

## Ein dickes Brett

Vor gut einem Jahr schlug die Nachricht auf, die erst für erregte Debatten sorgte, dann etwas in den Hintergrund trat, jetzt aber beginnt, die Politiker nachhaltiger zu beschäftigen: Es geht um die zwei zusätzlichen Gleise, die die Bahn für das erwartete Mehraufkommen beim Güterverkehr auch in der Region bauen will.

Die Älteren werden sich noch an das langwierige Verfahren erinnern, bevor die ersten Züge auf der Schnellbahn-

## Kommentar

strecke Mannheim – Stuttgart quer durch den Bruchsaler Müllberg führen. Der damals betriebene und notwendige Aufwand bei Planung und Einbeziehung der Bürger wird im Vergleich zu dem, was jetzt kommt, gerade noch unter der Lupe erkennbar sein.

Schon in der sehr frühen Phase des Projekts „neue Gleise“ wird deutlich, wie schwierig es werden wird, dafür eine weitgehend akzeptierte Trasse zu finden. Da wird ein sehr dickes Brett gebohrt. Positiv ist, dass die Grundüberlegung „mehr Güter auf die Schiene“ ernsthaft wohl von niemand in Frage gestellt wird. Matthias Kuld



AUCH IN WEINGARTEN wird deutlich, dass für weitere Gleise entlang der Bahnbestandsstrecke von Bruchsal nach Karlsruhe wohl kein Platz ist. Das Thema zusätzlicher Schienenkapazitäten besprach die Spitze des Regionalverbands jetzt in Berlin beim Bund. Foto: Lothar

# Wohin mit den Güterzügen?

## Diskussion um zusätzliche Gleiskapazitäten: Regionalverband im Bundesverkehrsministerium

Von unserem Redaktionsmitglied  
Matthias Kuld

**Karlsruhe/Berlin.** Wo wird die Bahn zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe die zwei zusätzlichen Gleise für den Güterverkehr bauen, die ein Element der Ferntrasse von Rotterdam bis Genua sein sollen? Wird sie dort überhaupt bauen? Kommt eventuell wieder die linksrheinische Seite und damit auch erneut die „Dammerstocker Kurve“ bei Karlsruhe ins Spiel? Das Thema hat im nördlichen Landkreis schon viele Diskussionen ausgelöst (die BNN berichteten mehrfach). Um sich Klarheit über die Vorgehensweise und den Zeitplan des Bundes zu verschaffen, war jetzt Landrat Christoph Schnaudigel als Vorsitzender des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein mit dem Bundestagsabgeordneten Olav Gutting und Regionalverbandsdirektor Gerd Hager bei Verkehrsstaatssekretär Norbert Barthle.

Für die Region sprachen sie sich für ein transparentes, öffentliches Beteiligungsverfahren aus, wie es bereits im Rhein-Main-Neckar-Raum angelaufen ist. Nach Angaben des Regionalverbandes sagte Staatssekretär Barthle bereits jetzt ein analoges Verfahren zu. Mit dem Auftakt könne jedoch frühestens im nächsten Jahr gerechnet werden. Denn der Bund wartet laut einer Pressemitteilung noch die Ergebnis-

### Öffentliche Beteiligung läuft frühestens 2018 an

se aus der sogenannten „Knotenstudie Mannheim“ im Jahr 2018 ab. Diese Studie soll die Entwicklung des in der Zukunft erwarteten Zugverkehrs rund um Mannheim abbilden, erklärt Landrat Schnaudigel. Darauf aufbauend könne man dann überlegen, wo die zusätzlichen Kapazitäten für den Güterverkehr Richtung Süden weitergeführt werden. Wenn die Studie vorliegt, werde das

Bundesverkehrsministerium die Region über die neuesten Erkenntnisse und den weiteren Verfahrensablauf informieren.

„Dieses Gutachten wird eine wesentliche Grundlage für die sachliche Diskussion auch über die künftigen Wege des Schienengüterverkehrs durch unsere Region sein“, macht Schnaudigel deutlich.

Vor diesem Hintergrund lege der Regionalverband großen Wert darauf, bereits in den laufenden Beteiligungsprozess im Rhein-Main-Neckar-Raum aktiv eingebunden zu sein, ergänzt Hager. Diese Erkenntnisse würden dann frühzeitig in der Arbeitsgruppe Schienengüterverkehr des Regionalverbandes diskutiert, die zuletzt Ende Februar tagte, so die Mitteilung.

Das Gesamtprojekt „zusätzliche Gleiskapazitäten zwischen Mannheim und Karlsruhe“ könnte nach Einschätzung

des Regionalverbands frühestens in 20, 25 Jahren realisiert sein. Schon bis zur konkreten Trassendiskussion dürften noch mehrere Jahre verstreichen.

Als wichtig erachtet Schnaudigel, dass das Vorhaben nicht mehr nur als „Ausbaustrecke“, sondern inzwischen als „Neubau-/Ausbaustrecke“ im Bundesverkehrswegeplan geführt wird. Hier geht es ins Detail: An Neubaustrecken werden andere – nämlich höhere – Forderungen bezüglich des Lärmschutzes gestellt als an Ausbaustrecken. Der Lärmschutz wurde aber schon in den ersten Diskussionen von Kommunalpolitikern als zentrales Element genannt, wenn es zu einer Realisierung kommt.

Für Landrat Schnaudigel ist wichtig, dass „wir jetzt eine Zeitachse haben“. Gleiches gilt für die Zusage, dass die Region Mittlerer Oberrhein das gleiche transparente Verfahren der Bürgerbeteiligung bekommen soll, wie es weiter nördlich etabliert wurde. ■ Kommentar