

Nahverkehr: Zweite Stufe soll statt bis 2015 erst drei Jahre später abgeschlossen sein / Kommunen befürchten Finanzierungsprobleme

S-Bahn-Ausbau verzögert sich bis 2018

Von unserem Redaktionsmitglied Michaela Roßner

Rhein-Neckar. Nicht Ende 2015, sondern erst Ende 2018 sollen die fünf Strecken der S-Bahn Rhein-Neckar auf der Nord-Süd-Achse betriebsbereit sein: Das hat die Deutsche Bahn AG gestern dem Verwaltungsrat des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) bekannt gegeben. Der Verkehrsverbund möchte nun prüfen, ob die Bahn damit gegen bestehende Verträge verstößt. Die betroffenen Gemeinden kämpfen für eine Überarbeitung des Bauzeitenplans und befürchten durch die Verzögerung finanziellen Schaden.

Als "nicht akzeptabel" bezeichnet ZRN-Vorsitzender Christian Specht den nun vorgelegten Zeitplan. Man habe den Verantwortlichen der Bahn als "Hausaufgabe" bis Jahresanfang aufgegeben, Alternativen auszuarbeiten - etwa verschiedene Bauwerke parallel zu realisieren oder anders zusammenzufassen. "Wir bestehen auf Vertragserfüllung", betont der Heidelberger Oberbürgermeister Eckart Würzner. Und Werner Schreiner, Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN), fordert einen neuen Zeitplan, "der möglichst nah an den ursprünglich verabredeten Termin heranreicht". Und Matthias Wilkes, Landrat des Kreises Bergstraße, will "politisch Druck aufbauen", um die Verschiebung zu verhindern.

Umbau von 118 Bahnsteigkanten

Der zweite Ausbauabschnitt umfasst fünf Strecken: Ludwigshafen-Mainz, Mannheim/Friedrichsfeld-Darmstadt, Mannheim-Biblis, Mannheim-Karlsruhe (über Graben-Neudorf) und Heidelberg-Bruchsal. Insgesamt sind das 90 Bahnsteige an 47 Stationen, die auf einer Länge von 210 Metern auf eine Höhe von 76 Zentimetern gebracht werden müssen - 118 Bahnsteigkanten auf der Nord-Süd-Achse.

Eine Notiz aus dem Stuttgarter Landtag von Ende Oktober hatte die Verantwortlichen der Region alarmiert. Demnach überarbeite man den Rahmenplan für die Umsetzung der zweiten Ausbaustufe und schließe nicht aus, dass es bei einigen Abschnitten "zu zum Teil erheblichen Verzögerungen kommen" könne, referierte Specht gestern bei einem Pressegespräch im Mannheimer Stadthaus. Daraufhin habe man Bahnvertreter eingeladen, sich vor dem ZRN-Verwaltungsrat zu erklären. Eckart Fricke, Konzernbevollmächtigter der Bahn in Baden-Württemberg, redet nicht lange um den heißen Brei herum: Die zweite Ausbaustufe sei eine "bauliche und logistische Herausforderung". Die "Diskussionsgrundlage", die man dem ZRN vorstellte, sehe vor, dass erst Ende 2018 alles fertig sein wird.

Mit dem geänderten Investitionsrahmenplanentwurf des Bundes, der Bahn-Infrastrukturmaßnahmen im Volumen von etwa 220 Millionen Euro auf Eis legt - darunter Verschwenkungen im Mannheimer Westen und Osten sowie den Ausbau des Knotenpunktes Mannheimer Hauptbahnhof - habe die Verzögerung nichts zu tun: "Da habe ich mich extra heute Morgen noch beim Bundesministerium in Berlin versichert", erklärt Werner Schreiner, der eigentlich im Frühjahr den Betrieb der neuen Linien europaweit ausschreiben wollte.

"Die Planungsabläufe haben deutlich länger gedauert als kalkuliert", sieht Bahnsprecher Fricke eine Hauptsache für den S-Bahn-Aufschub. Zusätzliche Anforderungen hätten sich laut Schreiner auch durch geänderte europäische Richtlinien ergeben. Der neue Zeitplan könnte den ZRN in Bedrängnis bringen: Bis 2019 müssen alle Projekte abgeschlossen und abgerechnet sein, die nach dem Bundes-GVFG-Programm gefördert werden. Ein Folgeprogramm ist nicht in Sicht.

Gute Nachrichten gibt es hingegen zum Umbau des S-Bahn-Haltes Mannheim-Friedrichsfeld: Die Kommunen haben eine noch im Juni vertagte Finanzierungsvereinbarung betroffen. Der Rhein-Neckar-Kreis trägt mit gut 1,4 Millionen Euro fast die Hälfte des Kommunalanteils, Heidelberg (116 000 Euro) und Mannheim (knapp 1,3 Millionen Euro) schultern die andere Hälfte. Insgesamt kostet der Ausbau 8,4 Millionen Euro.

