

# Was tun gegen mehr Bahnlärm?

Güterverkehr in Klein-Gerau soll mit ICE-Neubaustrecke nachts stark zunehmen / Fraktionen stellen Forderungen auf

Von Jörg Monzheimer

**KLEIN-GERAU.** Die Bahn treibt ihre Planungen für die ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim voran. Geplant ist, die Strecke zwischen Zepelinheim und Lorsch entlang der Autobahnen A5 und A67 zu führen. Ab Lorsch soll es dann größtenteils in einem Tunnel bis Mannheim-Waldhof gehen. Die Pläne haben aber auch Auswirkungen auf Bestandsstrecken wie die Riedbahn oder die Verbindung von Darmstadt nach Wiesbaden.

Da der Fernverkehr auf die Neubaustrecke verlagert werden soll, entstehen auf den Bestandsstrecken Kapazitäten für den Nah- und Güterverkehr. Beim Nahverkehr ergeben sich für Klein-Gerau kaum Veränderungen. Anders sieht das beim Güterverkehr aus. Künftig sollen Züge nicht wie bislang bei Groß-Gerau, sondern erst bei Weiterstadt in Richtung Süden gelenkt werden – mit der Folge, dass sich die Zahl der Güterzüge nachts zwischen 22 und 6 Uhr von 69 auf 131 erhöhen soll. „Das wäre alle dreieinhalb Minuten ein Zug. Dann wäre an Nachtruhe nicht zu denken“, sagt Büttelborns **Bürgermeister** Marcus Merkel (SPD), der bereits eine Einhausung als mögliche Lösung ins Gespräch gebracht hat.

Bis Ende Juni soll die Gemeinde seinen Angaben zufolge eine Stellungnahme abgeben. Doch was sagen die Fraktionen in der Gemeindevertretung? Was halten sie für nötig, welche Forderungen haben sie? Einig sind sich alle in der Frage, dass die starke Zunahme an nächtlichem Güterverkehr der Bevölkerung in Klein-Gerau nicht zuzumuten ist – schließlich sei der Ort durch Züge, Flugzeuge und die Nähe zur Autobahn schon belastet genug. Daher müsse es Lärmschutz geben.



Auf der Bahnlinie Mainz-Darmstadt bei Klein-Gerau könnte der Güterverkehr in der Nacht deutlich zunehmen.

09.06.2021

Foto: Vollformat/Volker Dziemballa

Die **SPD** sieht nur wenig Chancen, die Zunahme des Güterverkehrs zu verhindern. Vom Klageweg, den Weiterstadt beschreiten will, verspricht sie sich keine großen Erfolgsaussichten. Auch die SPD favorisiert eine Einhausung, wobei der Zugang zum Bahnhof sichergestellt sein müsse. Eine Einhausung wäre deutlich niedriger als sechs Meter hohe Lärmschutzwände, so die SPD. Zudem ließen sich die Dachflächen der Einhausung durch Begrünung und Fotovoltaik sinnvoll nutzen. Gemeinsam mit Bürgermeister Merkel wolle man für bestmöglichen Lärmschutz sorgen.

Bei der **CDU** sieht man eine Einhausung aufgrund der engen Bebauung im Ortskern skeptisch. Dieser eigentlich

wünschenswerten Lösung stünden etwa Wirtschaftsweg oder Brandschutzerwägungen entgegen. Die Union plädiert dafür, sich auf realistische Szenarien zu konzentrieren. Dazu gehört für sie, die Lärmschutzwand auch nördlich der Bahn zu ergänzen und vollständig zu begrünen. Zudem müsse es Schallschutzfenster im Ortskern geben. Weiter solle die Bahn sicherstellen, dass nur Güterzüge mit modernster technischer Ausstattung (Flüsterräder, Flüsterbremse) zum Einsatz kämen und die Häuser regelmäßig begutachtet werden. Kritik übt die **CDU** daran, dass es bislang keine Bürgerbeteiligung gegeben und der Gemeindevorstand sich nicht frühzeitig mit einer Stellungnahme befasst habe.

Für die **GLB** sind Lärmschutzwände nördlich der Bahn die Mindestforderung. In einem lärmtechnischen Gutachten sollte aber auch geprüft werden, was eine Einhausung bringt. Beide Varianten sollten in einem 3D-Modell dargestellt werden, um die Auswirkungen auf das Dorfbild zu demonstrieren. Auch die **GLB** plädiert für den Einsatz leiserer Güterzüge. Außerdem ist sie weiter der Meinung, dass Güterverkehr auf mehrere Strecken verteilt werden sollte und bringt noch einmal die „Kelsterbacher Spange“ ins Gespräch. Die **GLB** befürchtet weiter, dass sich die Schranken am Bahnhof nachts kaum noch öffnen werden. Daher müsse es eine Unterführung für Fahrzeuge, zumindest aber eine ausrei-

chend breite für Radfahrer und Fußgänger geben. Ferner regt die **GLB** eine weitere Unterführung am Bahnübergang Griesheimer Weg ins Gespräch.

Die **Linke** betrachtet die bestehenden Lärmschutzwände als nicht ausreichend. Am besten lasse sich Lärm wohl mit einer Einhausung abhalten, erklärt sie und fordert ebenfalls den Einsatz von leiseren Zügen. Darüber hinaus fordert die **Linke** ein Programm mit Rechtsanspruch für passiven Schallschutz (Schallschutzfenster, Lüftungsanlagen). Zudem muss aus ihrer Sicht die Lärmsanierung mit der Lärmvorsorge an Neubaustrecken gleichgestellt werden. Bislang handelt es sich bei der Lärmsanierung um eine freiwillige Aufgabe.

Diesen Punkt spricht auch der **Bundestagsabgeordnete** Stefan Sauer (CDU) an. Gesetzlich gebe es dazu keine Verpflichtung. Bei massiven Veränderungen des Verkehrs müsse man aber fragen, ob dies nicht Neubaustrecken gleiche. Im Bundestag müssten hierfür aber Mehrheiten gefunden werden. Sauer hatte sich im Beteiligungsforum zur ICE-Neubaustrecke dafür eingesetzt, dass es eine Arbeitsgruppe zum Thema Schallschutz an Bestandsstrecken gibt. Diese soll nach Angaben der Bahn am 28. Juni und erneut am 29. Oktober tagen. Nun gelte es, (realistische) Forderungen aufzustellen und Lösungen bis zum Oktober auch mit Preisschildern zu versehen.

Sauer rechnet damit, dass die gewünschte Zunahme des Schienenverkehrs auch zu Mehrbelastungen in Kommunen führen werden, die sich aktuell relativ sicher fühlten. „Ich glaube, dass die Prognosen noch zu tief greifen.“ Daher müssten sich die Städte und Gemeinden bei diesem Thema noch enger abstimmen.