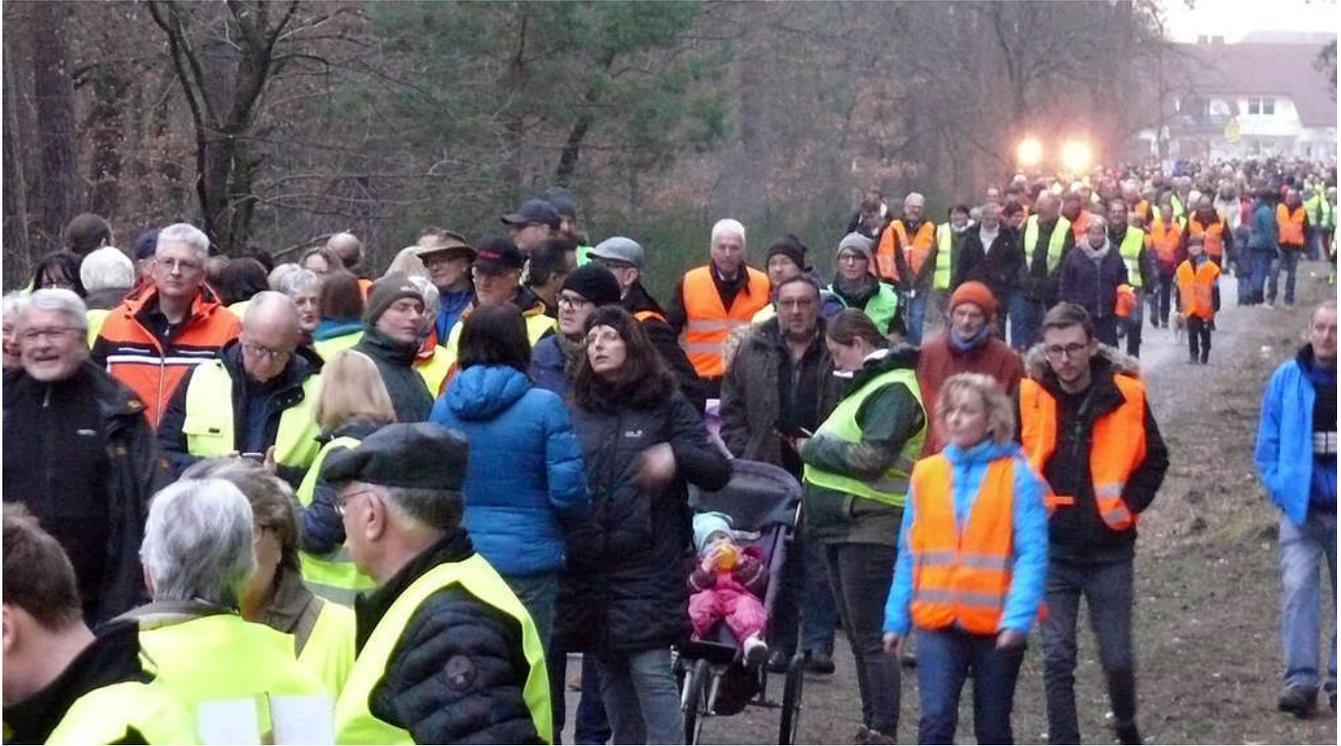


Quelle: Frankfurter Rundschau vom 3.3.2019

Lampertheim: Breiter Protest gegen Bahn-Neubaustrecke



2000 Menschen protestierten gegen eine Zerschneidung des Lampertheimer Walds.

© Michael Bayer

03.03.19

Lampertheim

Breiter Protest gegen Bahn-Neubaustrecke



von Michael Bayer

Zerschneidet die Bahn-Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim den Lampertheimer Wald? 2000 Menschen setzen sich mit einem Lichterzug dagegen ein.

Im südhessischen Lampertheim haben 2000 Menschen dafür protestiert, dass ein größeres zusammenhängendes Waldstück nicht von einer Bahntrasse zerschnitten wird. Die Frauen und Männer bildeten eine zweieinhalb Kilometer lange Kette und leuchteten den möglichen Schienenweg mit Taschenlampen aus.

Landwirte rückten mit Traktoren an, die den weiteren Verlauf der Route illuminierten. Von einem Hubschrauber aus dokumentierten die Aktivisten die drohende Schneise. Dort sind auch unsere Bilder entstanden.



Reißt hier die Neubaustrecke künftig eine Schneise durch den Wald? Die Lichterkette als Protest dagegen war 2,5 Kilometer lang.

