

2017 könnte die ICE-Strecke fertig sein

Während in Südhessen die Planungen vorangehen,
bleibt die Trassenführung in Mannheim weiter unklar

Von unserem Redaktionsmitglied
Daniel Kraft

Frankfurt/Mannheim. Während die Bahn die Planungen für die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim in Hessen vorantreibt, bleibt die Streckenführung in Mannheim selbst weiter unklar. Die vorläufigen Pläne, die das Unternehmen gestern vorlegte, enden im Viernheimer Wald. Dort ist bereits ein Abzweig für einen Bypass entlang der A 6 eingezeichnet – unter dem Verweis: „vorbehaltlich politischer Entscheidung Baden-Württemberg“. „Es gibt keine Neuigkeiten“, sagte Bahnsprecher Hans-Georg Zimmermann zur Mannheimer Bypass-Frage, bei der die Bahn die umstrittene Variante B favorisiert. „Wir sind guten Mutes, dass die Gespräche positiv verlaufen werden“, war zu erfahren.

Für das hessische Gebiet dagegen arbeitet die Bahn schon an den Unterlagen für die Planfeststellung. Die ersten Dokumente sollen bis Ende 2008 vorliegen, erklärte Projektleiterin Marlene Kießler. Danach folgt ein Anhörungsverfahren am Regierungspräsidium Darmstadt. Gemeinden, Naturschutzverbände aber auch Privatpersonen können dort Einwände vorbringen. Die Planungsphase soll bis 2011 dauern, dann könnte der Bau beginnen und 2017 die ersten Züge rollen. Diesen Zeitplan bezeichnete Kießler als „sportlich“.

Möglich wurden diese konkreten Pläne durch die Einigung auf die so genannte Konsens-Trasse, die neben einer Umfahrung Darmstadts einen Anschluss der Wissenschaftsstadt an die Hochgeschwindigkeitsstrecke vorsieht. Der größte Teil der Verbindung führt entlang der A 67.

Die Deutsche Bahn versucht jetzt, Konflikte etwa mit betroffenen Kommunen zu lösen – noch vor dem eigentlichen Planfeststellungsverfahren durch das Eisenbahnbundesamt. Ein Interessenausgleich sei nötig, sagte Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter für Hessen. In einem Projektbeirat, dem neben der Bahn und dem Land Hessen auch die betroffenen Kommunen und Landkreise angehören, soll der Dialog geführt werden. Lärm-, Naturschutz und Anwohnerinteressen gilt es zu berücksichtigen. Gespräche gab es etwa schon in Einhausen. Ein längerer Tunnel wegen eines Naturschutzgebietes, so war zu erfahren, sei eine Forderung gewesen.

100 Straßen-, 30 Eisenbahnüberführungen, der Ausbau der parallel laufenden A 67, zahlreiche Natur- oder Wasserschutzgebiete: Diese Herausforderungen gilt es laut Marlene Kießler auf der über

85 Kilometer langen Strecke zu bewältigen: „Damit es nicht zu einfach wird, auch wenn wir keine Berge haben“.

Mit der Neubaustrecke von Frankfurt nach Mannheim will die Bahn eine Lücke in ihrem Hochgeschwindigkeitsnetz schließen und die Streckenabschnitte Köln-Frankfurt und Mannheim-Stuttgart miteinander verbinden. Sie ist auch ein wichtiger Bestandteil des Transeuropäischen Netzes (TEN), das europäischen Zentren miteinander verbinden soll.

Fehlt noch ein Mosaikstein: Die Trassenführung in Mannheim. Laut Bahnsprecher Zimmermann würden auch bei Variante B die meisten Züge durch Mannheim fahren. Der Bundestagsabgeordnete Lothar Mark (SPD), der die Variante C ins Spiel gebracht hat, mahnte gestern jedoch an, die Lücke zügig zu schließen – ohne Bypass.

