

Verkehr: Planungen für Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim sollen transparent erfolgen / Unklarheit über Anbindung von Mannheim

Bahn verspricht Beteiligung

Von unserem Redaktionsmitglied Matthias Kros

Geplante Bahn-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar



Darmstadt. Die Deutsche Bahn verspricht bei ihren jetzt wieder aufgenommenen Planungen für die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim eine frühzeitige und umfangreiche Einbindung der Öffentlichkeit. "Hierzu werden wir zusammen mit den Bundesländern ein sogenanntes Beteiligungsforum einrichten, zu dem neben Bürgerinitiativen auch Politik und Wirtschaft sowie Fahrgast- und Umweltverbände eingeladen werden", kündigte Frank Sennhenn, Vorstandsvorsitzender DB Netz AG, gestern in Darmstadt an. Konstituierende Sitzung soll bereits im Dezember dieses Jahres sein.

Ziel sei es, so Sennhenn, "unter Abwägung aller Interessen am besten geeignete Lösungen zu finden". Das gelte beispielsweise für die noch völlig offene Trassenführung im Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim. Ab 2017 sollten sich zu diesen Fragestellungen entsprechende Arbeitsgruppen treffen. Einen

von Bürgerinitiativen, der Rhein-Neckar-Region und der Stadt Mannheim geforderten Projektbeirat, der hochrangig besetzt wäre und auch Entscheidungen treffen könnte, können sich die Bahn-Vertreter dagegen zumindest jetzt noch nicht vorstellen.

"Verhandlungen auf Augenhöhe"

So etwas sei nicht am Anfang, sondern am Ende eines Planungsprozesses denkbar, sagte Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Großprojekte Regionalbereich Mitte, bei der DB Netz AG. Zunächst müsse "erstmal gearbeitet werden". Christian Specht (CDU) vom Verband Region Rhein-Neckar hielt gestern dagegen, ein Beteiligungsgremium müsse "eine klare Geschäftsordnung haben" und "Verhandlungen auf Augenhöhe" ermöglichen, sonst bringe es nichts.

Lob erhielt die Bahn dagegen von der Landespolitik. "Die Bahn hat aus schlecht gelaufenen Projekten wie Stuttgart 21 oder dem Ausbau der Rheintalbahn gelernt und bezieht die Öffentlichkeit nun von Anfang an mit ein", sagte etwa Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (Grüne). Uwe Lahl, Ministerialdirektor im Verkehrsministerium Baden-Württemberg, der den erkrankten Verkehrsminister Winfried Hermann vertrat, warnte aber vor zu hohen Erwartungen an die Beteiligung: "Man kann in so einem Gremium sicher gemeinsam diskutieren, um die beste Trassenführung zu finden", sagte er. "Aber letztlich plant das Projekt die Deutsche Bahn und der Bund finanziert. Ohne diese beiden geht es also nicht". Die Planungen für die rund vier Milliarden Euro teure Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim hatten wegen unklarer Finanzierung seit 2010 geruht. Nachdem die Bundesregierung das Projekt aber im August in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen hatte, nahm die Deutsche Bahn die Aktivitäten jetzt wieder auf. In etwa zwei Jahren sollen bereits die Genehmigungsverfahren (Planfeststellung) beginnen. Einen möglichen Termin für eine Inbetriebnahme wollte Bolte gestern aber noch nicht nennen: "Das hängt davon ab, wie gut wir vorankommen".

Härteste Nuss ist dem Bahn-Manager zufolge die Anbindung Mannheims. "Da muss noch einiges erarbeitet werden". Neue Erkenntnisse soll nun eine vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebene Knoten-Studie geben. "Sie soll zeigen, ob der Bahnknoten Mannheim die erwarteten zusätzlichen Verkehre über die Neubaustrecke aufnehmen kann und wie sie durch Mannheim geführt werden können".

Stark wachsender Güterverkehr

Komme die Untersuchung, die 2017 vorliegen soll, zu dem Ergebnis, dass die Kapazitäten nicht ausreichen, hält Mannheims Oberbürgermeister Peter Kurz (SPD) auch eine Umfahrstrecke für Güterzüge für möglich. "Dagegen würden wir uns nicht sperren", sagte er. Studien von Bund und Bahn gehen übereinstimmend für die nächsten Jahre von erheblichen Zuwächsen im Bahnverkehr aus. Allein der Güterverkehr soll in Deutschland bis 2030 um über 40 Prozent zunehmen.

Auch Kurz hält angesichts dieser Zahlen die Neubaustrecke für notwendig: "Wir wissen, dass das Projekt kommen muss und wollen es auch ermöglichen", sagte er gestern. Klar sei aber auch, dass die zusätzlichen Züge "nicht so einfach durch die Mannheimer Wohngebiete rollen" könnten. "Auch an den Bestandsstrecken muss es entsprechenden Lärmschutz geben", forderte er. Gleiches gelte für die bestehenden Trassen südlich von Mannheim, also etwa in Schwetzingen oder Hockenheim, fügte Specht hinzu.

Klar ist dagegen laut Bolte schon jetzt der Trassenverlauf zwischen Frankfurt und Lorsch. Auch die Mischnutzung der Strecke (tagsüber Personen-, nachts Güterverkehr) stehe außer Zweifel. Beginnen werde man mit dem Bau der sogenannten Wallauer Spange, die Verbindungen von Darmstadt zum Frankfurter Flughafen in 13 Minuten ermöglichen soll.