

Schienerverkehr: Deutsche Bahn legt Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung vor

ICE-Trasse nimmt Gestalt an

Von unseren Redaktionsmitgliedern
Matthias Kros und Uwe Rauschelbach

DARMSTADT. Für den umstrittenen Verlauf der neuen ICE-Trasse Frankfurt-Mannheim liegen mittlerweile drei Varianten auf dem Tisch. Das teilte DB Netz-Vorstand Oliver Kraft gestern den betroffenen hessischen Städten, Kommunen und Landkreisen in einer nicht-öffentlichen Sitzung in Darmstadt mit. Die unter Umweltaspekten meisten Vorteile dabei die sogenannte „Lothar-Mark-Variante“ (siehe Grafik Nr. 1). Sie würde südlich von Lorsch die Bündelung mit der Autobahn A67 verlassen und direkt Kurs auf den Mannheimer Hauptbahnhof nehmen. Die Favorisierung soll eine entsprechende Studie der Bahn zur Umweltverträglichkeit ergeben haben.

Platz zwei belegt demnach die von der Metropolregion Rhein-Neckar befürwortete Streckenführung, nämlich eine weitgehende Bündelung der Trasse mit der A67 westlich der Autobahn und später ein (untertunnelter) Knick Richtung Hauptbahnhof. Die Alternative wird von der Bahn als Variante A 300 bezeichnet, weil sie den ICE erlauben würde, mit hohem Tempo den Mannheimer Hauptbahnhof anzusteuern. Variante 3 wäre schließlich eine

weitgehende Bündelung der Trasse mit der A67 östlich der Autobahn, um Waldgebiete westlich der A67 zu schützen.

Keine Rede vom ICE-Bypass

Von einem ICE-Bypass östlich an Mannheim vorbei, den die Bahn viele Jahre ebenso hartnäckig verfolgte wie ihn die Region ablehnt, ist in diesen Szenarien nicht die Rede. Schon vorher waren Stimmen laut geworden, dass diese ungeliebte Umfahrungstrasse, die eine direkte ICE-Verbindung von Frankfurt nach

Stuttgart schaffen sollte, in den Verhandlungen vom Tisch sei. Sie gilt als politisch nicht durchsetzbar, ist raumunverträglich und würde deshalb vom Bundesverkehrsministerium nicht bezahlt. Die jetzt vorgestellten Alternativen gelten daher bereits seit mehreren Monaten als Kompromiss im jahrelangen Streit um den Verlauf der neuen ICE-Trasse.

Probleme bei der weiteren Planung dürfte es aber dennoch zu Genüge geben, weil die Bevölkerung an der Bergstraße durch die Trasse eine erhebliche Lärmbelästigung und die Zerschneidung wichtiger Naherholungsgebiete befürchtet. Längst haben sich Bürgerinitiativen gebildet, die eine solche Streckenführung verhindern wollen. Sie fordern vor allem Tunnel, die wegen der hohen Kosten aber nur teilweise realisiert werden dürften. Auch das Bundesverkehrsministerium hatte sich zuletzt skeptisch in diesem Punkt gezeigt.

Offiziell gibt sich die Bahn auf Nachfrage zu diesem Thema weiterhin wortkarg: „Es gibt keine Festlegung auf eine genaue Trasse“, sagte ein Sprecher. „Die Gespräche mit der Region laufen weiter.“ Erste verbindliche Pläne will die Bahn Teilnehmern des gestrigen Treffens zufolge zur Jahresmitte vorlegen.

Varianten für ICE-Strecke

