

Quelle: Mannheimer Morgen vom 22.2.2018

Verkehr: Bahn hält Gremium für unnötig – Bürgerinitiativen sind anderer Meinung

Streit um Projektbeirat für Neubaustrecke

22. Februar 2018

Autor: [Timo Schmidhuber \(imo\)](#)



Die ICE-Neubaustrecke soll im Mannheimer Norden an das bestehende Netz andocken. Bürgerinitiativen befürchten, dass durch sie auch mehr Güterzüge durchs Stadtgebiet rollen. Unser Bild zeigt die Walter-Pahl-Brücke in der Gartenstadt.

BILD: Rittelmann

Die südbadische Stadt Offenburg ist für viele von Bahnlärm geplagte Menschen ein leuchtendes Beispiel. Nicht nur, weil dort ab dem Jahr 2025 ein sieben Kilometer langer Tunnel für Güterzüge entstehen soll. Sondern auch, weil ein sogenannter Projektbeirat diesen Plan ausgearbeitet hat. Ein solches Gremium hält die Deutsche Bahn bei der ICE-Neubaustrecke zwischen Mannheim und Frankfurt „in dieser Form allerdings nicht mehr für nötig“, wie Sven Hantel, der Konzernbevollmächtigte für Baden-Württemberg, im Gespräch mit dieser Zeitung erklärt. „Vielmehr setzen wir mit dem bereits laufenden Beteiligungsforum bei der Neubaustrecke von Anfang an auf die Einbindung und den Dialog mit den Betroffenen.“ Die Mannheimer Bürgerinitiativen gegen Zuglärm dagegen pochen auch weiterhin auf einen Projektbeirat. Sie sind der Ansicht, dass sie mit Hilfe eines solchen Gremiums ihre Forderungen besser durchsetzen können – nämlich einen Tunnel oder eine oberirdische Stadumfahrung für Güterzüge. Im Offenburger Projektbeirat waren Bund, Land, Region (mit Kommunalpolitik und Bürgerinitiativen) sowie die Bahn vertreten. Das Gremium arbeitete beim Ausbau der Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel Trassenverlauf und Lärmschutz aus und formulierte eine Empfehlung, der der Bundestag folgte. Der Beirat war 2009 gegründet worden – nachdem es gegen die ursprünglichen Bahn-Pläne, die Ausbaustrecke mitten durch Offenburg zu führen, massiven Widerstand gegeben hatte. In der 60 000-Einwohner-Stadt hatten Bürger knapp 46 000 Einwendungen formuliert.

„Bundestag entscheidet“

„Der Projektbeirat war in dieser Situation ein wichtiges Instrument, um die Situation zu lösen“, sagt Hantel. „Wir haben daraus gelernt und nehmen uns bei der Neubastrecke die Zeit, die Beteiligten von Anfang an eng einzubinden.“

Gemeinsam mit den Verkehrsministerien von Hessen und Baden-Württemberg habe man Ende 2016 das Beteiligungsforum „Rhein/Main-Rhein/Neckar“ eingerichtet, das bisher drei Mal getagt hat. In dem Gremium kommen rund 100 Vertreter aus Politik, Kommunen, Verbänden und Bürgerinitiativen aus den Orten entlang der geplanten Strecke zusammen. Innerhalb des Forums gibt es fünf Arbeitsgruppen zu speziellen Themen – unter anderem die zur „Verkehrskonzeption“, die heute in Lampertheim tagt. „Von der Deutschen Bahn wird unter Berücksichtigung des Beteiligungsforums ein Bericht an das Bundesverkehrsministerium formuliert“, erklärt Jörg Ritzert, der Projektleiter für die Neubaustrecke, den Ablauf der Arbeit des Forums. Dieser Bericht enthalte eine mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz versehene Referenzstrecke, aber auch eventuelle Zusatzforderungen aus der Öffentlichkeit, zum Beispiel nach einem Tunnel oder einer Güterzugumfahrung. Für jede Variante würden die Vor- und Nachteile aufgeführt. „Am Ende muss der Bundestag entscheiden, denn der Bund finanziert das Vorhaben.“ Albert Bühler von der Initiative „Neuhermsheim ohne Bahnlärm“ kann die Argumentation der Bahn gegen den Projektbeirat nicht nachvollziehen: „Es gibt einen gravierenden Unterschied zwischen dem Beteiligungsforum und dem Projektbeirat.“ Im Forum könnten die Initiativen lediglich Vorschläge machen. „Im Projektbeirat dagegen haben die vier Mitglieder Bund, Land, Region und Bahn jeweils ein Mitspracherecht gehabt.“ So könne man mehr Druck erzeugen.

„Stärker aktiv begleiten“

Auch für Gunther Mair von der Bürgerinitiative „Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21“ reicht das Bürgerbeteiligungsforum als Instrument nicht. „Ob man es Projektbeirat oder anders nennt, notwendig ist ein politischer Prozess, der die Planung stärker aktiv begleitet“, sagt er. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung wie sie das Forum leiste sei eine Empfehlung des Verwaltungsverfahrensgesetzes und durchaus wichtig. Um voranzukommen wünscht sich Mair allerdings „eine effektivere Plattform mit demokratisch legitimierten Vertretern“. Die Region müsse sich politisch organisieren, was ja zum Teil schon geschehe, außerdem müssten Vertreter der Landesregierungen und des Bundesverkehrsministeriums an den Tisch.

Geplante Verbindung nach Frankfurt

- Die Bahn will eine zweigleisige, rund 60 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim bauen. Sie soll – so der Plan – **tagsüber von ICEs und nachts von Güterzügen** genutzt werden.
- Die Strecke sieht die Bahn als Lückenschluss im **Hochgeschwindigkeitsnetz**. Mit der Nachnutzung durch Güterzüge will sie Bestandsrouten von Lärm entlasten.
- Der Baubeginn ist noch offen. **Unklar** ist auch, wo die Trasse genau verlaufen soll. Für den Bereich zwischen Lorsch und Mannheim ist lediglich ein Korridor festgelegt. Bis 2019 soll die Route laut Bahn feststehen.
- In Mannheim gibt es schon länger die Angst, dass eine im Norden andockende Neubaustrecke zu **noch mehr Güterzugverkehr** im Stadtgebiet führt. Bürgerinitiativen fordern deshalb einen Güterzugtunnel oder eine oberirdische Umfahrung.
- Sie haben auch den Vorschlag gemacht, die Neubaustrecke komplett für den Güterverkehr vorzusehen und sie dann mit optimalem Lärmschutz auszustatten. In der heutigen **nicht-öffentlichen Sitzung** der Arbeitsgruppe des Beteiligungsforums geht es unter anderem um diese Frage – und um weitere Möglichkeiten der Streckennutzung.