Badische Neueste Nachrichten | Bruchsaler Rundschau | AUS DER REGION | 19.06.2018 Seite 27

Wohin mit den Güterzügen?

Der Bund rechnet mit einem Zuwachs, den überlastete Strecken nicht aufnehmen können: Neue Gleise sind notwendig

Kreis Karlsruhe. Wo rollen in etwa 20 Jahren die Güterzüge zwischen Mannheim und Karlsruhe? Gibt es eine neue Bahntrasse? Wird eine bestehende ausgebaut? Stand heute weiß die Antwort niemand. Wie das Bundesverkehrsministerium aber bestätigt, wird auf der Achse von Rotterdam nach Genua „für den gesamten Mittelrheinkorridor zwischen Köln und Karlsruhe in den nächsten Jahren eine erhebliche Steigerung des Verkehrs auf der Schiene erwartet" – und es werden zusätzliche Gleise benötigt. Die vorhandenen Kapazitäten reichen nicht aus. Die Diskussion in der Sache läuft. Die Bahn hält sich mit Auskünften zurück: Man habe noch keinen Planungsauftrag, sondern untersuche zunächst nur die Rahmenbedingungen dieses großen Projekts, zu dem unser Redaktionsmitglied Mathias Kuld Fragen und Antworten zusammengestellt hat.

Wo fahren die Güterzüge künftig?

Das kann im Moment niemand sagen. Es gibt zwei Fakten. Das Thema ist im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf enthalten, wobei es konkret um den Abschnitt „Molzau" – Graben-Neudorf – Karlsruhe mit einem dritten Gleis bis Durmersheim geht. Stand heute gibt es dafür keine greifbare Planung. Wichtig ist zudem, dass das Projekt als „Neubaustrecke/Ausbaustrecke" läuft – das lässt alle Möglichkeiten offen.

Aber man kann doch mal auf die Landkarte schauen …

Das kann man tun, aber die Bahn wird es nicht: Dort heißt es, man warte auf einen konkreten Planungsauftrag, um dann letztlich eine Trasse vorzuschlagen, die versucht, allen Belangen – von Wirtschaftlichkeit bis Umweltschutz – möglichst umfassend gerecht zu werden.

Trotzdem: Wo könnte die Bahn, falls erforderlich, bauen?

Grundlage ist das bestehende Netz. Von Mannheim kommt man bis südlich Wiesental auf vier Gleisen nach Süden, danach sind es nur zwei bis Karlsruhe – und die sind hoch belastet. Das passt kaum mehr etwas drauf. Man gelangt auch über Heidelberg und Bruchsal nach Karlsruhe – dort gilt ebenso: hoch belastet. Beiden Trassen gemein ist, dass sie durch enge Ortslagen führen. Man kann auch in die Pfalz schauen: Für den „Korridor Mittelrhein" hat der Bund auch dort hingeblickt. Die „Große Pfalzlösung" mit Ausbau und Elektrifizierung des Streckenzuges von Bingen über Hochspeyer nach Karlsruhe wurde im Zuge der Untersuchungen zum Korridor Mittelrhein ebenfalls betrachtet. Im Ergebnis stellten die Gutachter des Bundes allerdings fest, dass – so das Verkehrsministerium – kein Bedarf für einen solchen Ausbau besteht.

Fragen und Antworten

Was ist die „kleine Pfalzlösung"?

Da ginge es um einen Schienenweg entlang des Rheins. Dazu hat der Bund schon eine Tendenz entwickelt: Erste Planungen für Veränderungen südlich Mannheims bis Karlsruhe sollen beginnen, sobald die Knotenuntersuchung Mannheim abgeschlossen ist, was voraussichtlich im dritten Quartal 2018 der Fall sein soll. Dann können auch Aussagen zu der bisher in den Knotenmaßnahmen enthaltenen „Dammerstocker Kurve" als Bestandteil der „Kleinen Pfalzlösung" gemacht werden, so das Verkehrsministerium. Allerdings: Aufgrund der rechtsrheinisch geplanten Neu- und Ausbaustrecke sei diese Kurve nach den vorliegenden Zwischenergebnissen voraussichtlich nicht mehr erforderlich.

Was ist die „Dammerstocker Kurve"?

Die müsste wohl gebaut werden, wenn die Güterzüge links des Rheins führen, über die Brücke Maxau auf die badische Seite kämen und dann auf der „Dammerstocker Kurve" nach Süden eingeschleift werden müssten.

Dann wird also die rechte Rheinseite im Fokus stehen …

Da gibt es rein theoretisch drei Ansätze: die Ausbauvarianten Graben-Neudorf – Karlsruhe, Graben-Neudorf – Bruchsal – Karlsruhe oder etwas ganz anderes.

Was hat es mit der „Knotenstudie Mannheim" auf sich?

In ihr wird der gesamte Komplex diskutiert: Wie kommen die Züge von Norden nach Mannheim, um Mannheim herum? Wie geht es weiter Richtung Karlsruhe?

Wo steht die regionale Politik?

Der Vorsitzende des Regionalverbandes, Landrat Christoph Schnaudigel, hat den Bundesverkehrsminister gefragt, warum die „kleine Pfalzlösung" nicht weiter verfolgt werde. Er machte deutlich, dass die Konsequenz davon wäre, dass die Steigerung des Schienengüterverkehrs allein auf der rechten Rheinseite abgefahren werde. Er machte zudem auf die Havarie im Rastatter Tunnel und die Anfälligkeit der Schieneninfrastruktur ohne leistungsfähige Alternativen aufmerksam. Das Ministerium antwortete, dass die „ablehnende Haltung zur ‚Kleinen Pfalzlösung' nach wie vor" bestehe. Man freue sich aber, wenn der Regionalverband „bei der Definition der rechtsrheinischen Streckenführung" mitwirke. Der Landrat ist mit Blick auf einen Ausweichverkehr im Katastrophenfall (wie auch der FDP-Bundestagsabgeordnete Christian Jung) aber weiter der Ansicht, dass es dafür auch linksrheinischer Trassenvarianten bedarf.

Wie geht es weiter?

Nach Veröffentlichung der Knotenstudie soll der Dialog mit der Bürgerschaft eingeleitet werden.