Bahn will bis 2023 Klarheit über Trasse

Strecke Mannheim–Karlsruhe: Bürgerbeteiligungsverfahren soll noch im November beginnen

Von unserem Redaktionsmitglied

Theo Westermann

Lärm in Hagsfeld: Die Bahn will ihre Güterverkehrskapazitäten deutlich erhöhen und die Bahnstrecke zwischen Mannheim und Karlsruhe ausbauen. Gegen weitere Gleise quer durch Hagsfeld und Graben-Neudorf gibt es aber massiven Widerstand.Foto: Jörg Donecker

Seit vielen Jahren ist der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Mannheim und Karlsruhe und weiter nach Basel im Fokus der politischen Debatte. Die bisherigen Gleise können den Güterverkehr nicht mehr ausreichend bewältigen. Doch ein möglicher Ausbau der bestehenden Strecke birgt ein hohes Konfliktpotenzial im Stadt- und Landkreis Karlsruhe. Nun hat die Bahn festgelegt, wie der Planungsprozess und die Suche nach Alternativrouten in den kommenden Jahren laufen soll.

Lange Zeit war es relativ ruhig, nun kommt Bewegung in die Sache. Die Deutsche Bahn AG und die Vertreter des Landes und der Kommunalpolitik haben nun festgelegt, wie der Planungsprozess für den seit vielen Jahren diskutierten Ausbau der Bahnstrecke zwischen Mannheim, Graben-Neudorf und Karlsruhe zeitlich stattfinden soll. Die Quintessenz: Man will einen räumlich weiten Blick auf alle möglichen Alternativen nehmen. Das entsprechende interne Konzept liegt den BNN vor. Ein möglicher Ausbau der direkt durch Friedrichstal, Blankenloch und Hagsfeld führenden Gleise ist dort angesichts befürchteter Potenzierung des Lärms Konfliktstoff allererster Güte. Die politischen Repräsentanten der Region wurden in der vergangenen Woche informiert. Bereits im Februar 2020 wurden erste Planungsleistungen an Fachbüros vergeben. Zur Zeit laufen Abstimmungen zur Methodik für die Trassensuche. Als „groben Untersuchungskorridor“ wird die gesamte Rheinebene zwischen Pfälzer Wald und Kraichgau angegeben. „In Hinblick auf ein späteres Planfeststellungsverfahren müssen zur Ermittlung einer

rechtssicheren Vorzugsvariante alle ernsthaft in Betracht kommenden Trassenvarianten untersucht worden sein," heißt es dazu in dem Papier. Eine erst nachträgliche Prüfung von alternativen Varianten (im Anhörungsverfahren oder später) würde einen erheblichen Mehraufwand verursachen, heißt es weiter.

Vorstellungstermin

in Karlsruhe geplant

Am 12. November soll es in Karlsruhe eine öffentliche Veranstaltung geben, um die Bürgerbeteiligung zu starten – allerdings nur online. Der Ausbau der Trasse ist Teil des Bundesverkehrswegeplans 2030. Ziel des gesamten Prozesses soll es sein, eine „Vorzugsvariante" aus umweltfachlicher und raumordnerischer Sicht vorzuschlagen, daraus soll eine „Antragsvariante" entstehen, die wirtschaftliche und technische Aspekte berücksichtigt. Im ersten Quartal 2021 sollen bereits Linienvarianten und Trassenkorridore vorliegen. Bis zum dritten Quartal 2022 soll eine Festlegung der „Antragsvariante" erfolgen und Anfang 2023 soll die „Raumordnungsunterlage" erstellt sein. Das Raumordnungsverfahren ist für das Jahr 2023 angesetzt.

Hintergrund ist die von der Politik gewollte und in Verträgen – etwa mit der Schweiz – festgelegte Kapazitätserweiterung für den Güterverkehr auf der Schiene. Die Bahn erwartet auf der europäischen Hauptroute Rotterdam–Genua stark steigenden Güterverkehr. Deutschland ist massiv im Verzug. Das gilt auch für die Hauptstrecke über Mannheim, Graben-Neudorf und Karlsruhe nach Süden. Eine 2015 durch das Bundesverkehrsministerium vorgestellte Korridorstudie empfahl unter anderem den vierspurigen Ausbau zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe. Außerdem empfahl die Studie ein drittes Gleis zwischen Karlsruhe und Durmersheim. Als die Pläne öffentlich wurden, forderte der Regionalverband 2015 bereits in einer Karlsruher Erklärung: „Akzeptanz bei den Menschen erfordert einen vorausschauenden Lärmschutz entlang des Korridors, sowohl bei der Trassenwahl als auch beim Betrieb, sowohl beim rollenden Material als auch an der Strecke und an den Gebäuden." Auch der Karlsruher Gemeinderat verabschiedete 2015 eine Resolution. Ein viergleisiger Ausbau durch Hagsfeld und Rintheim „ohne eine ausführliche Prüfung und Abwägung von möglichst großräumigen Alternativrouten und der Prüfung einer Tunnellösung" wurde abgelehnt. Hier hatte offenbar der massive Bürgerprotest seine Wirkung nicht verfehlt. An dieser Haltung der kommunalen Gremien hat sich in den vergangenen fünf Jahren im Grunde nichts verändert. Erst im vergangenen Juli betonten Vertreter der Region noch einmal den Wert der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung. Kommunalpolitiker betonen seit Jahren die Sinnhaftigkeit einer Suche auch auf der linksrheinischen Seite und eines Anschlusses im Elsass. Ein zunächst angedachter Bypass über die Pfalz, den Rhein bei Karlsruhe und die sogenannte Dammerstocker Kurve durch den Karlsruher Westen wieder auf die Hauptstrecke ist seit Jahren vom Tisch.