

Politik: Nach den jüngsten Ankündigungen der Bahn sehen die Fraktionen einen möglichen Tunnel oder eine Umfahrung in Gefahr

„Schlimmste Befürchtungen“

Von unserem Redaktionsmitglied Timo Schmidhuber



Die Riedbahnstrecke unter der Walter-Pahl-Brücke im Bereich Gartenstadt/Waldhof: Hier würden nach bisherigen Planungen auch die Züge von der Neubaustrecke in die Stadt einfahren. (Bild: Rittelmann)

Die deutlichste Formulierung kommt von CDU-Fraktionschef Claudius Kranz. Er nennt die Planungen der Deutschen Bahn zur ICE-Neubaustrecke nach Frankfurt „eine Katastrophe“ für zehntausende Mannheimer, die „im Lärmkorridor“ der Trassen wohnen. Doch auch von den anderen Fraktionen im Gemeinderat hagelt es Kritik. Sie fordern die Bahn erneut auf, zum Schutz vor Lärm die Möglichkeit einer Tunnellösung oder einer Umfahrungsstrecke zu prüfen. Oder verlangen, dass die Stadt selbst ein solches Gutachten in Auftrag gibt. Die Bahn plant eine ICE-Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim. Tagsüber sollen dort Schnell-, nachts Güterzüge fahren. Für das Projekt gibt es ein Beteiligungsforum, in dem sich die Bahn mit Vertretern aus der Region austauscht. Dort hatte sie jüngst mitgeteilt, dass sie für den Verlauf der Strecke im Bereich zwischen Lorsch und Mannheim drei mögliche Varianten sieht. Klar sei aber, dass die Neubaustrecke auf dem Waldhof in die Riedbahntrasse münde – und die Züge damit durch Mannheim rollen. Statt derzeit 90 Güterzügen pro Tag werden es Prognosen der Bahn zufolge auf der östlichen Riedbahn im Jahr 2025 mehr als 250 sein, meist nachts. Im Schnitt also alle sechs Minuten ein Zug.

Wunsch nach Projektbeirat

Die Ansage mit dem Endpunkt Waldhof sehen Stadtspitze und Fraktionen als Vorfestlegung der Bahn, die weiträumige Umfahrungs- oder Tunnellösungen ausschließen könnte. Für Ärger sorgt auch die Ankündigung, künftig zwei Beteiligungsforen einzurichten. Eines für den Bereich nördlich des Waldhof und damit für die Neubaustrecke, eines für den Verkehr durch Mannheim bis nach Karlsruhe. Durch den genannten Endpunkt auf dem Waldhof sei nun zu befürchten, dass „alternative Streckenführungen zur Entlastung

unserer Stadt nicht weiter verfolgt werden“, erklärt Oberbürgermeister Peter Kurz (SPD). Die Stadt erwarte, dass eine Lösung für die Neubaustrecke und die Durchfahrung von Mannheim formuliert werde. Sein Verkehrsdezernent Christian Specht (CDU) ergänzt, es gehe „vorrangig um den Lärmschutz, der durch Untertunnelung, Teiluntertunnelung oder Umfahrungsvarianten gelöst werden kann, ohne dass die Anbindung des Hauptbahnhofs reduziert wird“. Notfalls sei man bereit, ein eigenes Gutachten dafür zu vergeben. Genau das sieht CDU-Fraktionschef Kranz dringend geboten. „Die schlimmsten Befürchtungen scheinen einzutreten: Die Bahn will die Trassenführung Mannheim-Frankfurt und den Knoten Mannheim getrennt verhandeln“, so Kranz. „Wir sind massiv enttäuscht vom Oberbürgermeister. Er müsste sich an die Spitze der Bewegung stellen, um gegen die Pläne der Bahn vorzugehen.“ Die CDU spricht sich für einen sogenannten Projektbeirat aus, wie es ihn beim Güterzugtunnel in Offenburg gab. In dem Gremium hatten Vertreter von Bund, Land, Bahn und Region gemeinsam eine verbindliche Planung erarbeitet. Zwei getrennte Planungsabschnitte nördlich und südlich des Waldhof – das macht auch für SPD-Fraktionschef Ralf Eisenhauer keinen Sinn. „Wir fordern, für Mannheim eine Umfahrung oder besser noch Untertunnelung in jedem Fall ernsthaft zu prüfen.“ Auch die Grünen sind der Ansicht, Mannheim müsse „auf jeden Fall Teil einer Komplettbetrachtung“ sein, betont Stadträtin Elke Zimmer. Nur so könne es keine Vorfestlegungen geben. Auch sie macht sich für „weitere Gutachten stark“, „die valide Entscheidungsgrundlagen aller denkbaren Alternativen zur Verfügung stellen“ – die müssten „zur Not auch Stadt oder Region“ in Auftrag geben. Einen Projektbeirat halten die Grünen ebenfalls für sinnvoll. Roland Weiß pocht für die Freien Wähler/Mannheimer Liste ebenfalls auf eine Behandlung des gesamten Planungsbereichs in einem Projektbeirat und auf ein „eigenes Gutachten Mannheims, besser der Region“. Eine Bahnsprecherin erklärt auf die Frage, ob das Streckenende auf dem Waldhof eine Vorfestlegung gegen andere Varianten sei: Alle ICE müssten in den Mannheimer Hauptbahnhof fahren, deshalb müsse die Neubaustrecke auf dem Waldhof enden. Sie betont, dass ein einziges Beteiligungsforum für den Bereich von Frankfurt bis Karlsruhe „nicht zielführend“ sei. Zur Frage, ob die Bahn aktuell Umfahrungen oder Tunnellösungen für Mannheim prüfe, sagt die Sprecherin, dass es „weiteren Optimierungsbedarf im Knoten Mannheim gibt“. Deshalb soll „in der zweiten Jahreshälfte 2019“ eine Untersuchung starten. Die soll Lösungen prüfen, „wozu beispielsweise Tunnel- und/oder Umfahrungsvarianten gehören können“.