

BAHN: Welche Baumaßnahmen sind nötig, damit die regionalen Trassen den künftigen Verkehr aufnehmen können?



Mannheim liegt an einer europäischen Verkehrsachse, der Güterverkehr rollt mitten durch die Stadt – unser Bild zeigt die Riedbahn im nördlichen Stadtteil Gartenstadt.

BILD: RITTELMANN

Der Weg durch das Nadelöhr Mannheim

Um mehr als 40 Prozent soll die Transportleistung des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2030 steigen. Das wird auch Mannheim und seine Umgebung betreffen. Zwei Studien von Bahn und Verkehrsministerium beschäftigen sich damit – ihre Ergebnisse werden mit Spannung erwartet.

Von unserem Redaktionsmitglied
Timo Schmidhuber

Wir müssen die durch Mannheim und die Region führenden Bahntrassen ausgebaut werden, damit sie die in den nächsten Jahren erwarteten Zugzahlen aufnehmen können? Diese Frage sollen zwei Studien zum sogenannten Bahnknoten Mannheim beantworten – eine erstellt das Bundesverkehrsministerium in Berlin, die andere die Deutsche Bahn selbst. Ursprünglich hieß es, sie lägen im Juli vor, doch der Termin verschiebt sich. Laut Bundesverkehrsministerium soll es „bis zum dritten Quartal“ dieses Jahres Ergebnisse geben, das heißt spätestens bis Ende September. Die Bergträger Bundestagsabgeordnete Christine Lambrecht (SPD) hatte kürzlich nach eigenen Angaben vom Verkehrsministerium die Auskunft bekommen, dass es „im Herbst“ soweit sei.

Die Studien werden in den Rathäusern der an den Trassen liegenden Kommunen mit Spannung erwartet, aber auch von Anwohnern, die schon heute unter dem Lärm vor allem von Güterzügen leiden. In Bürgerinitiativen pochen sie auf einen besseren Lärmschutz und fordern etwa den Bau eines Tunnels für Güterzüge unterhalb des Stadtgebiets Mannheim oder eine oberirdische Umfahrung für Güterzüge. Wir liefern Antworten zu den wichtigsten Fragen rund um die Studien.

Warum ist vor allem der Güterzugverkehr so ein großes Thema?

Durchs Rheintal führen wichtige Bahntrassen, die zwei große Häfen verbinden: den Nordseehafen im holländischen Rotterdam und den Mittelmeerhafen im italienischen Genua. Der vor rund eineinhalb Jahren eröffnete Gotthard-Basistunnel ermöglicht es dabei, die Schweiz schneller zu durchqueren. Weil der Güterverkehr künftig zunehmen wird, ist damit zu rechnen, dass in den nächsten Jahren und Jahrzehnten auch deutlich mehr Waggons durch die Region rollen.

Welche großen Trassen gibt es in der Region?

Aus Richtung Karlsruhe kommen zwei große Trassen (in der Grafik auf dieser Seite mit den Buchstaben F und I markiert). Von Frankfurt kommend sind es drei: eine links des Rheins (Buchstabe A), eine entlang der Bergstraße (die sogenannte Main-Neckar-Bahn, Buchstabe E) und die Riedbahn (B), die sich in Mannheim-Waldhof in einen westlichen (C) und einen östlichen Zweig (D) aufteilt. Darü-

ber hinaus plant die Deutsche Bahn eine zweigleisige, rund 60 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim (J). Sie soll tagsüber von ICE- und nachts von Güterzügen genutzt werden. Noch ist unklar, wo die Trasse in der Region genau verlaufen soll. Für den Bereich zwischen Lorsch und Mannheim ist lediglich ein Korridor festgelegt, durch den die Strecke führen könnte. Der genaue Verlauf soll laut Bahn bis 2019 feststehen.

Warum werden die beiden Studien zum Bahnknoten Mannheim gemacht?

Das Ziel beider Untersuchungen ist – so formuliert es die Deutsche Bahn – „die Entwicklung einer Infrastruktur im Knoten Mannheim“. Im Norden müsse das bestehende Netz mit der Neubaustrecke verknüpft werden, im Süden mit den von Karlsruhe kommenden Trassen. Kriterien seien dabei „ein volkswirtschaftlich gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis“ sowie die landschaftlichen Voraussetzungen vor Ort.

Warum sind überhaupt zwei Studien notwendig?

Sie haben unterschiedliche Schwerpunkte, wie das Bundesverkehrsministerium erklärt: Dessen eigene Untersuchung bewerte die „gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit“ eines Ausbaus im Knoten Mannheim. Denn dies sei Voraussetzung, dass der Ausbau „mit öffentlichen Mitteln im Rahmen des Bedarfsplans Schiene gefördert werden kann“. Die Bahn-Studie dagegen untersuche den Knotenausbau „aus der Perspektive der betrieblichen Abwicklung des Bahnverkehrs“.

Worum geht es genau in der Untersuchung des Verkehrsministeriums?

