aus, dass die hessische Riedbahn über Lampertheim und Biblis dann ab 2030 zur Güterstrecke wird und man dafür das zweite Gleis benötigt.“

Die Gesbim findet es ungerecht, dass nur die Anwohner in Neuostheim eine Lärmschutzwand bekommen sollen. Gleichzeitig, so Mair, helfe das bei der erwarteten Zahl von Güterzügen ohnehin nicht viel. „Deshalb wollen wir für die Zeit nach 2030 eine Um- oder Unterführung.“ Sprich: einen Güterzug-Bypass oder einen Tunnel. Und dann brauche man jetzt auch kein zweites Gleis. Deshalb fordert die Gesbim ein „bahnlogistisches Gutachten“, ob die Bahn bis dahin mit nur einem Gleis auf der Riedbahn auskommt. Als Alternative kann sich Mair auch vorstellen, dass die Bahn das zweite Gleis zwar baut, gleichzeitig aber verspricht, bis zum Bau eines Tunnels oder einer Umfahrung nicht mehr Güterzüge auf der Strecke fahren zu lassen als heute.

Die Bürgerinitiative „Neuhermsheim ohne Bahnlärm“ (Nobl) fürchtet durch den Bau der neuen ICE-Strecke ebenfalls deutlich mehr Güterzüge in Mannheim. *imofü*

Riedbahn-Ausbau

