

Konrad Schlichter

Stadtrat

Verkehrspolitischer Sprecher
der CDU-Gemeinderatsfraktion

4.10.2016

Leserbrief:

Al-Wazirs´ s untauglicher Vergleich: Mannheim hat 2 zentrale europäische DB-Knoten nebst dem wichtigen Binnenhafen

Es war schon eine zukunftsorientierte Bürgerinformationsveranstaltung in der Technischen Universität in Darmstadt, zu der die beiden Fachminister des Landes Hessen, Herr Tarek Al-Wazir und des Landes Baden-Württemberg, Herr Wilfried Herrmann zusammen mit dem Vorsitzenden des Vorstandes der DB Netz AG, Herrn Frank Sennhenn am 30.09.2016 zum Thema: Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar eingeladen haben.

Eine Thematik, die seit Jahren alle verkehrspolitischen Institutionen, regionale und überregionale Planungsebenen, Fachverbände, Bürgerinitiativen für Lärmschutzfragen und Naturschutz sowie die Bürgerschaft entlang der Korridorbetrachtung elektrisiert.

Deutlich und sehr bedenkenswert waren dabei die grundsätzlichen Darlegungen von dem Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG, Herrn Sennhenn hinsichtlich des internationalen Verkehrsgeflechtes, in welches die DB AG und speziell die DB Netz AG beim Personenfern- und Personennahverkehr und noch stärker beim innereuropäischen Gütertransport eingebunden ist. Das gilt insbesondere für die europäische Nord-Süd-Magistrale Rotterdam – Genua und in umgekehrter Richtung, die derzeit zwischen Frankfurt und Mannheim mit ihrem Gleispotential deutlich an ihre Leistungs- und Kapazitätsgrenze angekommen ist.

Darüber hinaus reicht der Blick auf die Vollendung und Bedarfe des S-Bahn-Verkehrs im Rhein-Neckar-Raum bis zum Jahre 2019 und den derzeitigen diskutierten Bundesverkehrswegeplan 2030 mit seinen Wachstumszahlen für Personenfernverkehre + 22%, Regional- und Stadtverkehre (S-Bahn) + 17% und beim Güterverkehr + 43% aus, um zu begreifen, welche Herausforderungen bei den schienengebundenen Verkehren in den kommenden Jahren zu meistern sind.

In diesem Zusammenhang war unüberhörbar, dass beim **Bahnknoten Mannheim** eine besondere Herausforderung vorhanden ist, welche mit Hilfe der vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen „**Knotenstudie**“ gemeistert werden soll. Allein deshalb, weil es auf der Gemarkung Mannheim **drei Deutschland- und Europa weit wichtige Infrastrukturen** gibt, die es zu vernetzen bzw. unter einen Hut zu bringen sind.

Einerseits der Hauptbahnhof Mannheim für den Personenfern- und –nahverkehr (TGV, ICE, S-Bahn) in 5 Himmelsrichtungen (nach Westen, Nord-Westen, Norden, Osten und Süden).

Andererseits der Rangierbahnhof Mannheim mit seinem wichtigen Güterumschlagsplatz und seinen Güterverkehrstransportbedarfen ebenfalls in die 5 genannten Himmelsrichtungen.

Und darüber hinaus die Güterumschlagsbedarfe (Ziel- und Quellverkehre auf der Schiene) mit dem zweitgrößten Binnenhafen Europas.

Insofern ist der Situationsvergleich des Hessischen Minister Al Wazir zwischen Darmstadt und Mannheim ein **völlig untauglicher Vergleich**. Frage: Will Herr Al Wazir damit die frühere Mehdorn´sche „Milchkannenkonzeption“ d.h. die Durchfahung des gesamten Rhein-Neckar-Raumes ohne Halt wieder aufleben lassen?

Einer solchen Konzeption muss aus Sicht der Stadt Mannheim und der Sicht der Metropolregion Rhein-Neckar deutlich widersprochen werden, denn ein vorhandener Gleisbypass heißt Durchfahungspotential für Personenfernzüge und Güterzüge gleichermaßen.

Es kann und darf nicht sein, dass einer der drei verkehrspolitischen wichtigen Standorte in Mannheim durch den Bau der Neubautrasse Frankfurt – Mannheim langfristig Schaden leidet. Ihre Weiterentwicklungspotentiale sind langfristig zu stärken und nicht auszuhebeln. Vielleicht gelingt es mit der „Knotenstudio“, wie künftig die DB AG Standorte Hauptbahnhof Mannheim und vor allem der Rangierbahnhof Mannheim **ohne dauerhafte Lärmbelastung** für die Bürgerschaft unserer Stadt erreicht werden können sowie der Güterumschlagsplatz Rangierbahnhof Mannheim mit seiner verkehrspolitisch wichtigen Hafenbezogenheit langfristig weiterentwickelt werden kann.

Deshalb muss im Rahmen des europäischen CODE 24 – Projekts, beim Bau der dringend gebotenen **Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim** (in Gestalt einer **Verkehrslenkungsvariante**) sehr genau darauf geachtet werden, dass die zentrale Bedeutung der Stadt Mannheim und der Metropolregion Rhein-Neckar im europäischen Schienennetz, nicht durch die Hintertür dauerhaft durch eine Güter- oder Personen-Bypasslösung á la Mehdorn langfristig abgehängt bzw. geschädigt wird.

In diesem Sinne war es eine ausgesprochen informative Veranstaltung, aber dennoch eine sehr nachdenkliche Offenbarung, dass der Bypass–Gedanke hinsichtlich der Durchfahung der Metropolregion Rhein-Neckar und der beiden zentralen DB-Knoten in Mannheim für den Personen- und Güterverkehr und der speziellen Hafenanforderungen immer noch in den Köpfen bei einigen Politikern und sogenannten Bahnexperten existiert. Hierzu wird deutlicher Widerspruch angemeldet.

Konrad Schlichter