Sie bewertet den Knoten Mannheim mit Blick auf die Prognosen des aktuellen, vor zwei Jahren verabschiedeten Bundesverkehrsweplans, der einen Zeithorizont bis 2030 hat. Das ist der zentrale Plan zum Neu- und Ausbau überregionaler Straßen, Schienentrassen und Wasserstraßen in Deutschland. Die aktuelle Version wurde vor zwei Jahren vom Bundeskabinett verabschiedet und hat den Zeithorizont bis 2030. In Sachen Güterverkehr auf der Schiene ist darin zu lesen, dass die Transportleistung zwischen 2010 und 2030 um mehr als 40 Prozent steigen wird. In dem Plan ist auch die Prüfung des Knotens Mannheim festgehalten, der als Engstelle gilt. Das Ministerium will in seiner Studie „die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen“ im Bahnknoten Mannheim auführen, samt der ge-

Bahntrassen durch die Region



Zugzahlen pro Tag (24 Std.)				Fern = Fernverkehr Nah = Nahverkehr Güter = Güterverkehr							
	Fern	Nah	Güter		Fern	Nah	Güter		Fern	Nah	Güter
A	2016 29	122	74	B	2016 134	79	102	C	2016 122	80	25
	2025 32	102	106		2025 0	122	200		2025 160	82	0
D	2016 12	3	96	E	2016 37	85	173	F	2016 42	109	39
	2025 0	40	253		2025 32	98	167		2025 32	132	163
G	2016 1	2	114	H	2016 2	73	56	I	2016 3	73	257
	2025 0	0	60		2025 0	72	31		2025 0	72	315
J	2025 160	0	47								

MM-Grafik, Quelle: Deutsche Bahn

schätzten Kosten. Außerdem sollen die Wirkungen des Ausbaus auf den Gesamtverkehr gezeigt werden.

Und was genau untersucht die Bahn?

Dem Unternehmen geht es in seiner Studie auch darum, sich ein eigenes Bild von der Zukunft des Knotens Mannheim zu machen, wie eine Sprecherin erklärt. Die Untersuchung soll „verschiedene Trassenverläufe“ ermitteln, um die künftigen Zugzahlen zu bewältigen. Dazu will man mögliche Ausbauplanvarianten und deren Kosten benennen und einander gegenüberstellen. Die Studien von Bahn und Ministerium liefen parallel, „ihre Ergebnisse fließen in die jeweils andere ein“, so die Sprecherin. „Am Ende gilt das Ergebnis des Bundes.“ Die Bahn nutzt den Angaben zufolge Zugzahlen-Prognosen für das Jahr 2025. Diese finden sich auch in der Grafik auf dieser Seite. Sie wurden unter anderem auf der Grundlage gesellschaftlich-wirtschaftlicher Leitdaten errechnet und sind auch in den Bundesverkehrswegeplan eingeflossen. Die aktuellsten Ist-Zugzahlen aus der Grafik hat die Bahn während einer Woche Ende Oktober 2016 erhoben.

Was wird in den Studien konkret drinstecken? Der Trassenverlauf für die ICE-Neubaustrecke? Mögliche Empfehlungen für einen Güterzugtunnel oder eine oberirdische Umfahrung für Mannheim?

Auf diese Fragen gibt es sowohl vom Ministerium wie auch von der Bahn kaum konkrete Antworten. Die Formulierung der Bahn von den „verschiedenen Trassenverläufen“ legt nahe, dass ihre Studie einen Vorschlag zumindest für den Verlauf der ICE-Trasse zwischen Lorsch und Mannheim enthalten wird. Das Ministerium erklärt zur Neubaustrecke – etwas überraschend –, dass diese nicht Bestandteil der Knotenstudie sei, denn sie werde „in der Betrachtung bereits als umgesetzt unterstellt“. Das ist allerdings bislang nicht der Fall. Dass sich die Studien konkret mit einem Güterzugtunnel für Mannheim beschäftigen, ist unwahrscheinlich. Ein solches Projekt halten Experten für zu teuer und zu komplex. Allenfalls eine oberirdische Umfahrung sei denkbar, ist zu hören. Doch wo die in der dicht besiedelten Mannheimer Umgebung verlaufen soll, dazu gibt es noch keine öffentlich bekannten Überlegungen.

Wann werden die Studien vorliegen und der Öffentlichkeit präsentiert?

Das Ministerium spricht für seine Studie vom dritten Quartal 2018. Die Bahn sagt, ein Termin stehe noch nicht fest. Dieser werde in Abstimmung mit dem Ministerium gewählt. Ob die Studien jeweils einzeln oder gemeinsam vorgestellt werden und in welchem Rahmen, diese Fragen ließen beide unbeantwortet.

Welche Verbindlichkeit hat die Studie mit Blick auf Planungsempfehlungen?

„Die Knotenbewertung sagt aus, welche Aus- und Neubaumaßnahmen unter den derzeitigen Annahmen und Randbedingungen wirtschaftlich sind und umgesetzt werden sollen“, erklärt das Ministerium. „Im Zuge der weiteren Planung werden diese Maßnahmen weiter konkretisiert.“ Die Bahn sagt sinngemäß, die in ihrer Studie vorgeschlagenen Varianten seien der von ihr favorisierte Weg, aber nicht zwingend das Endergebnis.

Wie geht es mit der Planung für den Zugverkehr durch Mannheim weiter, wenn die Studien vorliegen?

Dann könne die Bahn ihre Planungen „auf Basis aktueller Anforderungen beginnen beziehungsweise fortsetzen“, so das Ministerium. Die Bahn verspricht für ihr weiteres Vorgehen „eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit“.