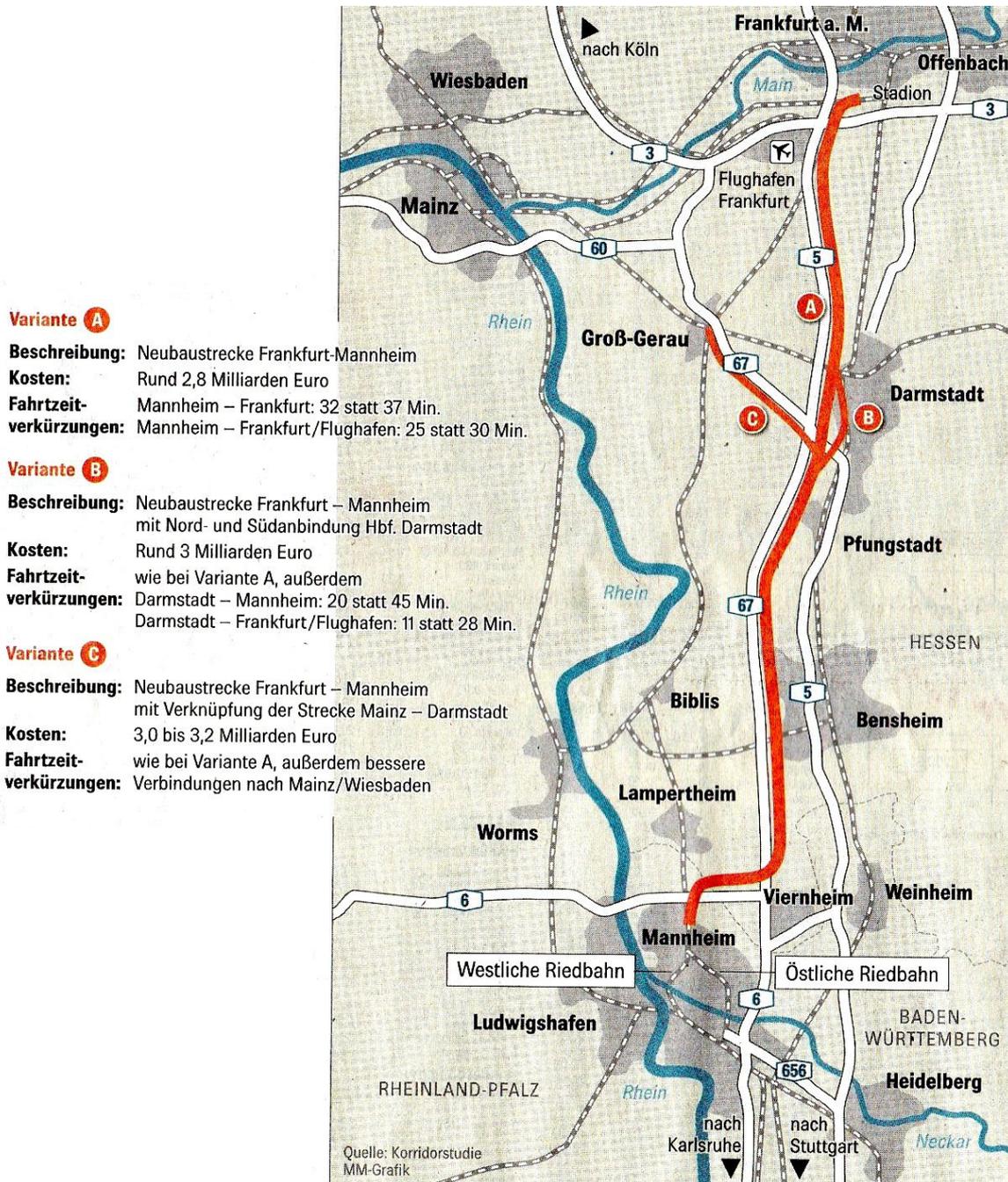


Region will im Mai über Pläne entscheiden

Von unserem Redaktionsmitglied Matthias Kros



Mannheim. Der Planungsausschuss im Verband Region Rhein-Neckar will bereits bei seiner nächsten Sitzung am 8. Mai eine abschließende Bewertung der Pläne für eine neue Bahnstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim abgeben. Das bestätigte gestern Christoph Trinemeier, Leitender Direktor im Verband. Diese werde danach an das Verkehrsministerium in Berlin zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 weitergeleitet, der in einem

ersten Entwurf bis Jahresende stehen soll. Es wird erwartet, dass die Bewertung der Region vor allem Forderungen nach einem angemessenen Lärmschutz enthält, und zwar nicht nur an der Neubaustrecke, sondern auch an den Bestandsstrecken. Bindend ist diese Stellungnahme für das Verkehrsministerium nicht, sie ist seit einigen Jahren aber fester Bestandteil von Infrastrukturprojekten. Über einen genauen Verlauf der Trasse wird dann im Rahmen des anschließenden Planfeststellungsverfahrens geredet werden.

