

ROV-Trasse bleibt auf dem Abstellgleis

Erörterungstermin über ICE-Neubaustrecke beendet / Keine Entscheidung für eine Variante

Von unserem Redaktionsmitglied
Bernhard Zinke

Darmstadt. Ohne einen Trassensieger ist gestern der dreitägige Erörterungstermin über den hessischen Teil der ICE-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar zu Ende gegangen. Nach Ansicht von Verhandlungsführer Bernd Rohrmann haben alle fünf Streckenvarianten zwischen Frankfurt und Viernheim/Lampertheim, die die Bahn vorgelegt hat, wichtige Vor- und Nachteile. Diese gelte es jetzt zusammenzuführen und eine abschließende landesplanerische Bewertung vorzulegen. Dazu stehen allerdings noch Gutachten beispielsweise über Fahrgastpotenziale aus, die die Bahn in den kommenden Tagen nachlegen will. Aber auch zwingende EU-Umweltschutzregeln müssen noch berücksichtigt werden.

Am Ende der dreitägigen Erörterung stand keine direkte Entscheidung an. Vielmehr diene der Termin dem nochmaligen Gedankenaustausch aller Beteiligten, erläuterte der Darmstädter Regierungspräsident Gerold Dieke. Zugleich bekräftigte er den festen politischen Willen des Landes, einen Halt in Darmstadt im folgenden

Planfeststellungsverfahren „mit aller Macht“ durchzusetzen. Dazu müssten aber noch rechtliche Fragen geklärt werden.

Die Trasse, die der Raumordnungsverband (ROV) Rhein-Neckar als Alternative ins Spiel gebracht hatte, die aber nicht Gegenstand des Verfahrens ist, hat nach Einschätzung von Bahn-Projektleiter Hans-Josef Otterbein keine Chance – auch nicht als Abweichungsvariante einer offiziell zur Debatte stehenden Trasse. Fakt sei, dass die so genannte Mark-Variante nicht den Mehrverkehr von 24 Zügen aufnehmen könnte, die die Bahn auf der Neubaustrecke generieren will. Insofern komme sie schon aus wirtschaftlichen Gründen gar nicht in Betracht, sagte Otterbein unserer Zeitung gestern am Rande der Erörterung. Auch das Regierungspräsidium werde die Variante nicht zur tieferen Prüfung vorschreiben, wenn die Bahn als Trägerin des Vorhabens dies nicht wolle, so Dieke.

„Mit der neutralen Verhandlungsführung zufrieden, nicht aber mit dem Ergebnis.“ Diese Bilanz zog der Raumordnungsverband Rhein-Neckar. Die Bahn habe Fragen an sie nicht erschöpfend beantwortet, sagte Verbandsdirektor Christian Specht gestern. Die Bahn argumentiere

stets mit einem Mehrverkehr von 24 Zügen, bleibe aber immer die Antwort schuldig, woher die Züge kommen sollten. Die vom ROV vorgeschlagene Variante und eine Erträchtigung des Mannheimer Hauptbahnhofs könne durchaus zu Mehrverkehr führen. In diese Diskussion steige die Bahn aber nicht ein, kritisierte Specht.

Es könne nicht angehen, dass nur die betriebswirtschaftliche Sicht des Unternehmens bei diesem Projekt zähle. Immerhin kämen die Investitionskosten von 1,6 Mrd. Euro für die Strecke ausschließlich aus Steuermitteln. Schon aus diesem Grund müssten Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen der Region mit in die Planung einbezogen werden. Zwölf Prozent aller Forschungs- und Entwicklungsausgaben Deutschlands würden in Rhein-Neckar ausgegeben. Deshalb stünden die Mehrerlöse durch einen Bypass in keinem Verhältnis zum volkswirtschaftlichen Schaden durch vorbeifahrende Züge, so Specht.

Am Ende des Verfahrens steht auf hessischer Seite eine landesplanerische Beurteilung, über die die Regionalversammlung entscheiden muss. Auf dieser Grundlage wird das Eisenbahnbundesamt den exakten Streckenverlauf planen. bjz



Noch ist nicht über die ICE-Strecke durch Südhessen (unser Bild zeigt Lampertheim) entschieden. Doch die Gegensätze zwischen Bahn und Region sind deutlich. Archivbild: Stephan