Kommentar

Anschluss nicht verpassen

Michaela Roßner sieht im S-Bahn-Verzug Gefahren

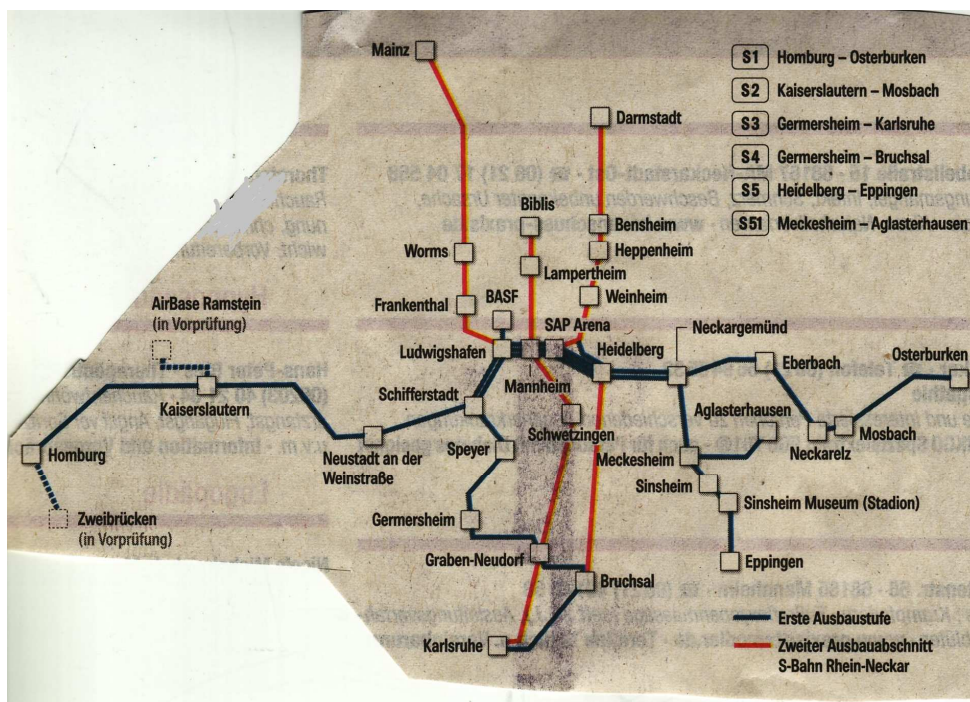
Jetzt gilt's: Die Region muss für den zügigen Weiterbau am S-Bahn-Netz kämpfen. Denn sonst besteht die Gefahr, dass sie auf der Nord-Süd-Achse doch noch abgehängt wird.

Auf hartnäckige Nachfrage rückt die Deutsche Bahn AG nun damit raus, dass der bisher avisierte Zeitplan nicht eingehalten werden könne. Statt Ende 2015 soll es nun 2018 werden. Drei Jahre sind, betrachtet man die Entstehungsgeschichte der S-Bahn Rhein-Neckar, die 1973 mit einem Beschluss begann und ab 2003 rollte, vielleicht nicht gerade viel. Doch dass der Weiterbau bisher weder planungs- noch finanzierungsrechtlich fixiert ist, lässt zu viele Türen offen.

Und zu viele Unsicherheiten: Der Termin Ende 2018 rückt gefährlich nahe an das Auslaufen der Bundesförderprogramme nach dem GVFG (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) heran; die Projekte müssen bis 2019 abgerechnet und umgesetzt sein. Niemand weiß genau, wie sich die Finanzen der Kommunen in den nächsten Jahrzehnten entwickeln werden. Nach einem goldenen Zeitalter sieht es indes ganz sicher nicht aus.

Es ist bereits die zweite schlechte Nachricht binnen einer Woche für die Region: Gerade erst wurde bekannt, dass mehrere Projekte, wie der Ausbau des Mannheimer Knotenpunktes Hauptbahnhof, auf Eis gelegt wurden - sie sind nicht mehr im Investitionsrahmenplan des Bundes aufgeführt.

Das alles soll - knapp drei Wochen nach der Volksabstimmung über Stuttgart 21 - Zufall sein? Kritiker haben sicher Recht, wenn sie befürchten, dass das milliarden schwere Großprojekt Stuttgart 21 andere Projekte ausbremst. Das gilt es zu verhindern





Auf der Nord-Süd-Achse verzögert sich der Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar um bis zu drei Jahre. Bis 2018 sollen die 47 Stationen auf fünf Strecken umgebaut sein. BILD: VENUS

Mannheimer Morgen 20. Dezember 2011