© Bila/FR



Die Trasse würde auch Ackerflächen zerstören. Landwirte beteiligten sich mit beleuchteten Traktoren an der Demonstration.

© Bila/FR

Hintergrund sind Pläne der Deutschen Bahn für eine Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim, auf der tagsüber ICE-Züge und nachts Güterwagen rollen sollen. Die Gleise würden die bestehenden Hochgeschwindigkeitsstrecken nach Köln und Stuttgart verbinden und sind wichtige Voraussetzung für den geplanten Deutschlandtakt.

Die Schienen sollen entlang den Autobahnen 5 und 67 verlaufen. Umstritten ist, welchen Weg sie nördlich von Mannheim zurück auf die Riedbahn nehmen. Eine im Rhein-Neckar-Raum von Politik und Initiativen gefundene Konsenstrasse verläuft entlang der Autobahn 6.

Die Lampertheimer befürchten, die Deutsche Bahn könnte dennoch auf eine Route setzen, die schon hinter Lorsch abbiegt. Sie würde quer durch den Lampertheimer Wald führen und weiter über hochwertige, sandige Ackerflächen, auf denen Spargel und anderes Gemüse wachsen.



Unter den Demonstranten viele junge Leute.

© Michael Bayer

„Solche Großprojekte kann man nicht gegen den Willen der Bevölkerung durchsetzen“, warnt Ulrich Guldner, Sprecher der Bürgerinitiative Lampertheim (Bila). Der besonders betroffene Stadtteil Neuschloß ist kampferprobt. In den Neunzigerjahren schlossen sich dort mehr als hundert Bürger in einem Verein zusammen, besorgten sich Rechtsbeistand – und setzten so eine gut 90 Millionen Euro teure Altlastensanierung durch. Der lokale Bauernverband bereitet sich ebenfalls juristisch vor. Man werde „unbequem sein“.

Lampertheims Bürgermeister Gottfried Störmer sprach von einer grandiosen Teilnahme. „Mit einer solchen Unterstützung kann Lampertheim gegenüber der Bahn stabil auftreten.“ Die Bila kündigte weitere Aktionen an.

Neubaustrecke Rhein-Main / Rhein Neckar

In vielen Diskussionen ist von einer ICE-Neubaustrecke die Rede, wenn es um die geplante Verbindung zwischen Frankfurt und Mannheim geht. Das ist nicht falsch, denn die Trasse wird die bestehenden ICE-Routen Köln - Frankfurt sowie Mannheim - Stuttgart direkt verschränken. Doch es drückt nur die halbe Wahrheit aus. Denn der Güterverkehr benötigt ebenfalls weitere Kapazitäten.

Immer mehr Züge rollen vom Mittelmeer (Genua in Italien) zur Nordsee (vor allem ins niederländische Rotterdam) und andersrum. Der Weg aus Richtung Schweiz durch die Rheinebene und dann weiter vom Neckar zum Main ist Teil des international bedeutsamen „Mittelrheinkorridors“. In allen Debatten, die jetzt anstehen, gilt es die doppelte Bedeutung der Gleise - für die ICE-Linien *und* für den Güterfernverkehr - im Auge zu behalten.

Bestandsstrecken Riedbahn und Main-Neckar-Bahn

Bisher gibt es östlich des Rheins zwei Routen zwischen Frankfurt und Mannheim. Die ICE in Richtung Berlin, Hamburg, Köln, München, Schweiz und Frankreich nehmen in der Regel die Riedbahn über Groß-Gerau und Biblis. Die etwa 75 Kilometer lange Strecke wurde zum Beginn des Hochgeschwindigkeitsbetriebs

Ende der Achtzigerjahre soweit ausgebaut, dass die Züge über weite Abschnitte mit Tempo 200 unterwegs sein können. Nicht zu beseitigen war eine scharfe Kurve bei Biblis, die die ICE bis heute auf Tempo 90 ausbremst. Auf der Riedbahn fahren auch Regionalzüge (RE70, S7, RB2) und Güterverkehr. Die Gleise gelten als der am stärksten belastete Abschnitt des gesamten ICE-Netz der Deutschen Bahn.

