Frankfurter Rundschau
6.10.16

Bahn plant Trasse mit Bürgern

Neubau der ICE-Strecke von Frankfurt nach Mannheim wieder aufgenommen

Von Frank Sommer

Der Baubeginn ist noch offen, die exakte Streckenführung auch. Dennoch hat die Deutsche Bahn im Audimax-Hörsaal der TU Darmstadt den Startschuss zur Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim gegeben. Die Besonderheit: Von Anfang an sollen die Bürger in die Planung miteinbezogen werden.

Das mehrere Milliarden Euro teure Projekt – eine Kostenkalkulation hat die Bahn noch nicht vorgelegt – ist bereits mehrere Jahre alt. Nach der ursprünglichen Planung sollten in diesem Jahr die Bauarbeiten beendet sein und ab 2017 die ersten Züge fahren. Doch vor knapp sechs Jahren stoppte die Bahn alle Planungen. Erst der neue Bundesverkehrswegeplan 2030 gab dem Projekt neuen Antrieb.

Verbesserter Lärmschutz entlang der Bestandsstrecken gehört zur Planung

Wie zuvor ist vorgesehen, dass sich die Neubaustrecke überwiegend am Verlauf der Autobahnen 5 und 67 orientiert. Neu hinzugekommen ist die Wallauer Spange, eine Verbindung von Wiesbaden zum Frankfurter Flughafen sowie ein verbesserter Lärmschutz auf den beiden Bestandsstrecken. Offen ist noch der Verlauf dreier Streckenabschnitte: der Anschluss an die Strecke Mainz–Darmstadt bei Groß-Gerau, der südliche Anschluss an Darmstadt und die Trassenführung in der Region Lorsch-Viernheim-Mannheim. Für den Streckenverlauf im Raum Mannheim ist zudem noch die Auswertung einer Knotenpunktstudie notwendig.

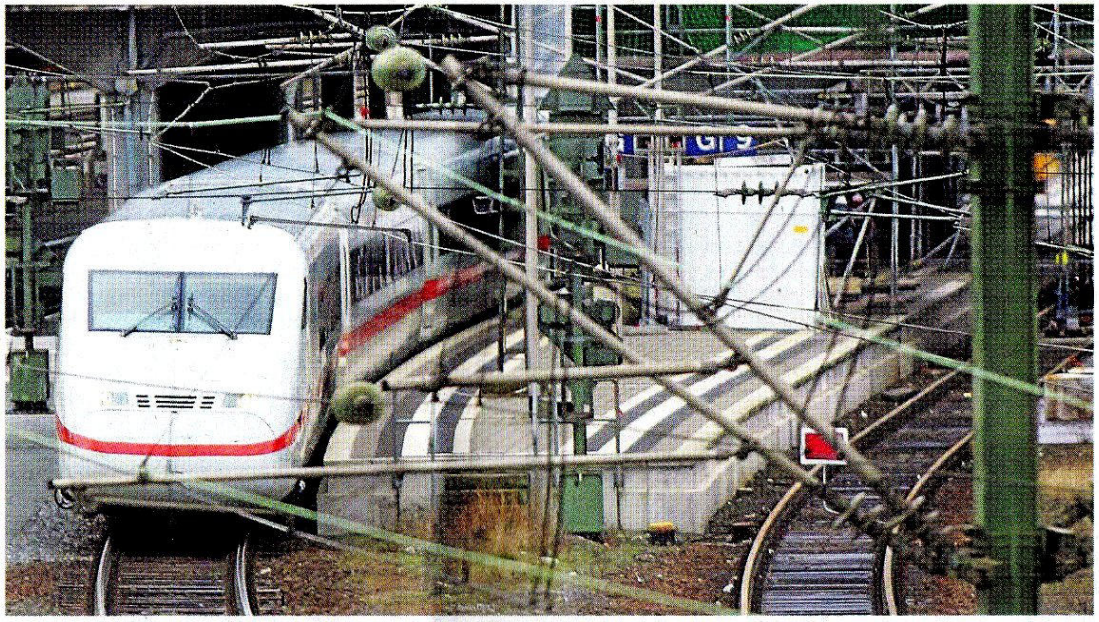
Diese drei strittigen Punkte sollen durch ein Beteiligungsforum unter Einbeziehung von Kommunen, Organisationen und Bürgerinitiativen geklärt werden. Moderiert wird das Forum von Ralf Eggert vom Bensheimer Institut für Organisationskommunikation (IFOK), der auch schon die Bürgerbeteiligung beim Ausbau der Strecke Frankfurt–Fulda begleitet hat. Dass der Ausbau nötig sei, daran ließen die Beteiligten der Bahn sowie Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (Grüne) keinen Zweifel aufkommen. „Wir nehmen hier eine unrühmliche Spitzenposition im bundesdeutschen Schienennetz ein“, sagte Al-Wazir, ein Drittel aller bundesdeutschen Schienenverkehrsengpässe seien dem überlasteten Schienennetz Frankfurt–Rhein-Neckar geschuldet. Mit der frühzeitigen Bürgerbeteiligung zeige die Bahn, dass sie aus dem Konflikt um Stuttgart 21 gelernt habe, sagte Al-Wazir.

