

Bahn weht heftiger Gegenwind ins Gesicht

Region wehrt sich weiter vehement gegen die vom DB-Konzern geplante Umfahrung Mannheims

Von unserem Redaktionsmitglied
Daniel Albrecht

Mannheim. Zu beneiden ist Paul Gerhardt wahrlich nicht. Als Projektleiter bei der Bahn ist der Mann ein Spezialist für Grabenkämpfe. Kaum ein Bauvorhaben, bei dem sich der Konzern nicht gegen vehemente Kritik wehren muss. Von seinem Büro in Frankfurt aus steuert Gerhardt die Planungen für eines der prestigeträchtigsten Projekte, das der DB-Konzern derzeit plant: die ICE-Strecke Frankfurt-Mannheim.

Auch die Pläne, die Gerhardt im Auftrag der Bahn-Spitze in dieser Sache jetzt vorgelegt hat, stoßen auf heftige Gegenwehr. Auf Einladung des Eisenbahn Bundesamtes hatten gestern Vertreter von Kommunen und Verbänden aus der Metropolregion Rhein-Neckar bei einem sogenannten Scoping-Termin Gelegenheit, ihre Kritik zu äußern. „Die Bahn hat starken Gegenwind bekommen“, fasst ein Teilnehmer das Er-

gebnis des dreistündigen Treffens in einem Restaurant im Mannheimer Hauptbahnhof zusammen.

Wortführer des Widerstands waren vor allem Stefan Dallinger, Direktor des Verbandes Region Rhein-Neckar (VRRN), und Josef Krahl, bei der Stadt Mannheim für Baurecht und Umweltschutz verantwortlich. Sie wollen erreichen, dass das Eisenbahn Bundesamt die Pläne für den von der Bahn geforderte ICE-Bypass an Mannheim vorbei stoppt. „Die Umfahrung ist nicht erforderlich“, sagt Dallinger.

Sollte die Trasse östlich an Mannheim vorbei überhaupt in das Planungsverfahren aufgenommen werden, so verlangen die Vertreter der Region, müsse die Bahn zumindest neue Argumente für den Bypass vorlegen. Doch eben die gibt es offenbar nicht. Die Bahn kann bis heute nicht sagen, wie viele Züge künftig tatsächlich einmal auf den Schienen rollen werden. Das von der Region wiederholt geforderte Betriebskonzept hat der DB-Konzern bislang nicht

vorgelegt. Ein Bahnsprecher kündigte gestern allerdings an, dass für das weitere Planungsverfahren neue Daten zu den zu erwartenden Zugzahlen vorgelegt werden.

Die Bahn will im Rhein-Neckar-Raum eine „Sowohl-als-auch-Lösung“ bauen, die neben dem umstrittenen Bypass eine volle Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhofs vorsieht. Die Stadt Mannheim hält dem entgegen und bringt erneut eine alternative Trassenführung im südlichen Ried ins Gespräch. Diese seinerzeit vom SPD-Bundestagsabgeordneten Lothar Mark vorgeschlagene Variante könnte ein „Optimum“ darstellen, heißt es in einer Stellungnahme der Stadt zum Entwurf für den Regionalplan Südhessen. Bislang wurde diese Mark-Variante nie im Detail geprüft. Die Bahn verwarf sie vor Jahren, da sie – so der Sprecher – im Gegensatz zur „Sowohl-als-auch-Lösung“ nicht die benötigten Kapazitäten schaffe, um künftig mehr Züge rollen zu lassen.

Weitere Berichte

Teilprivatisierung weiter in Diskussion

Berlin. Die Union hat weitreichende Bedingungen für ihre Zustimmung zur Teilprivatisierung der Bahn gestellt. In einer Fraktionsitzung billigten die Abgeordneten von CDU und CSU gestern in Berlin einen Forderungskatalog, der dem Bund mehr Einfluss auf das Schienennetz sichern soll. Allerdings beschloss die Unions-Fraktion ebenso wie die SPD-Fraktion, den umstrittenen Gesetzentwurf zum Bahn-Verkauf in seiner jetzigen Form am Freitag in den Bundestag einzubringen.