Die meisten Güterzüge rollen über die Main-Neckar-Bahn, durch Darmstadt und entlang der Bergstraße. Weil auf der Riedbahn kaum mehr Platz ist. Und weil der Mannheimer Rangierbahnhof derzeit über diese Route besser zu erreichen ist. Neben Regionalzügen (RE60, RB67/68) verlaufen über die Main-Neckar-Bahn auch die beiden Fernverkehrslinien Karlsruhe - Kassel - Hamburg und Österreich - München - Frankfurt mit Stopps in der Regel in Weinheim, Bensheim und Darmstadt.

Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar im Deutschlandtakt

Damit mehr und schnellere Züge fahren können, sind neue Gleise zwischen Frankfurt und Mannheim geplant. Bisher sind die ICE zwischen den Hauptbahnhöfen Frankfurt und Mannheim genau 38 Minuten lang unterwegs. Die Politik stellt die Aufgabe, diese Fahrzeit um neun Minuten zu verkürzen. So würde es auch möglich, zur halben oder vollen Stunde an beiden Stationen fixe Umsteigezeiträume zu schaffen, wie es das Konzept des „Deutschlandtakts“ vorsieht. Stuttgart wäre von Frankfurt aus perspektivisch in einer Stunde zu schaffen, München in zweieinhalb. Zudem würden mit der Neubaustrecke 40 zusätzliche ICE zwischen Main und Neckar fahren können.

Das Projekt ist seit den Neunzigerjahren im Gespräch. ICE sollen mit 300 Kilometer pro Stunde unterwegs sein. Der Bundesverkehrswegeplan stuft die Milliarden-Investition als „vordringlichen Bedarf“ ein - Grundvoraussetzung für eine Realisierung.

Die Deutsche Bahn denkt an eine „zweigleisige Mischverkehrsstrecke“, auf der tagsüber die ICE rauschen und nachts der Güterverkehr. Das schaffe vor allem auf der Riedbahn Platz für weiteren Regionalverkehr, etwa zusätzliche S-Bahnen. Nach diesem Konzept würden tagsüber Güterzüge weiter über die beiden Bestandsstrecken rollen. Da die alten Routen weniger Lärmschutz bieten als sich aus Vorschriften für neue Trassen ergibt, gefällt das vielen Bürgerinitiativen nicht. Sie wünschen sich entweder den Güterverkehr auf der Neubaustrecke und die ICE wie bisher auf den Bestandsstrecken. Oder gleich eine viergleisige Neubaustrecke - zwei Schienen für Personenschnellzüge, zwei für den Güterverkehr.

Ausbau des Bahnknotens Frankfurt

Im Zusammenhang mit dem Großprojekt stehen grundlegende Arbeiten in Frankfurt. Die Bundesregierung stellte Anfang November 2018 für den Ausbau des Öffentlichen Personenverkehrs rund um Frankfurt für die kommenden Jahren mehr als 5,5 Milliarden Euro bereit. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer teilte mit, der „Knoten Frankfurt“ werde als eines von 29 Schienenprojekten in Deutschland in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 hochgestuft.



Gewirr an Gleisen: der Hauptbahnhof von Frankfurt.
© imago

Die Liste umfasst einen Fernbahntunnel, der von Offenbach-Stadtgrenze zum Frankfurter Hauptbahnhof und weiter nach Frankfurt-Niederrad führen soll. Fernzüge würden demnach nicht mehr im oberirdischen Kopfbahnhof wenden. Der Fern- und Regionalverkehr am Hauptbahnhof würden getrennt. Für den Bau der nordmainischen S-Bahn von Frankfurt über Maintal nach Hanau sind knapp 1,3 Milliarden Euro vorgesehen. Ausbauten im Raum Aschaffenburg und in Darmstadt-Kranichstein sollen eine Umfahrung Frankfurts mit Güterzügen verbessern.

Weitere Projekte sind Arbeiten am Bahnhof Frankfurt-Stadion und in Richtung Zeppelinheim. Von dort aus startet geplante Neubaustrecke nach Süden.

Grober Verlauf und Kosten der Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim

Der Verlauf geplanten Gleise steht bisher nur grob fest. Von Zeppelinheim an, wo die Schienen aus Richtung Köln und Frankfurt-Flughafen auf die Riedbahn treffen, soll es entlang den Autobahnen 5 und 67 in Richtung Süden gehen. Bei Lorsch würden die Gleise auf die westliche Seite der Autobahn wechseln. Spätestens bei Mannheim-Waldhof wird die 60 Kilometer lange Strecke wieder auf die Riedbahn münden. Vorgesehen ist, bei Darmstadt den dortigen Hauptbahnhof und die Gleise nach Mainz anzuschließen.

