

Partsch setzt auf den Tunnel

ICE-NEUBAUSTRECKE Anbindung Darmstadts im Norden ist gesichert, Bedarf im Süden muss nachgewiesen werden



Großes Interesse: Das Audimax der TU Darmstadt war am Freitagnachmittag bei der Informationsveranstaltung zur ICE-Neubaustrecke gut gefüllt.

Foto: Guido Schiek

BAHN NENNT VORTEILE DER NEUBAUTRASSE FÜR DIE REGION

DARMSTADT. „Unsere prosperierenden Regionen brauchen die Neubaustrecke, das ist unstrittig“: Darmstadts Oberbürgermeister Jochen Partsch musste keinen Widerspruch seines ebenfalls anwesenden Mannheimer Kollegen Peter Kurz sowie anderer Politiker aus Südhessen und Nordbaden befürchten, als er sich am Freitagnachmittag im Audimax der TU Darmstadt klar für den Bau einer Schnellbahntrasse Frankfurt-Mannheim aussprach. „Aber der Schutz der Bevölkerung“, fügte Partsch sogleich hinzu, „darf dabei nicht auf der Strecke bleiben.“

Einbeziehung der betroffenen Bürger, frühzeitiger Interessenausgleich statt massiver Proteste gegen eine fertig vorgesezte Infrastrukturplanung: Das war der Sinn der Veranstaltung im großen TU-Hörsaal. Neben den beiden Oberbürgermeistern hofften zahlreiche Kommunalpolitiker aus Südhessen auf Informationen aus erster Hand zu den Trassenplänen der Bahn.

Deren Vertreter betonten, dass nach sechsjähriger Planungspause nun auf Grundlage des neuen Bundesverkehrswegeplans ganz von vorn begonnen werde. „Dies ist ein wichtiger Tag für die Deutsche Bahn“, sagte der Konzernbe-

▶ Die ICE-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar wäre die **dritte Bahntrasse** zwischen Frankfurt und Mannheim. Nach Angaben der Bahn können nach ihrer Fertigstellung deutlich mehr Fernverkehrszüge fahren: Deren Zahl steige um 40 auf 152 Züge pro Tag. 32 zusätzliche Züge kämen aus Richtung Dortmund/Köln, acht aus Berlin.

▶ Die **Fahrzeit** zwischen Frankfurt

und Mannheim verkürzt sich demnach um neun Minuten. Die Pünktlichkeit der Züge dürfte sich verbessern, da die Trassen nicht mehr überlastet sind.

▶ Auch das Angebot im **öffentlichen Nahverkehr** könne ausgebaut werden, da Schienenkapazitäten frei würden. Zudem verkürzten sich die Fahrzeiten von Darmstadt und der Bergstraße zum

vollmächtige für Hessen, Klaus Vornhusen. Er machte deutlich, dass sein Unternehmen aus den Konflikten der vergangenen Jahre um die Neubaustrecke gelernt habe: „Ein solches Milliardenprojekt ohne Unterstützung von Politik, Behörden und Bürgern umzusetzen, ist ausgeschlossen.“

Bürgerinitiativen sollen mitreden

Dabei, so Vornhusen, „reichen die Kapazitäten schon heute nicht aus, um den Schienenverkehr zwischen Frankfurt und Mannheim anständig abzuwickeln“. Die Bahn setzt nun auf ein dauerhaftes sogenanntes Beteiligungsforum, in dem neben Politikern und Verbänden auch Bürgerinitiativen aus der betroffenen Region mitwir-

ken sollen. Anfang Dezember soll es erstmals tagen.

Eines der Themen, die im Beteiligungsforum für Diskussionen sorgen dürften, ist die Anbindung Darmstadts an die Neubaustrecke. Eine Verknüpfung in Richtung Norden ist unstrittig und wohl auch unproblematisch, da weitgehend bestehende Trassen genutzt werden können. Sie ist im Bundesverkehrswegeplan festgeschrieben. Das gilt jedoch nicht für eine Südanbindung.

