

Entwurf einer Begründung für *Neckarauer Übergang^{plus}*

Das RP Karlsruhe hat den Planfeststellungsbeschuß „Erneuerung des Neckarauer Übergangs“ am 28.08.2006 erteilt (Az.: 15-3871.1-MVV/23).

Einer vom Umweltforum Mannheim vorgeschlagenen Aufweitung der neu zu bauenden Brücke über die Gleisanlagen der DB ist nicht entsprochen worden.

Die Spannweite der geplanten neuen Brücke bietet keinen Platz für eine neu zu schaffende Umsteige-Haltestelle zwischen S-Bahnen, Straßenbahn und Bussen. Ebenso wird es nicht möglich sein, die auf der Ostseite auf den Hbf Mannheim zulaufenden Eisenbahnstrecken¹ niveaufrei miteinander zu verknüpfen. Schwierige Betriebszustände und Fahrtzeitverlängerungen im Bahnknoten Mannheim Hbf werden zu einem künstlich herbeigeführten Kapazitätsengpaß führen – dagegen hilft dann nur noch ein Bypass an Mannheim vorbei.

Auf der westlichen Riedbahn (WER) zwischen Mannheim Hbf. und Mannheim-Luzenberg/Waldhof behindern derzeit Nahverkehrszüge und S-Bahnen den Schienenpersonen-Fernverkehr (SPFV). Die von der Stadt Mannheim und der Metropolregion Rhein-Neckar geforderte ausschließliche Anbindung der Neubaustrecke (NBS) Frankfurt-Mannheim an den Hauptbahnhof Mannheim und die auch von der DB AG erwarteten Mehrverkehre über die NBS verschärfen noch diese Situation.

Die Lösung liegt in der Verlegung des Schienenpersonen-Nahverkehrs (SPNV) von der WER auf die zweigleisig ausgebaute und ertüchtigte östliche Riedbahn (zwischen Mannheim Hbf und Mannheim-Luzenberg/Waldhof).

Durch die jetzt planfestgestellte Spannweite des Neckarauer Übergangs wird diese Lösung aber verhindert.

Der Stadt Mannheim, dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) waren diese Zusammenhänge nicht bekannt. Sie sind auch nicht im Planfeststellungsverfahren erörtert und abgewogen worden.

Um künstliche Kapazitätsengpässe im Bahnknoten Mannheim Hbf und damit die Begründung für einen Bypass an Mannheim vorbei zu verhindern, fordert das Umweltforum Mannheim für den Neubau des Neckarauer Übergangs eine ausreichende Spannweite vorzusehen. Diese muss ermöglichen, dass DB-Nahverkehrszüge und S-Bahnen über die Östliche Riedbahn fahren können und damit die Kapazität der Westlichen Riedbahn für den Fernverkehr der NBS Frankfurt-Mannheim mit Führung über den Hauptbahnhof zur Verfügung steht.

Eine geringfügige Planungs- und Bauzeitverlängerung ist angesichts dieser historischen, für die Stadt Mannheim und die Metropolregion Rhein-Neckar so bedeutsamen Entscheidung hinnehmbar.

¹ Rheintalbahn, Hochgeschwindigkeits-Strecke Stuttgart-Mannheim, Bahnstrecke Heidelberg-Mannheim, Güterzuggleise aus Rbf Mannheim ins Linksrheinische, Östliche Riedbahn mit POS (ICE/TGV-Verkehre Paris-Ostfrankreich-Süddeutschland). Zusätzlich muss noch bestimmt werden, ob im Hbf Mannheim Richtungs- oder Linienbetrieb herrschen soll.