

## **Bahnstrecke Frankfurt-Mannheim: Das neue Gutachten des Verkehrsministeriums erweckt ein altes Thema zu neuem Leben**

# **Wirtschaft mahnt zur schnellen Trassenfindung**

Von unserem Redaktionsmitglied Matthias Kros



Nicht nur schnelle ICE-Züge sollen auf der neuen Strecke von Frankfurt (Bild) nach Mannheim fahren - nachts sollen Güterzüge rollen.

## **Das Gutachten zur neuen Bahnstrecke Frankfurt-Mannheim sorgt in der Region durchweg für positive Reaktionen. Doch der Weg ist noch weit.**

Die Verbindung zwischen Frankfurt und Mannheim ist schon heute eine der am meisten befahrenen Schienenstrecken Europas, kein Abschnitt des ICE-Netzes der Deutschen Bahn ist derart stark belastet. Und Experten erwarten in den kommenden Jahren noch erhebliche Zuwächse, vor allem im Güterverkehr. "Eine zusätzliche Trasse muss her", sagt deshalb ein Gutachten, das vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegeben und gestern im Regionalforum ICE-Knoten Rhein-Neckar präsentiert wurde. "Wir brauchen zusätzliche Potenziale, da der Verkehr dort stark zunehmen wird", so der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU) in Mannheim. Eine neue Strecke zu bauen, mache mehr Sinn, als die Bestandsstrecken auszubauen. "Der Lösungsvorschlag der Gutachter hat dreifache Vorteile für die Region", ist Ferlemann überzeugt: "Einen besseren ICE-Anschluss, mehr Regionalverbindungen und eine deutliche Entlastung vom Schienenlärm auf den bestehenden Strecken".

## Regionale Wirtschaft drängt

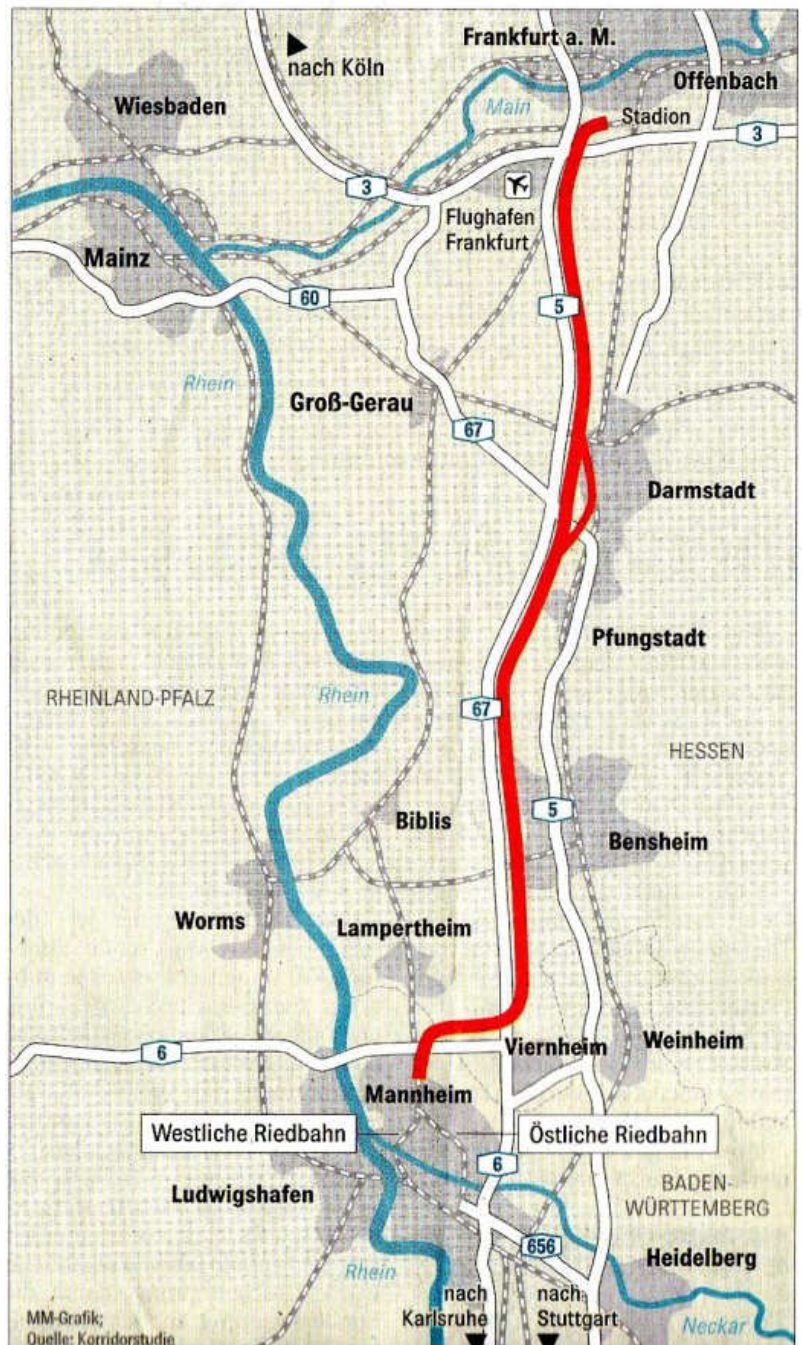
Freude und Zustimmung löste der Staatssekretär damit gestern vor allem in der Wirtschaft aus. "Neue Kapazitäten zu schaffen, ist der richtige Weg", sagte Axel Nitschke, Hauptgeschäftsführer der Industrie und Handelskammer (IHK) Rhein-Neckar. Ein eigenes Verkehrsgutachten, das man vor rund drei Jahren in Auftrag gegeben habe, sei zum gleichen Ergebnis gekommen. "Wir fühlen uns bestätigt". Besonderes Lob fand bei der IHK die im Gutachten vorgesehene gemischte Nutzung von Personen- und Güterverkehr. Das dadurch verbesserte Kosten-Nutzen-Verhältnis der Strecke könne entscheidend sein, wenn es um die Finanzierung durch den Bund gehe. Nach beim Regionalforum vorgelegten Zahlen soll die neue Strecke rund drei Milliarden Euro kosten.