Drei Varianten

Bis zur Sitzung im Mai werde man das vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebene Gutachten zu der Neubaustrecke - auch mit Hilfe von externen Experten - noch einmal genau unter die Lupe nehmen, so Trinemeier. Der Ausschussvorsitzende Christian Specht (CDU) und Mannheims OB Peter Kurz (SPD) hatten bereits angekündigt, dabei auch mögliche Varianten prüfen zu wollen, bei denen Güterzüge das Mannheimer Stadtgebiet umfahren. Da die zusätzlichen Kosten auf rund eine Milliarde Euro geschätzt werden, gelten die Chancen hierfür allerdings als gering.

Vor gut einer Woche hatte Enak Ferlemann, Staatssekretär im Verkehrsministerium, das Gutachten zum Bahnkorridor am Mittelrhein mit seinem zentralen Abschnitt Frankfurt-Mannheim vorgestellt. Er ist Teil der Verkehrsachse Rotterdam-Genua, die von der EU-Kommission als "Güterverkehrskorridor Nummer 1" eingestuft wird. Um bestehende Engpässe aufzulösen, schlagen die Gutachter zwischen Frankfurt und Mannheim den Bau einer neuen Bahnstrecke vor, die tagsüber vom Personen- und nachts vom Güterverkehr genutzt werden soll. Ferlemann hatte bereits die Aufnahme des Projekts in den Bundesverkehrswegeplan zugesagt, erste Züge könnten aber frühestens 2030 rollen. In der Region war die Reaktion zustimmend: "Wir können dem Gutachter folgen", sagte Stefan Dallinger (CDU), Landrat des Rhein-Neckar-Kreises, am Donnerstag. "Entscheidend ist der Lärmschutz."

Der Verband Region Rhein-Neckar hatte gestern die Unterlagen der Präsentation in Mannheim veröffentlicht. Danach stehen drei Varianten zur Auswahl, die zwischen 2,8 und 3,2 Milliarden Euro kosten werden. Günstigstes Szenario ist die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim pur (Variante A), bei Variante B kommt eine Nord- und Süd-Anbindung Darmstadts und bei Variante C eine Verbindung der Strecke mit der bestehenden Trasse Mainz-Darmstadt hinzu. Bei der qualitativen Bewertung hinsichtlich Lärmschutz, Personenverkehrsangebot und Betriebsqualität schneidet bei den Gutachtern die Variante C eindeutig am besten ab. "Eine Nord- und Südanbindung Darmstadts ist gesamtwirtschaftlich nicht zu begründen", schreiben die Gutachter, halten es aber für möglich, dass zusätzliche Nutzenbeiträge dafür in anderen Bereichen zu finden seien.

Hohe Zeitersparnis

Erfreulich aus Sicht der Bahnreisenden sind die Fahrtzeitgewinne, die sich durch die Neubaustrecke erzielen lassen. Sie liegen bei einer Fahrt von Mannheim zum Frankfurter Hauptbahnhof zum Beispiel bei fünf Minuten, gleiches gilt für eine Fahrt zum Frankfurter Flughafen. Noch gravierender ist die Zeitersparnis für die Bürger Darmstadts und damit auch die Menschen an der Bergstraße. Voraussetzung dafür ist allerdings eine Vollenbindung Darmstadts an die Neubaustrecke.

Güterzüge auf neuen Wegen

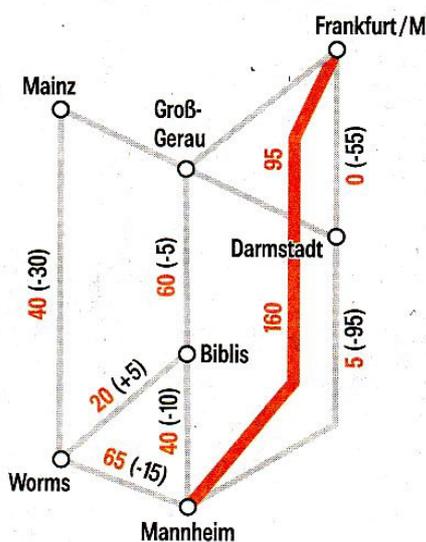
MANNHEIM. Ein Ziel der Neubaustrecke ist es, die Bestandsstrecken zu entlasten. Dem Gutachten des Verkehrsministeriums zufolge, könnte ein Großteil der Güterzüge, die heute noch über die Main-Neckar-Bahn (Bergstraße) und die Riedbahn rollen künftig auf der Neubaustrecke gebündelt werden. So würde Platz für die S-Bahn Rhein-Neckar und direkte Verbindungen von der Bergstraße über Darmstadt an den Frankfurter Flughafen geschaffen.

Die Kehrseite müssen viele Bürger Mannheims befürchten. Tritt die Gutachter-Prognose ein, könnten ab 2025 jede Nacht rund 160 Güterzüge durch die Stadt rollen. Abgesehen von den Nah- und Fernverkehrszügen, die Mannheim zu einem der bedeutendsten Kreuze im deutschen Schienennetz machen. *mk*

Verkehrsprognose 2025

Entlastung der Bestandsstrecken von Güterzügen in den Nachtstunden

Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim mit Verbindung zur Strecke Mainz – Darmstadt



100 Anzahl Güterzüge
(-20) Veränderung durch Neubaustrecke

Quelle: Korridorstudie

MM-Grafik