



Auf dem Waldhof (im Hintergrund die Franziskuskirche) soll die geplante Zugtrasse in die Riedbahn münden. Viele fürchten sich dann vor mehr Güterzug-Lärm. BILD: RITTELMANN

ICE-Neubaustrecke: Kurz pocht auf großräumige Betrachtung

„Müssen alle politischen Hebel ziehen“

Von unserem Redaktionsmitglied
Timo Schmidhuber

Es waren neun Anträge zum Thema Bahnverkehr und Lärmschutz, die am Dienstagabend auf Tagesordnungspunkt 19 der Hauptausschusssitzung standen. Verschiedene Parteien hatten sie in den vergangenen Monaten gestellt, es geht darin unter anderem um die Möglichkeit einer Güterzug-Umfahrung oder eines Tunnels. Oberbürgermeister Peter Kurz (SPD) nahm das zum Anlass, grundsätzlich etwas zum weiteren Vorgehen von Stadt und Region in dieser Sache zu sagen. Seine wichtigste Forderung: Die Bahn darf den Bau der neuen ICE-Strecke nach Frankfurt und den künftigen Bahnverkehr durch Mannheim nicht isoliert voneinander betrachten.

Genau das hat die Bahn aber vor, wie sie jüngst im Beteiligungsforum für die geplante ICE-Strecke, auf der nachts Güterzüge fahren sollen, angekündigt hatte (wir berichteten). Sie präsentierte auch drei Varianten, wie die neue Trasse im Abschnitt zwischen Lorsch und Mannheim verlaufen könnte, und erklärte, dass sie Ende dieses Jahres eine „Vorzugsvariante“ gefunden haben will, deren Bau dann der Bundestag beschließen soll. Die Bahn stellte zudem klar, dass die Neubaustrecke auf dem Waldhof in die bestehende Riedbahn münden soll. Das sorgte in Mannheim für viel Aufregung. Denn diese Festlegung, so das Argument, schließe manche Varianten einer Güterzugumfahrung oder eines Tunnels aus, die sich viele Anwohner zum Schutz vor Güterzug-Lärm wünschen.

Hilfe durch Gutachter

„Für uns ist es eine zentrale Forderung, dass eine Vorzugsvariante nur dann in den Bundestag eingebracht wird, wenn es auch eine Lösung für den Bahnverkehr durch ganz Mannheim gibt“, stellte Kurz im Ausschuss klar. Man dürfe bei der Planung der ICE-Strecke nicht, wie es die Bahn vor habe, einfach nur den Bereich zwischen Frankfurt und Waldhof betrachten – sondern müsse den gesamten Bahnverkehr zwischen Frankfurt und Karlsruhe in den Blick nehmen. Nur bei einer solchen großräumigen Betrachtung komme man zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis, das genügend Lärmschutz für Mannheim möglich mache. „Wir

Aktion in Lampertheim

■ Die Mannheimer Bürgerinitiative „Gesundheit statt Bahnlärm“ weist auf eine Veranstaltung am morgigen **Freitag, 1. März**, im Lampertheimer Stadtteil Neuschloß hin.

■ Dort soll es ab 17.45 Uhr (Treffpunkt am Spielplatz Alter Lorsche Weg) einen **Lichterdemonstrationszug** geben. Die Bürgerkammer Neuschloß will damit ein Zeichen setzen gegen eine ICE-Trasse durch den Wald – eine der von der Bahn vorgeschlagenen Varianten – und für die Bündelung der Strecke mit der Autobahn (ebenfalls eine Variante). *imo*

müssen eine Spaltung des Planungsraumes vermeiden.“

Vor diesem Hintergrund ist für Kurz eine Vorzugsvariante Ende des Jahres nicht möglich – denn bis geklärt sei, wie der Bahnverkehr in Zukunft möglichst lärmschonend Mannheim passieren könne, dauere es seiner Ansicht nach „drei bis fünf Jahre“. Er betonte: „Wir müssen jetzt alle politischen Hebel ziehen, damit nicht Ende des Jahres eine Vorzugsvariante eingebracht wird.“ Man müsse der Bahn zeigen, dass die Gesamtbetrachtung des Planungsbereichs Frankfurt-Karlsruhe ein „entscheidender Knackpunkt“ sei, wenn es ihr wirklich um ein Verfahren in Abstimmung mit den Kommunen gehe. Kurz ist sich „sicher“, dass die Region hier zu einer einheitlichen Position komme. Auch zum Thema Gutachten nahm er im Ausschuss Stellung. „Eine gutachterliche Begleitung ist für uns unverzichtbar.“ Allerdings nicht unter dem Aspekt, eigene Varianten für den Verkehr durch Mannheim zu entwickeln – sondern um Möglichkeiten zu bewerten, die von der Bahn auf den Tisch gelegt werden müssten.

„Für uns ist es wichtig, dass wir in der Region eine gemeinsame Sprache finden“, sagte CDU-Fraktionschef Claudius Kranz. „Und dass wir eine Sichtbarkeit in Richtung Berlin hinbekommen.“ Auch SPD-Fraktionschef Ralf Eisenhauer betonte: „Wir müssen in Berlin erkennbar als Region auftreten.“ Thomas Trüper (Linke) sieht bei der Mobilisierung allerdings auch Schwierigkeiten. Das Problem sei, dass es in Mannheim eben viele gebe, die vom Bahnlärm nicht direkt betroffen seien.