Allerdings sieht der Wirtschaftsvertreter das Projekt noch lange nicht am Ziel: "Jetzt geht es darum, eine genaue Trassenführung zu finden", sagte er skeptisch mit Blick auf die jahrelangen Diskussionen um die Neubaustrecke. Einen ersten Vorgeschmack soll es schon gestern gegeben haben, als die Bürgermeister der verschiedenen Kommunen sogleich ihre Reviere absteckten. "Solange wir uns in der Region nicht einig sind, passiert gar nichts", warnte Nitschke. "Wir sind in großer Sorge, dass die Strecke nicht rechtzeitig kommt". Ferlemann hatte einen Planungsvorlauf von mindestens acht Jahren angekündigt, ehe mit dem Bau der Strecke begonnen werden könne.

Doch seitens der Politik kam gestern grundsätzliche Zustimmung: "Die Grundstruktur der Pläne erscheint uns sinnvoll", sagte Mannheims Oberbürgermeister Peter Kurz (SPD), der zugleich Vorsitzender des Regionalforums ist. So seien die Bedürfnisse der Region, was den Personennah- und Fernverkehr angeht, berücksichtigt, meinte Kurz mit Blick auf den jahrelangen Streit zwischen Region und Bahn um einen Bypass, auf dem ICEs Mannheim umfahren sollten. Dennoch sieht er noch Klärungsbedarf: "Wir wollen genauer wissen, was die Pläne für das Stadtgebiet bedeuten". Schließlich dürfe die Lebensqualität in Mannheim nicht leiden. Schon im Vorfeld des Regionalforums hatte sich Protest von Bürgern geregt, die zusätzliche Lärmbelastungen befürchteten. "Ich möchte schon geklärt wissen, welche Umfahrungsvarianten es für die Güterzüge gibt und was die kosten würden", so Kurz.