An der hatte sich bereits Partschs Vorgänger Walter Hoffmann die Zähne ausgegeben. Südlich des Hauptbahnhofs sind zahlreiche Anwohner von möglichen Trassenverläufen betroffen. Im Verkehrswegeplan heißt es, die Notwendigkeit müsse erst noch belegt werden.

Frankfurter Flughafen. Den Anwohnern in der Region verspricht die Bahn mehr Ruhe, da **Güterzüge** nachts von der **Riedbahn** und der **Main-Neckar-Bahn** – beide führen durch mehrere Städte und Gemeinden – auf die Neubaustrecke verlegt würden. Zudem könne Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden, wodurch auch der Straßenlärm zurückgehe. (db)

Partsch verwies am Freitag auf ein gemeinsames Positionspapier der Stadt, der umliegenden Landkreise und des Landes Hessen. Darin wird eine Anbindung Darmstadts in beide Richtungen verlangt – der sogenannte Bypass, zu Hoffmanns Zeiten noch Konsenstrasse genannt. Die Neuerung: Die Südanbindung soll nicht ebenerdig entlang der Eschollbrücker Straße, sondern im Tunnel unter den Kelley-Barracks hindurchgeführt werden.

Bekanntnisse zur Südanbindung

Bevor die Trassenplanung 2010 auf Eis gelegt wurde, hatte die Bahn Tunnel als unbezahlbar abgelehnt. Partsch zeigte sich gegenüber dem ECHO jedoch zuversichtlich, dass die

Bahn die Tunnel-Lösung jetzt akzeptieren und der Bund diese auch bezahlen werde, wenn die Notwendigkeit der Südanbindung nachgewiesen sei. Er verwies auf die Höhe der Gesamtinvestition von mehreren Milliarden Euro. Der Oberbürgermeister ließ aber auch durchblicken, dass eine finanzielle Beteiligung von Land und Region nicht ausgeschlossen sei.

Auch Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir erklärte am Freitag: „Wir brauchen die Südanbindung Darmstadts.“ Bei der sogenannten verkehrlichen Begründung sei man bereits „auf einem sehr guten Weg“. Die Neubaustrecke werde „nach den modernsten Lärmschutzmaßstäben geplant“, versicherte Al-Wazir.

▶ **KOMMENTAR**





Neuer Anlauf

Daniel Baczyk
zur ICE-Trassenplanung

dbaczyk@darmstaedter-echo.de

Geht jetzt alles wieder von vorne los? Hoffentlich nicht eins zu eins. Die mit zunehmender Bitterkeit geführte Auseinandersetzung um die Anbindung Darmstadts an die ICE-Neubautrasse vor einigen Jahren ist noch in schlechter Erinnerung. Trotz aller Podiumsdiskussionen und Beiräte war man von einer halbwegs verträglichen Lösung und Befriedung der Region Südhessen am Ende weiter entfernt als am Anfang. Die Bahn sagt nun, sie habe daraus gelernt, und macht dies glaubwürdig mit dem Start eines um-

Die Bahn scheint es diesmal klüger anzugehen

fassenden Beteiligungsprozesses parallel zur Wiederaufnahme der Planungen. Bis zum Beweis des Gegenteils wollen wir annehmen, dass die Bereitschaft zur Aufnahme von Bürger-Anregungen ehrlich gemeint ist. Und Darmstadt? Dort hat vor allem der südliche Bypass-Verlauf seinerzeit die Stimmung vergiftet. Jetzt stehen Stadt, Region und Land wieder vor der Aufgabe, die von allen gesehene Notwendigkeit einer Südanbindung zu belegen. Mit einem gemeinsamen Positionspapier haben sie sich gut in Stellung gebracht. Und wenn es tatsächlich gelingen sollte, die Anbindung per Tunnel durchzusetzen, hätten die Beteiligten ein politisches Meisterstück vollbracht. Bis dahin müssen aber auf dem langen Planungsweg noch viele festgerostete Weichen umgestellt werden.