Der Bundesverkehrswegeplan summiert die Baukosten auf etwa 4,4 Milliarden Euro. Dazu tragen zwölf Tunnel bei, etwa hundert Straßenüberführungen und 30 Eisenbahnbrücken. Dazu kommen Trogbauwerke zum Lärmschutz. Der Kosten-Nutzen-Faktor liegt bei 2,2; alles über 1,0 gilt als wirtschaftlich. Bürgerinitiativen sehen hier einen Spielraum für einen Ausbau, der zwar teurer, aber für die Anwohner verträglicher ist.

„Wallauer Spange“ und „Hessen-Express“

Im Main-Taunus-Kreis soll ein vier Kilometer langes neues Schienenstück helfen, Wiesbaden besser anbinden. Züge aus der hessischen Landeshauptstadt wären dank der „Wallauer Spange“ in nur noch 15 Minuten am Frankfurter Flughafen - statt bisher in 33 Minuten. Eine geplante Linie weiter über den nördlichen Teil der Neubaustrecke bis nach Darmstadt wird diskutiert als „Hessen-Express“.

Die Spange schließt eine Lücke zwischen den Abzweigen der Schnellfahrtstrecke aus Köln in Richtung Wiesbaden beziehungsweise Frankfurt. Benannt ist sie nach dem Hofheimer Stadtteil Wallau, der geografisch

nahe liegt. Die Schienen sollen entlang der Autobahn 66 laufen. Die Personenzüge wären dort mit einer Geschwindigkeit von bis zu 130 Kilometern pro Stunde unterwegs sein; Güterverkehr ist nicht vorgesehen.

Die „Wallauer Spange“ ist die erste von drei Baustufen der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar zwischen Frankfurt und Mannheim. Der zweite Abschnitt verbindet den Frankfurter Flughafen und Darmstadt, der dritte Abschnitt, der planerisch schwieriger ist, Darmstadt und Mannheim.

Die Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs

Da bisher die meisten ICE über die Riedbahn rauschen, halten nur wenige Hochgeschwindigkeitszüge in Darmstadt. Im Dezember 2018 kamen mit der Umstellung der Fernverkehrslinie 26 von IC- auf ICE-Züge einige hinzu. Ob Darmstadt mit der Neubautrasse zum grundsätzlichen ICE-Halt wird, war viele Jahre heftig umstritten.

Zunächst wollte die Bahn vorbeifahren, was in Darmstadt naturgemäß Widerspruch auslöste. Im Jahr 2007 einigten sich Stadt und Bahn auf einen Bypass: Die Hauptgleise führen um die Stadt; der Hauptbahnhof wird über Abzweige erreicht; es hält wenigstens ein ICE pro Stunde und Richtung. Zwei Jahre später bröckelte der Kompromiss. Darmstadt schlug einen Fernbahnhof im Westen der Stadt vor in der Hoffnung, dass dort mehr Züge halten würden. Die Bahn prüfte die Idee und bewertete sie 2010 als grundsätzlich machbar und sinnvoll. Ein Jahr später überlegte es sich Darmstadt wieder anders; die Lokalpolitik einschließlich des neu gewählten Oberbürgermeisters Jürgen Partsch setzen seither wieder voll auf dem Hauptbahnhof.

Die nördliche Anbindung der Gleise zum Hauptbahnhof zwischen Weiterstadt-Riedbahn und dem Naturschutzgebiet Täubcheshöhle gilt als wenig problematisch. Ganz anders verhält es sich südlich von Darmstadt. Dort tobt noch immer ein Streit über den Verlauf der Trasse. Oberbürgermeister Partsch und das ICE-Forum sprachen sich Anfang September gegen eine Streckenführung entlang der Eschollbrücker Straße aus, an die eine Siedlung grenzt. Die Bahn betrachtet die Trasse zumindest eisenbahntechnisch als möglich.

Zwischenzeitlich ging die Auseinandersetzung so weit, dass Darmstadt den Abzweig im Süden in Frage stellte - und nur noch schnelle Züge zum Frankfurter Flughafen erwog. Auch aus wirtschaftlichen Gründen wackelten die südlichen Gleise; es hieß, sie seien nur rentabel, wenn auch der Güterverkehr darüber rolle. Eine Nachricht, die in Darmstadt nicht gut ankommt.

Klar ist in jedem Fall: Das Deutschlandtakt-Konzept geht von der Südanbindung aus.