## Möglicher Verlauf der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim

Das Gutachten macht keinen konkreten Vorschlag für die Trassenführung, sondern empfiehlt lediglich einen Bau entlang der Autobahnen A5 und A67 mit Anbindung an die bestehende Riedbahn Mannheim. Eine solche Bündelung von Verkehrswegen ist ein seit langem verfolgtes politisches Prinzip, da dadurch weniger Flächen verbraucht werden. Die in der Grafik dargestellte Trassenführung ist somit sehr schematisch und kann sich noch ändern.



Nördlich von Mannheim an der Bergstraße begrüßte man ebenfalls die Bewegung beim Thema Bahntrasse. "Wir versprechen uns ein erheblich verbessertes Verkehrsangebot für Hessen", sagte der Bergsträßer Landrat Matthias Wilkes zu den vorliegenden Planungen. Eine direkte Verbindung von der Bergstraße an den Flughafen in Frankfurt etwa sei von "enormer Bedeutung." Auch Ferlemann vom Verkehrsministerium hatte betont, dass die Neubaustrecke "schnelle Nahverkehrsangebote zwischen Bergstraße, Darmstadt und Frankfurter Flughafen sowie Wiesbaden ermöglicht".

## **Bahn lobt Versachlichung**

Mit Optimismus und Hoffnungen verfolgte man gestern auch bei der Deutschen Bahn die Präsentation des Gutachtens in Mannheim: "Wir begrüßen die Studie ausdrücklich", sagte eine Unternehmenssprecherin, "weil sie zur Versachlichung der weiteren Entscheidungsprozesse beiträgt". Das Unternehmen hatte nach der Vergabe der Studie Anfang 2012 sämtliche bis dahin begonnenen Planungen für die Strecke gestoppt, um die Ergebnisse abzuwarten. "Wenn wir einen neuen Planungsauftrag vom Verkehrsministerium erhalten, könnten wir aber sofort wieder loslegen", so die Sprecherin. Man werde das - wie bei anderen Projekten auch - "in einem engen Dialog mit allen Beteiligten tun".

ZUM THEMA

## **Studie bald für alle zugänglich**

Der Abschlussbericht der Korridorstudie Mittelrhein soll in Kürze auf der Webseite des Bundesverkehrsministeriums veröffentlicht werden. Das teilte die Behörde gestern mit. Anschließend hätten in einer sogenannten Konsultationsphase alle interessierten Bürger die Möglichkeit, ihre Kommentare, Anmerkungen und Vorschläge bis Ende April an die Behörde zu senden.

Das Ergebnis der Korridorstudie werde dann zusammen mit den eingegangenen Kommentaren die Grundlage für die abschließende Bewertung von Maßnahmen zur Optimierung des Mittelrheinkorridors im neuen Bundesverkehrswegeplan sein. Dieser soll bereits Ende 2015 in einem ersten Entwurf stehen und vom Deutschen Bundestag Mitte des kommenden Jahres verabschiedet werden. *mk*

ZUM THEMA

## **Chancen auf Finanzierung**

Nach der Präsentation des Gutachtens ist für eine Realisierung der Trasse nun entscheidend, in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen zu werden. Dieser ist dann bis zum Jahr 2030 gültig. Der Bundesverkehrswegeplan sieht künftig für Vorhaben zur Engpassauflösung die zusätzliche Kategorie "Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)" vor. Projekte aus dieser Kategorie sollen dann prioritär umgesetzt werden. Die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim ist laut baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) ein Kandidat dafür. Der Politiker hatte der Neubaustrecke zuletzt "gute Realisierungschancen" eingeräumt. Die endgültige

Entscheidung über den Bau liegt beim Bund, der die Strecke auch finanziert. Da der Bund (und nicht etwa Bahn oder Region) das Gutachten in Auftrag gegeben haben, stehen die Chancen für die Finanzierung nicht schlecht. *mk*

CHRONIK

## 15 Jahre voller Diskussion

Mannheim. Tagsüber Personen-, nachts Güterzüge: Die Gutachter empfehlen für die zusätzliche Trasse zwischen Frankfurt und Mannheim eine gemischte Nutzung und gehen damit auf Distanz zu den ursprünglichen Planungen der Bahn, die kurz vor der Jahrtausendwende begonnen hatten und bei denen der damalige Chef Hartmut Mehdorn eine reine ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse bauen wollte. Sie war in der Region überaus umstritten, vor allem weil Mehdorn die Strecke mit einem Bypass an Mannheim vorbei versehen wollte. Es folgten viele Jahre an Diskussionen und eine nur sehr langsame Annäherung.