Dennoch waren längst nicht alle der rund 400 Besucher von dem vorgestellten Projektverlauf angetan: So forderte etwa die Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21 (IG BRN 21), die Dachorganisation mehrerer Bürgerinitiativen, die Einsetzung eines Projektbeirates nach Vorbild der Planung zur Rheintalbahn. Das vorgestellte Modell des Beteiligungsforums und mehrerer Arbeitsgruppen sei nicht weit genug gefasst.

Bürgerinitiativen sehen einen Interessenkonflikt der Bahn

„Für ein Brainstorming ist das Forum sicher eine gute Methode, aber um Beschlüsse zu fassen eher die falsche“, sagt Gunter Mair von der IG BRN 21 der Frankfurter Rundschau. Die Bürgerinitiativen fürchten, dass das Forum lediglich als Informationsveranstaltung genutzt werde. Zudem sehen sie einen Interessenkonflikt bei der Bahn. Die Bahn habe eigene Interessen, wie könne sie dann neutral und ausgewogen die Bürgerbeteiligung leiten? Für Mair ist daher eine stärkere politische Einflussnahme geboten; die Politik sei für die notwendigen Beschlüsse zur Streckenführung und zum Lärmschutz gefragt.

„Das Forum wird sich eine Geschäftsordnung geben und wenn es gewünscht ist, ist auch ein Projektbeirat möglich“, sagt Eggert, „wir werden darauf achten, dass alle Interessen berücksichtigt werden.“ Gegenüber der FR sagt Eggert, dass allein im Forum wohl über 80 Personen vertreten sein werden. „Dass am Anfang eines solches Prozesses nicht viel Vertrauen da ist, ist nichts Ungewöhnliches“, sagt er. Nun gelte es nach Jahren des Stillstandes loszuarbeiten. „Dann wird deutlich werden, wie sich alle einbringen können.“



Die Nordanbindung Darmstadts ist unstrittig, für die Südanbindung ist ein Tunnel Favorit. A. ARNOLD

DIE STRECKE FRANKFURT–MANNHEIM

Laut Bundesverkehrswegeplan ist der Neubau einer rund 60 Kilometer langen Strecke geplant. Vorherige Planungen gingen von rund 85 Kilometern Strecke aus, doch wurden im aktuellen Plan die Anbindung Zeppelinheim-Frankfurt und die Umfahrung Mannheim ausgeklammert. Beide Abschnitte werden laut Bahn in eigenen Projekten unter Bürgerbeteiligung realisiert. Auftraggeber der Strecke ist der Bund, die Bahn baut in dessen Auftrag. Durch die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim sollen die beiden bestehenden Strecken entlastet werden.

Die Strecke ist als Mischstrecke geplant, tagsüber sollen ICE-Züge verkehren, nachts Güterverkehr. Durch den Gesamtausbau sollen tagsüber 40 Züge mehr verkehren können, insgesamt sollen 152 Züge die Strecke pro Tag nutzen. Die Fahrtzeit von Frankfurt nach Mannheim soll sich um neun Minuten verkürzen.

Für Darmstadt wird laut Planung die Südanbindung durch eine Tunnellösung unter der Konversionsfläche Kelley Barracks, wie sie der Magistrat vorlegte, favorisiert. Allerdings ist noch eine verkehrliche Begründung notwendig, damit der Bund den Bau in die Planung aufnimmt. Die Nordanbindung über bereits bestehende Strecken ist schon im Bundesverkehrswegeplan festgelegt.

Das Beteiligungsforum soll die strittigen Streckenverläufe und weitere Fragen klären. Im Dezember tritt das Forum erstmals zusammen, auch Bürgerinitiativen sind darin vertreten. som

Mehr Informationen im Internet unter www.rhein-main-rhein-neckar.de