

Mannheim, Frankfurt, 4. November 2010

Anbindung von Mannheim an die ICE Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Landesverbände Hessen und Baden-Württemberg des Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) sowie das Umweltforum Mannheim sehen mit großer Sorge die öffentlich geführten Diskussionen und die Forderungen zur Trassenführung und Anbindung Mannheims an die ICE Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar.

So wurde im ICE-Regionalforum Rhein/Neckar beschlossen, eine Bündelungstrasse südlich von Lorsch - die sogenannte „Konsenstrasse“ - zu präferieren, die auf hessischer Seite möglichst lange westlich geführt mit der BAB 67 gebündelt wird und dann mit einem Radius für Tempo 300 nördlich der BAB 6 nach Westen den Abzweig nach Mannheim einleitet. Nach der Unterquerung der BAB 6 nach Süden und Führung durch das Natura 2000- und Wasserschutzgebiet von Baden-Württemberg würde sie in Höhe von Mannheim-Schönau in die Riedbahntrasse einmünden. Gleichzeitig wird von dem Forum ein großer Bypass an Mannheim vorbei abgelehnt.

Bei diesem Beschluss des Regionalforums wurde ausdrücklich nicht die mögliche Bauweise der Trasse berücksichtigt. Die Politik geht vielmehr davon aus, dass die autobahngebündelte ICE-Trasse im parallel der Autobahn gelegenen, naturschutzfachlich wertvollen Wald- und Natura2000-Bereich in bergmännischer Tunnelbauweise oder im gedeckelten Trog erfolgt. Auch im Kurvenradius für die Trassenvariante von 300 km/h („T300“) wird von einer Überdeckung oder Tunnelbauweise ausgegangen. Sie ist jedoch aus Sicherheitsgründen hier kaum vorstellbar und sehr wahrscheinlich nicht machbar.

Bei Durchführung in offener Bauweise muss von einem Waldverlust in einer Schneise von etwa 80 Metern ausgegangen werden (30 Meter beiderseitiger Waldabstand und Trassenbreite sowie Zuwegung) und im Bereich der Bündelung mit der Autobahn von ca. 50 Metern (der Abstand zur Autobahn beträgt fünf bis zehn Meter je nach Bedingungen, die Trassenbreite und dem einseitigen Waldabstand auf der westlichen Seite von 30 Metern). Bei einer im sog. Vortrieb erfolgenden Trogbauweise und anschließender Deckelung würde ein Rodungsband von 20 Metern resultieren.

Nach Verlautbarungen von für die Trassenplanung zuständigen Bahnmitarbeitern wäre diese Bündelungsvariante aber nur dann akzeptabel, wenn zugleich ein großer Bypass an Mannheim vorbei

gebaut würde. Ansonsten wären die Eingriffe in die Natur und die erhöhten Minimierungs-, Ausgleichs- und Kompensationskosten mit wirtschaftlichen Argumenten nicht justiziabel zu rechtfertigen.

Die Unterzeichner sehen aufgrund der langen Strecke von etwa zwölf Kilometern in Hessen und drei Kilometern in Baden-Württemberg und bei Berücksichtigung der hier notwendigen Kurvenführung eine vollständige Tunnel- oder Trogführung als sehr unwahrscheinlich an, zumal T300 im Kurvenbereich ja auch für die von der Bahn beabsichtigten Ferngüterzüge in der Nacht gelten soll.

Andere Varianten, wie die „A 300“ oder die „Forsttrasse“ würden die Nachteile der Bündelungsvariante für die Natur in Hessen und/oder Baden-Württemberg sowie durch erhöhte Kosten noch gravierender ausfallen lassen.

Aus diesen Überlegungen und im Hinblick auf Eingriffe und Ausgleichsmöglichkeiten (einschließlich der dafür entstehenden Kosten für die bauliche Minimierung, Ausgleich und Kompensation) sehen die Naturschutzverbände und das Umweltforum Mannheim dagegen in der Variante "Mannheim-direkt" eine umweltverträgliche Variante, wenn die Trasse im etwa fünf Kilometer langen Waldbereich – davon nur etwa 710 Meter im Natura2000-Gebiet (FFH) - im sog. Vortrieb gebaut und im gedeckelten Trog geführt wird.

Dieser Trog könnte im Bereich von Lampertheim noch etwa zwei Kilometer in die Feldflur weiter geführt werden. Dadurch wird das gesetzlich im BNatSchG gebotene Zerschneidungsverbot im bisher geschlossenen Waldverbund auf eine 20 Meter breite Rodungsschneise im Waldbereich minimiert. Die anschließende Schüttung des Mutterbodens auf den Trogdeckel könnte durch kurze Notausstiegsplattformen unterbrochen und mit Buschwerk zusammenhängend gestaltet werden. Im Feldbereich kann die Trasse auch als leichter Hügel in Erscheinung treten (wie z.B. der „Pfingstbergtunnel“ der „alten“ Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart), der den Zugang zum Wald dahinter nicht unterbindet, das Landschaftsbild nicht gravierend beeinträchtigt und zusätzlich Schutz vor Lärm bietet. Die Trasse müsste, im Gegensatz zu den anderen Varianten, weder die BAB 6 unterqueren, noch im Kurvenradius geführt werden und auch nicht das Natura2000- und Wasserschutzgebiet auf Baden-Württembergischen Gebiet zerschneiden.

Diese, allerdings nur unter der Voraussetzung ihrer Führung im gedeckelten Trog akzeptable Variante, würde somit eine größtmögliche Schonung von Mensch, Natur und Landschaftsbild erlauben.

Die Unterzeichner bitten die hier vorgetragenen Aspekte in der weiteren Diskussion zu berücksichtigen und sind jederzeit zu einem Gespräch bereit. Abschließend möchten sie noch darauf hinweisen, dass diese erste länderübergreifende Stellungnahme der Verbände zu den bisher diskutierten Trassenvarianten keine Vorwegnahme der Beurteilung der später in das Planfeststellungsverfahren aufgenommenen Trasse bedeutet.

Mit freundlichen Grüßen

BUND Regionalverband Rhein-Neckar

gezeichnet

Richard Landenberger

Umweltforum Mannheim

gezeichnet

Andreas Schöber

BUND Hessen

gezeichnet

Brigitte Martin