Dezember 1998: Die Deutsche Bahn beginnt mit der Vorplanung für die Neubaustrecke.

22.02.00: Erste Pläne für eine Umfahrung Mannheims (ICE-Bypass) werden bekannt. Die Bahn reicht entsprechende Unterlagen ein.

21.03.00: Der "Mannheimer Morgen", Raumordnungsverband und Wirtschaftsforum rufen zu einer Unterschriftenaktion zum Erhalt des ICE-Knotens Mannheim auf.

24.03.00: Das Regionalforum ICE-Knoten Rhein-Neckar wird gegründet.

29.06.00: Der "Mannheimer Morgen" übergibt über 100 000 Unterschriften gegen den Bypass an Bahnchef Hartmut Mehdorn.

28.02.02: Bahnchef Hartmut Mehdorn spricht im Zusammenhang mit Mannheim davon, dass die Bahn "nicht jede Milchkanne mitnehmen" könne.

27.04.04: Das zuständige Regierungspräsidium Karlsruhe stuft im Rahmen seiner Untersuchungen einen ICE-Bypass als "raumunverträglich" ein.

05.05.04: Der Verkehrsausschuss des Bundestages beschließt eine (noch heute gültige) Fußnote, die einen Bypass ausschließt.

03.06.09: Die Bahn geht erstmals öffentlich auf Distanz zu ihren Bypass-Plänen. Nach "nochmaliger Prüfung der Varianten auf ihre Machbarkeit und ihre Umweltverträglichkeit hin" kann das bundeseigene Unternehmen sich jetzt wieder eine Direktanbindung Mannheims vorstellen.

09.02.12: Weil das Bundesverkehrsministerium mit den Planungen für den Schienenkorridor am Mittelrhein unzufrieden ist, gibt die Behörde ein Gutachten in Auftrag und ruft eine "Untersuchung ohne Vorfestlegung" aus.

07.05.12: Bahnchef Rüdiger Grube sagt bei einem Besuch in Mannheim zu, auch künftig alle Personenzüge über den Hauptbahnhof Mannheim zu führen.

21.12.12: Die Bahn teilt dem Regionalforum in Mannheim mit, dass man sich aufgrund "der neuesten konzeptionellen Überlegungen" dafür einsetzen werde, alle Personenzüge über den Hauptbahnhof Mannheim zu führen.

21.07.14: Das Verkehrsministerium stellt erste Ergebnisse des Gutachtens vor, das den Bau einer neuen Trasse mit gemischter Nutzung empfiehlt. *mk*

ZUM THEMA

## **Korridor Rotterdam-Genua**

Das Gutachten befasst sich nicht nur mit dem Abschnitt Mannheim-Frankfurt, sondern mit dem gesamten Korridor Mittelrhein. Die Schienenstrecke entlang des Rheins vorbei an zahlreichen Industriestandorten ist eine der am stärksten befahrenen Schienenstrecken Europas. Hier fahren Güterzüge zwischen den großen Umschlaghäfen Rotterdam (Niederlande) und Genua (Italien). Auf der neuen Strecke sollen in der Nacht Güterzüge rollen und damit Anwohner an den Bestandsstrecken entlasten.

Die Verbindung Rotterdam-Genua ist die wohl wichtigste Nord-Süd-Verbindung im europäischen Schienengüterverkehr. Sie verläuft gleichsam als Rückgrat auf rund 1400 Kilometern durch europäische Regionen mit höchster Wertschöpfung, mit starkem und weiter wachsendem Verkehrsaufkommen sowie hoher Siedlungsdichte. Nahezu 70 Millionen Menschen leben in ihrem Einzugsbereich. *mk*