

■ Hessen

ICE-Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar

aus SIGNAL 06/2003 (Dezember 2003/Januar 2004), Seite 35-36 (Artikel-Nr: 10002637)
Pro Bahn und Bus Hessen

Bahn lässt noch viele Fragen offen

Bei der Neubaustrecke (NBS) zwischen Frankfurt-Sportfeld und Mannheim ist die Diskussion um die günstigsten Trassenvarianten im Rahmen des laufenden Raumordnungsverfahrens in vollem Gang. Obwohl zwischen Frankfurt und Mannheim zwei zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecken zur Verfügung stehen, gilt die Neubaustrecke als wichtiger Lückenschluss zwischen den vorhandenen Schnellfahrstrecken Köln - Rhein-Main und Mannheim - Stuttgart. Weitere Anschlussstrecken sind die Ausbaustrecke Mannheim - Karlsruhe - Basel und die projektierte kombinierte Neu- und Ausbaustrecke Frankfurt - Fulda.

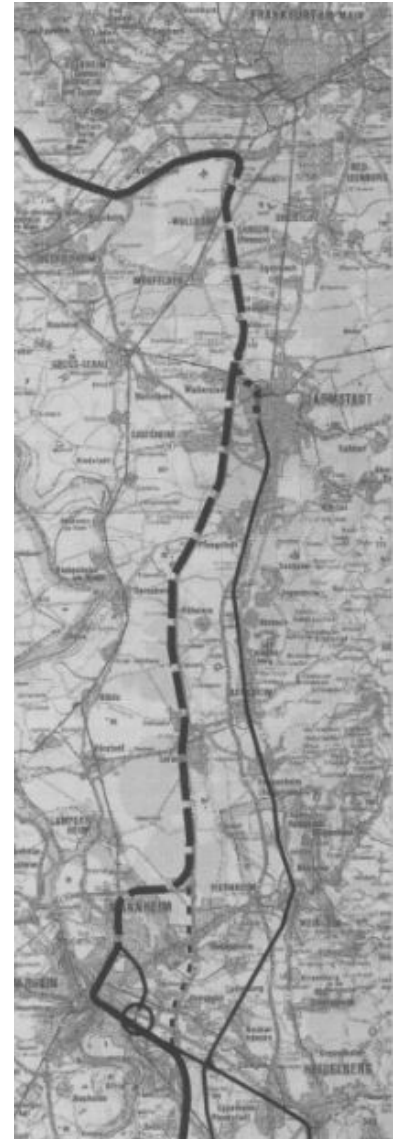
Ferner kommt dem Lückenschluss internationale Bedeutung für den Schweiz- und Frankreichverkehr bei. Die vorhandenen Strecken zwischen Frankfurt und Mannheim sind an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt, der zunehmende Fernverkehr stört den verbliebenen Regionalverkehr erheblich. Die DB strebt einen Abschluss des Raumordnungsverfahrens im Jahr 2004 an.

Die Deutsche Bahn AG favorisiert eine schnelle Direktverbindung entlang der Autobahnen A 5 und A 67 mit Vorbeifahrt an den Hauptbahnhöfen von Darmstadt und Mannheim. Auf besonderen Widerstand stößt die Vorbeifahrt an Mannheim, dem Verknüpfungspunkt unter anderem zur geplanten internationalen Schnellfahrstrecke Richtung Saarbrücken und Paris sowie Kern der Rhein-Neckar-Region. Lediglich über Verbindungsstrecken soll die Führung einzelner Züge in den Hauptbahnhof der 325.000 Einwohner zählenden Stadt möglich sein.

Indes ist auch um die Einbindung bzw. Nichteinbindung Darmstadts ein heftiger Streit entbrannt. Mehrere Varianten sehen die Anbindung Darmstadts vor, allerdings in unterschiedlicher bzw. unzureichender Qualität. Neben »Schleifenlösungen" gibt es auch die sehr problematische Idee einer Führung des gesamten Hochgeschwindigkeitsverkehrs durch den Jugendstilbahnhof. Aus ökologischen Gründen gibt es durchaus gute Gründe für eine weitgehende Trassenbündelung mit den Autobahnen. In Kombination damit gibt es für die Anbindung Darmstadts gute und realistische Ideen.

