

## „Das kann man jetzt noch nicht sagen“

Geplante ICE-Strecke im Bezirksbeirat Neuostheim/Neuhermsheim



*Ob Güterzüge auf bereits bestehenden oder auf der neuen ICE-Trasse fahren werden, war eine der Fragen, die jetzt im Bezirksbeirat Neuostheim/Neuhermsheim diskutiert wurde. Foto: Erich Westendarp/pixelio*

**NEUOSTHEIM/NEUHERMSHEIM.** „Das kann man jetzt noch nicht sagen“, ist der Satz des Abends. Es ging – wieder einmal – um die ICE-Neubaustrecke und den prognostizierten Anstieg des Güterverkehrs, die die Bürger umtreibt, über die jetzt im Bezirksbeirat (BBR) Neuostheim/Neuhermsheim diskutiert wurde. Fazit vorneweg: es gibt kaum eines. Denn Stand der Dinge heute ist: Die Bahn plant, der Bund untersucht und der Bürger sorgt sich. Der Hintergrund: Die Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums sagt eine deutliche Verkehrssteigerung bis 2030 beim ICE und einen „Kapazitätsengpass“ voraus. Dieses prognostizierte Verkehrswachstum erfordere den Neubau von Gleisen zwischen Frankfurt und Mannheim. Die Bahn sieht hier für die Zukunft nicht nur schnellere Verbindungen, sondern auch mehr Kapazität und höhere Pünktlichkeit, aber auch weniger Schienenlärm und weniger CO<sub>2</sub>-Belastung durch „Verlagerung des nächtlichen Schienengüterverkehrs von den durch dichte Besiedlung führenden Strecken Riedbahn und Main-Neckar-Bahn auf die Neubaustrecke (Verkehrslenkung).“ Die Trassenführung im Dreieck Lorsch-Viernheim-Mannheim und Stadtgebiet Mannheim (in Abhängigkeit zu Ergebnissen aus Knotenuntersuchung Mannheim) gehöre hier zu den offenen Fragestellungen aus dem Bundesverkehrswegeplan, so die Bahn. Fest steht aber: Die neue Trasse wird so gebaut, dass sie für den sogenannten „Mischverkehr“ tauglich ist. Sprich: Sowohl ICE als auch Güterverkehr werden über sie geleitet werden können. Je nach Bedarf.

Der Bund habe zudem der Bahn die „Entlastung der Bestandsstrecken nachhaltig vom Lärm“ ins „Stammbuch geschrieben“, so Jörg Ritzert, der bei der DB Netz AG für das Projekt verantwortlich ist. Und genau hier setzt die Sorge des Bürgers an. Die Bürgerinitiative Neuhermsheim ohne Bahnlärm (bi-nobl) will beispielsweise „auf die problematische Entwicklung des Schienengüterverkehrs aufmerksam machen. Hintergrund ist zum einen der S-Bahn Ausbau und zum anderen die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim. Mit beiden Projekten verbinden wir die Sorge, dass es zu einer deutlichen Steigerung des Schienengüterverkehrs und damit zu weiteren gesundheitlichen Belastungen an der Zugstrecke kommen wird“. BBR-Sitzungsleiter Steffen Ratzel konkretisiert das Thema Entlastung der Bestandsstrecken in der Sitzung für die Östliche Riedbahn: „Gilt das auch für diesen Abschnitt hier?“ Ritzert verweist auf die Knotenuntersuchung des Bundes (die 2017 abschließen soll). Dort werde geschaut: „Braucht man hier noch zusätzliche Infrastruktur: Ja oder Nein?“ Und dann müsse man schauen, wie die Verkehre insgesamt zugewiesen werden. „Das liegt in der Macht des Bundes“, so der Projektleiter. Mit Blick in die Zukunft antwortet Ratzel: „Bei Stadtteilen wie hier ist es notwendig, dass sie intensiv mit einbezogen werden“. Wir können erst dann über eine Thematik „Entlastung der östlichen Riedbahn sprechen, wenn die Planungsgrundlagen der Knotenuntersuchung vorliegen“, so Ritzert. Damit „das Kind erst gar nicht in den Brunnen fällt“, so der DB-Projektleiter, sollen nicht nur Institutionen wie die Stadt Mannheim frühzeitig am Planungsprozess beteiligt werden, sondern auch explizit die Bürger. „Die Strecke wird transparent und nachvollziehbar geplant. Fragen können direkt gestellt und Fakten geklärt werden“, verspricht die Bahn. Dazu soll es Arbeitsgruppen geben – auch eine explizit für Mannheim –, die die Einzelthemen vorbereiten können, die dann „ins große Gremium gespiegelt“ werden. Eine „direkte Möglichkeit, sich einzubringen“, so Ritzert. Zur Lärmentwicklung an den Bestandsstrecken sagt der DB-Netz-Vertreter: „Ich könnte mir vorstellen, dass es auch hierfür eine eigene Arbeitsgruppe gibt.“ Eine weitere Möglichkeit, Meinungen und Hinweise zum Projekt einzubringen, ist per E-Mail unter [rnrn@deutschebahn.com](mailto:rnrn@deutschebahn.com). Bereits vor Beginn des Beteiligungsprozesses für die Neubaustrecke fordert der Bundestagsabgeordnete Stefan Rebmann mit Blick auf die Lärmbelastung in Mannheim: „Güterzüge müssen künftig zum Rangierbahnhof geleitet werden können, ohne das gesamte bewohnte Stadtgebiet zu durchqueren. In der Vergangenheit endeten die Planungen der Bahn allerdings immer an der Stadtgrenze zu Mannheim. Entlang der bestehenden Strecken musste mit mehr Verkehr und mehr Lärm gerechnet werden.“ Hintergrund: Am 2. Dezember wird im Bundestag das Schienenwegeausbaugesetz beschlossen. Dieses ist Teil der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans der Bundesregierung. Die Ausbaugesetze legen die Ziele für den Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur für die nächsten 15 Jahre fest. Am 6. Dezember wird unter Beteiligung der Städte, Gemeinden, Wirtschaftsverbände, Gewerkschaften, Bürgerinitiativen, Umweltschutz- und Fahrgastverbänden sowie der Abgeordneten der Region das Beteiligungsforum zur Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar starten. Allerdings ist jetzt erst einmal Warten angesagt, denn bevor der Bund die sogenannte Knotenuntersuchung für Mannheim (und Heidelberg) nicht abgeschlossen und veröffentlicht hat, könne man sich dazu nicht äußern, so Ritzert.

Der Satz des Tages. nco

### **Der Zeitplan**

- Kontinuierliche, planungsbegleitende Bürgerbeteiligung soll noch 2016 aufgenommen werden.
- Konstituierende Sitzung des Beteiligungsforums Rhein/Main - Rhein/Neckar Anfang Dezember 2016.
- Treffen der ersten Arbeitsgruppen des Beteiligungsforums Anfang 2017.

**Weitere Informationen zum Projekt:** [www.rhein-main-rhein-neckar.de](http://www.rhein-main-rhein-neckar.de); [rnrn@deutschebahn.com](mailto:rnrn@deutschebahn.com)