Die Anbindung der Gleise aus Mainz

Das zweite große Thema bei Darmstadt sind die Anschlussmöglichkeiten der Strecke von Wiesbaden und Mainz nach Darmstadt an die geplante Neubaustrecke. Das ist besonders wichtig für den Güterverkehr, der vom oder zum Mittelrheintal unterwegs ist; ein Großteil davon fährt über Bischofheim und Groß-Gerau.

Die Deutsche Bahn prüft und bewertet bei Darmstadt mehrere Varianten. Um die bestehenden Bahnstrecken vom nächtlichen Güterverkehr zu entlasten, könnte eine Verbindungskurve an die geplante Neubaustrecke entweder über entsprechende Spangen nördlich oder südlich von Weiterstadt, südlich von Klein-Gerau an der Autobahn 67 oder südlich von Darmstadt bei Griesheim gebaut werden.

Rückführung der Neubaustrecke auf die Riedbahn

Ebenfalls noch offen ist der Verlauf der Gleise ganz im Süden. Auch dort tobte einst, nach der Jahrtausendwende, ein großer Streit; es ging darum, ob die Schnell- und Güterzüge den zeitfressenden Weg zum Mannheimer Hauptbahnhof nehmen sollen - oder ob nicht ein Fernbahnhof zwischen Mannheim und Heidelberg eine klügere Lösung wäre, ähnlich dem Bahnhof Wilhelmshöhe im nordhessischen Kassel. Ein solcher Fernbahnhof wäre für Pendler und Reisende in nur wenigen Minuten mit der S-Bahn von der

Innenstadt aus erreichbar, und die ICE könnten von dort weiter auf die Schnellfahrstrecke nach Stuttgart rollen.

Eine Idee aber, die den Mannheimer Einzelhandel und die Politik in Stadt und den Bundesländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Saarland entsetzte. Nicht einmal eine Umfahrung für Güterzüge, die die Mannheimer mit Wohnungen in der Nähe der alten Gleise vor Lärm verschonen würde, wollte man - aus Angst, über einen solchen Bypass könnte irgendwann doch ein ICE an Mannheim vorbeifahren. Um der Bahn den Umweg zum Mannheimer Hauptbahnhof schmackhaft zu machen, schlug im Jahr 2000 der damalige Mannheimer SPD-Bundestagsabgeordnete Lothar Mark eine Trasse C vor, die vom südhessischen Lorsch aus quer auf die Riedbahn hinter Lampertheim abbiegt. Und dabei eine mehr als hundert Meter breite Schneise durch ein wildreiches Waldgebiet schlagen würde.

Es dauerte lange, bis sich Südhessen und Mannheim wieder einig wurden. Der Konsens fordert, die Schienen möglichst eng mit den Autobahnen 67 und 6 zu bündeln – mit dem Preis einer mehr oder weniger scharfen Kurve in Höhe des Viernheimer Dreiecks. Und inzwischen - nachdem klar wurde, welche große Rolle der Güterverkehr spielen wird - freundete sich Mannheim sogar mit einer Umfahrung für die Lastentransporte an.

Ausbau der Östlichen Riedbahn bei Mannheim-Käfertal

Am Bahnhof des Mannheimer Stadtteils Waldhof trennen sich die Wege. Mit dem Hochgeschwindigkeitsverkehr startete die westliche Riedbahn. Deren Gleise führen auf einem hochliegendem Bahndamm und über viele Brücken - einschließlich einer über den Neckar - durch ein Industriegebiet und entlang des Rheins zum Hauptbahnhof. Diese Route nehmen fast alle Personenzüge.

Zugleich beginnt in Waldhof die östliche Riedbahn. Dieser ursprünglichen Streckenführung ist vor 30 Jahren eines der beiden Gleise abhanden gekommen. Die Deutsche Bahn ist nun sehr bestrebt, das zweite Gleis auf den fehlenden Kilometern wieder einzubauen. Begründung: mehr Kapazität für die S-Bahn. Die allerdings soll nach den bisherigen Planungen nur einmal alle zwei Stunden den östlichen Weg nehmen. Mannheim wird deshalb den Verdacht nicht los, das hauptsächliche Ziel der Ertüchtigung sei, für den Güterverkehr einen schnellen Weg zum Rangierbahnhof im Osten der Stadt zu schaffen. Entsprechend wenig beliebt sind die Pläne in der Quadratesstadt; in einer Anhörung im September zeigte sich, dass Anwohner rund 2300 Einwände vorbrachten.