Die Umwelt- und Verkehrsverbände BUND, VCD und Pro Bahn & Bus bewerten die DB-Linienvarianten in der vorgelegten Form als nicht räum- und umweltverträglich. Sie fordern deutliche Optimierungen, die die besondere Schutzwürdigkeit des bereits von zahlreichen Eingriffen beeinträchtigten südhessischen Planungsraumes und die Lärmbelastung der Bevölkerung ausreichend berücksichtigen. Die AG der Naturschutzverbände gab ein externes Gutachten zur Umweltverträglichkeit Bahn lässt noch viele Fragen offen in Auftrag, das deren Stellungnahme ergänzte.

Pro Bahn & Bus hat - in Zusammenarbeit mit den VCD-Landesverbänden Hessen und Baden-Württemberg - eine eigene Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren verfasst, in der besonders auf die Erfordernisse einer wirklich zukunftsgerechten



Linienkarte des Abschnittes Frankfurt/Main nach Mannheim mit verschiedenen Streckenvarianten. (Karte: Pro Bahn und Bus)

Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes eingegangen wird.

Pikant dabei ist besonders, dass die »Region Starkenburg" sich zwar verbal stark für möglichst viele ICE-Halte in Darmstadt »einsetzt", kritische Fragen nach deren Zeitlage und Verknüpfbarkeit mit dem bestehenden Regionalzugangebot jedoch tunlichst aus dem Wege geht. Offenbar möchte man nicht in die Lage kommen, als ICE-Zubringer zusätzliche Züge bestellen zu müssen ...

Da das Regierungspräsidium Darmstadt noch zusätzlichen gutachterlichen Klärungsbedarf sieht, wird sich dessen Empfehlung voraussichtlich um mehrere Monate verzögern. Diese Zeit wollen die Verbände nutzen, um ihre Positionen weiter auszuarbeiten und in der Region zu diskutieren.

Die Deutsche Bahn AG strebt eine Verkürzung der Reisezeit Frankfurt - Stuttgart um 17 Minuten, von 70 auf 53 Minuten, an und sieht in einer möglichst direkten Führung aller Züge den Schlüssel zum wirtschaftlichen Erfolg. Von den insgesamt fünf Varianten zur Anbindung Darmstadts kann sich die DB wäh end eines Erörterungstermines im Rahmen des Raumordnungsverfahrens daher nur für die »Direttissima" ohne funktional nutzbare Anbindung von Darmstadt erwärmen.

Sinnvoll wäre eine solche geradlinige Umfahrung Darmstadts entlang der Autobahn in der Tat - allerdings mit zusätzlichem Bau je einer nördlichen und südlichen Verbindungsspanne, um Züge flexibel in den Darmstädter Hauptbahnhof und wieder zurück leiten zu können (»Bypass-Lösung"). Aber auch, wenn sich die Variante mit der Führung aller Züge entlang des bestehenden Gleisfeldes durch die Stadt durchsetzt, müsste sichergestellt werden, dass je zwei Bahnsteigkanten pro Richtung für den ICE in unmittelbarer räumlicher Nähe zu den bestehenden Anlagen des Hauptbahnhofes gebaut werden. Bisherige Überlegungen der DB sehen aus Platz- und Kostengründen einfach zu errichtende Bahnsteige fern der bestehenden Anlagen vor - und scheren sich überhaupt nicht um eine leistungsfähige Verknüpfung der NBS mit dem bestehenden Netz nördlich des Darmstädter Hauptbahnhofes. Der ICE-Teil des Bahnhofs müsste aber im Hinblick auf den Integralen Taktfahrplan so gebaut werden, dass Korrespondenzen ebenso möglich sind wie Halte im Blockabstand. Und dafür werden eben dauerhaft zwei Bahnsteigkanten pro Fahrtrichtung benötigt.

Insgesamt wird die alleinige Führung durch Darmstadt ohne Umfahrungsmöglichkeit entlang der Autobahn jedoch kritisch betrachtet, unter anderem auch deshalb, weil dann die gesamte Lärmintensität durchfahrender ICE und nächtlicher Güterzüge bebautes städtisches Gebiet belasten würde.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002637>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten