

DAS NACHRICHTENPORTAL RHEIN-NECKAR

morgenweb

**VERKEHR:** Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann über die S-Bahn Rhein-Neckar und die geplante Schnellbahnstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim

## „ICE-Trasse entlang der A67 sinnvoll“

ARCHIV-ARTIKEL VOM SAMSTAG, DEN 19.09.2015

Von unserem Redaktionsmitglied Martin Geiger

**BERGSTRASSE.** Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir war beeindruckt vom ICE-Aktionstag vor einigen Wochen in Lorsch. Aber wie steht sein baden-württembergischer Amtskollege zu den Plänen für die neue Schnellbahntrasse? Schlechte Neuigkeiten verkündet Winfried Hermann in Sachen S-Bahn.

Herr Hermann, ursprünglich sollte Ende 2015 die zweite Ausbau-Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar fertig sein. Wann fahren die Züge wirklich auf allen neuen Linien?

Winfried Hermann: Die alten Zeitpläne sind aus vielerlei Gründen überholt. Der Wichtigste ist, dass man den Vorlauf für den s-bahngerechten und barrierefreien Umbau der Bahnhöfe unterschätzt hat. Die Deutsche Bahn als Bauherrin muss nun für die meisten Maßnahmen ein Planfeststellungsverfahren durchlaufen. Das ist die Vorgabe des Eisenbahnbundesamts, ohne das in diesem Bereich nichts geht. Und das dauert insgesamt drei Jahre.

Ist das Eisenbahnbundesamt also alleine schuld an der Verzögerung?

Hermann: Nein, die Probleme sind vielschichtig. Das Grundproblem ist, dass bei Baumaßnahmen die Abläufe zwischen Bund, Bahn, Ländern und Kommunen dringend verbessert werden müssen. So, wie das Verfahren heute ist, ist es unerträglich: Es ist intransparent und ineffizient, führt zu erheblichen Verteuerungen und dauert viel zu lange.

Darum ist der Start der S-Bahn-Erweiterung zuletzt auf Ende 2017 verschoben worden. Bleibt's dabei?

Hermann: Wir können uns inzwischen ausrechnen, dass es aufgrund der nun nötigen Planfeststellungsverfahren leider zu weiteren Verzögerungen kommen wird. Einen exakten Termin kann ich noch nicht nennen. Aber wir werden die Zeit nutzen, um ein wettbewerbliches Verfahren für den S-Bahn-Betrieb durchzuführen. An dessen Ende sollen dichtere Takte, neue, barrierefreie und komfortable Fahrzeuge und verträgliche Kosten stehen.

Ist garantiert, dass das alles bis Ende 2019 fertig ist?

Hermann: Die Zeitpläne müssen mit der Bahn als Bauherrin neu abgestimmt werden. Garantieren können wir zurzeit nichts, weil nicht absehbar ist, wann Baurecht besteht. Wir als Land tun jedenfalls alles, um weitere Verzögerungen zu vermeiden. Wir haben dazu das Personal beim Regierungspräsidium deutlich aufgestockt, um die Planfeststellungsverfahren zu beschleunigen. Wir erwarten von der Bahn und dem Eisenbahnbundesamt, dass sie ihrerseits vergleichbare zusätzliche Anstrengungen unternehmen.

Bei einer Fertigstellung nach 2019 gäbe es Finanzierungsprobleme, weil der Bund will, dass die Projekte Ende 2019 abgerechnet sind. Sonst fallen Fördergelder weg.

Hermann: Der Bund hat inzwischen erklärt, dass er ausgezahlte Fördergelder auch bei Verzug nicht zurückfordert. Und das Land hat den Kommunen garantiert, dass es bei S-Bahn-Projekten, die unverschuldet nach 2019 fertig werden, die ausfallenden Bundeszuschüsse übernimmt. Diese Garantie gilt!

Der zeitliche Druck besteht nur, weil das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, mit dem der Bund

Neubaumaßnahmen im Nahverkehr mit 60 Prozent bezuschusst, 2019 ausläuft. Sie plädieren schon lange für eine Nachfolgeregelung. Wie soll die aussehen?

Hermann: Die Fördersumme sollte nach Auffassung der Länder von jährlich 1,6 Milliarden moderat auf zwei Milliarden angehoben werden. Es sollte auch Zuschüsse für Erhaltungs- und nicht nur für Neubaumaßnahmen geben, denn große Teile unserer Infrastruktur müssen nicht neu gebaut, sondern saniert werden. Und das Ganze sollte auf 20 Jahre angelegt sein. Alle Verkehrspolitiker wissen, dass wir eine solche Regelung brauchen, aber leider haben schon mehrere Bundesregierungen das Thema einfach ignoriert.

Ein anderes Schienen-Thema: Viele machen sich Sorgen um den Verlauf der geplanten Schnellbahntrasse zwischen Mannheim und Frankfurt.

Hermann: Die Verstärkung der Strecke Frankfurt-Mannheim ist dringend notwendig. Und die inzwischen durchgeführte Korridorstudie ist zu dem Schluss gekommen, dass es gut wäre, wenn man die neue Strecke entlang der Autobahn 67 führt. Das ist sicherlich ein sinnvoller und flächensparender Ansatz.

Wie führt man die Trasse dann weiter nach Mannheim?

Hermann: Das ist die entscheidende Frage. Denn für mich gilt nach wie vor der Grundsatz: kein Bypass an Mannheim vorbei. Hier ist das Land immer dem Votum der Region gefolgt. Diese Festlegung könnte aus meiner Sicht höchstens von Mannheim und der Region Rhein-Neckar selbst aufgehoben werden. Wir müssen in jedem Fall eine flächenschonende, menschenfreundliche und umweltverträgliche Trasse finden.

Sind Tunnel realistisch?

Hermann: Tunnel sind leider sehr teuer. Wenn am Ende Grenzwerte anders nicht eingehalten werden können, muss man auch darüber oder über partielle Einhausungen nachdenken. Dann ist man aber schnell bei einer oder zwei oder drei Milliarden Euro, je nach Länge. Deshalb sehe ich das eher nicht.

Samstag, 19.09.2015



### Exquisit kochen: Köstliche Speisen wie aus dem Restaurant

Schonende Zubereitung,  
aromatischer Geschmack,  
einfache Handhabung — dank  
moderner Technik zaubern Sie auch zu Hause Braten,  
Aufläufe oder Kuchen in Profi-Qualität. >> [mehr](#)

Anzeige "Tunnel sind leider sehr teuer. Deshalb sehe ich das eher nicht."

#### ZUR PERSON: WINFRIED HERMANN

Am 19. Juli 1952 wurde er in Rottenburg am Neckar geboren. Dort ist er auch aufgewachsen.

1982 trat er den Grünen bei. Von 1992 bis 1997 war er deren Landesvorsitzender in Baden-Württemberg. Er saß in Land- und Bundestag und ist seit Mai 2011 Minister für Verkehr und Infrastruktur.

Hermann ist verheiratet und hat eine Tochter. red