Der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN), Werner Schreiner, hat im Hinblick auf die geplante Teilprivatisierung vor höheren Kosten und Nachteilen für den Nah- und Regionalverkehr gewarnt. Im Rahmen einer Privatisierung sei unter anderem mit einer weiteren Verschlechterung des Zustandes der Bahnstationen zu rechnen, so Schreiner. Er forderte, den Ländern beim Regionalverkehr künftig mehr Mitsprachemöglichkeiten einzuräumen. rtr/da

Scoping-Termin

Bevor eine Bahnstrecke gebaut werden kann, ist ein langwieriges Verwaltungsverfahren erforderlich. Dabei prüfen Gutachter unter anderem, ob das Vorhaben „umweltverträglich“ ist. Welche Aspekte berücksichtigt werden, legt das Eisenbahn Bundesamt nach einer Anhörung („Scoping-Termin“) fest. Hier können Betroffene weitere Untersuchungen beantragen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist Teil der Unterlagen, die die Bahn für das Planfeststellungsverfahren liefern muss. Dieses soll für die ICE-Strecke Frankfurt-Mannheim im November 2008 offiziell eröffnet werden. In diesem Verfahren können Privatpersonen und Verbände dann ihre Einwendungen einreichen. da

Bypass bringt Hamster in Gefahr

Mannheim. Mit ihren Plänen für den ICE-Bypass kommt die Bahn den Feldhamstern in der Region in die Quere. Nach Einschätzung von Gutachtern könnte der Lebensraum der nach einer EU-Richtlinie streng zu schützenden Tiere durch die Trasse erheblich beeinträchtigt werden. Neben den Auswirkungen, die die Bahnstrecke auf den Menschen hat, wird deshalb untersucht, inwieweit das Vorhaben die Rhein-Neckar-Hamster beeinträchtigen wird. „In einigen Bereich kann das mit dem Bypass durchaus kritisch werden“, schätzt der Wildbiologe Ulrich Weinhold, der die Kleinsäuger in der Region seit 1992 beobachtet. Besonders hellhörig ist bei dem Thema auch die Stadt Mannheim: In einer Aktion zur Arterhaltung hat sie erst vor wenigen Monaten 30 Exemplare des Nagers ausgewildert. da

Güterzüge raus aus der Stadt?

Bahn argumentiert mit Entlastung in den Nachtstunden

Mannheim. Der ICE-Bypass an Mannheim vorbei, der von der Bahn inzwischen als „Entlastungsast“ bezeichnet wird, soll die Anwohner vor allem in den Nachtstunden vom zunehmenden Güterverkehr entlasten. Bahnexperten aus der Region reagieren mit Skepsis. Sie bezweifeln, dass die ICE-Strecke, die keine Anbindung an den Mannheimer Güterbahnhof haben soll, für den Frachtverkehr eine attraktive Alternative zu den bereits bestehenden, älteren und damit günstigeren Trassen zwischen Rhein-Main und Rhein-Neckar ist.

Andere Logistik-Spezialisten hingegen halten die Argumentation der Bahn für plausibel. „Das zu erwartende Wachstum im Schienengüterverkehr spricht für eine Güterumfahrung Mannheims“, sagt Andreas Deutsch vom Beratungsunternehmen TransCare in Wiesbaden. Mannheim liege

im Eisenbahn-Korridor zwischen der Westhäfen (Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam) und den Wirtschaftsregionen in Norditalien. Auch die Achse Hamburg-Basel-Mailand laufe über die Main-Neckar-Bahn entlang der Bergstraße unmittelbar an Mannheim vorbei.

Deutsch geht davon aus, dass sich der Containerumschlag in den niederländischen Häfen bis 2015 mehr als verdoppelt wird. Im Eisenbahn-Verkehr bei Hamburg rechnet er sogar mit einer Verdreifachung. Deshalb würden künftig auch mehr Züge als bisher ohne Halt im Mannheimer Rangierbahnhof nach Süden rollen. Insgesamt erfordere diese Entwicklung künftig deutlich höhere Schienenkapazitäten als heute. „Dadurch wird auch die relativ teure ICE-Trasse für Güterzüge zunehmend interessant“, sagt Deutsch. da

Mannheimer Morgen 19.09.07