

# Erleichterung in der Region

Von unserem Redaktionsmitglied

**Matthias Kros**

**MANNHEIM.** Für Erleichterung in der Rhein-Neckar-Region hat gestern der überarbeitete Bedarfsplan Schiene des Bundesverkehrsministeriums gesorgt. „Wir sind froh, dass die Bahnprojekte der Region sich rechnen“, sagte Verbandsdirektor Ralph Schlusche. „Gut, dass die Vorhaben nicht rausgefallen sind“, hieß es auch vonseiten der IHK Rhein-Neckar.

## Rentabel ohne Bypass

Zuvor hatte das Verkehrsministerium die geplanten Schieneninvestitionen einer Wirtschaftlichkeitsprüfung unterzogen und neun der 38 Projekte gestrichen, weil sie unrentabel sind. Der Ausbau des Knotens Mannheim und die ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim sollen dagegen weiterhin verwirklicht werden, Letztere ist dabei mit dem ausdrücklichen Hinweis „Kein Bypass Mannheim“ versehen. „Dass die Trasse Frankfurt-Mannheim sogar ohne Bypass wirtschaftlich ist, zeigt uns, dass wir mit unserer Argu-

mentation auf der richtigen Seite sind“, so Schlusche.

Gleichwohl weisen die vom Verkehrsministerium beauftragten Gutachter von Intraplan Consult in ihrem 800 Seiten starken Bericht darauf hin, dass auch nach dem Bau der Trasse noch Engpässe bestehen blieben. Diese könnten zunächst durch eine „Optimierung der Verkehre“ behoben werden. Darauf aufbauend wäre aber auch zu prüfen, ob weitere Maßnahmen erforderlich sind. In diese Überlegungen sollte – so empfiehlt Intraplan – auch ein Bypass Mannheim einbezogen werden. Wie das aussehen könnte, sagen die Gutachter nicht. Zudem hat der Bund die Finanzierung eines solchen rund 800 Millionen Euro teuren Bypasses ausgeschlossen.

„Es ist erfreulich, dass die Neubaustrecke ausdrücklich ohne Bypass die Wirtschaftlichkeitsüberprüfung bestanden hat“, sagte Gerhard Schick, finanzpolitischer Sprecher der Grünen im Bundestag. Allerdings stehe die Finanzierung für diese Strecke weiter in den Sternen. Tatsächlich bräuchte Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) für die Finan-



**Mannheim kämpft um seine gute ICE-Anbindung.**

BILD: DPA

zierung aller 29 verbliebenden Schienenprojekte 26 Milliarden Euro. Bis zum Jahr 2020 sind aber nur acht Milliarden vorgesehen. Welche Projekte Vorrang haben, sagte Ramsauer nicht. „Wir hätten uns aber eine Priorisierung gewünscht“, so Schlusche. „Wir sind deshalb nur einen Schritt weiter, nicht aber den entscheidenden.“



**Alle Hintergründe zum Thema unter [www.morgenweb.de](http://www.morgenweb.de)**