

„Die politische Entscheidung ist längst gefallen“

Von unserem Redaktionsmitglied
Matthias Kros

MANNHEIM. Mannheim soll auch künftig voll an die ICE-Verkehre der Bahn angebunden bleiben. „Wir werden die vom Bundestag beschlossene Fußnote des Bedarfsplans bei unseren weiteren Schritten beachten“, versicherte Andreas Scheuer (CSU), Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, gestern. Diese Fußnote schreibt eine Vollarbindung der Stadt beim Bau der ICE-Strecke Frankfurt-Mannheim vor.

Hintergrund ist der Auftrag des Ministeriums an die Bahn, ihr Verkehrskonzept für diese Neubaustrecke nochmals „vorbehaltslos“, also ergebnisoffen, zu überprüfen. Das hatte vor allem bei Mannheims Oberbürgermeister Peter Kurz (SPD) Befürchtungen geweckt, die Bahn könne nun doch noch einen sogenannten ICE-Bypass an Mannheim vorbeibauen. „Da ist nichts dran“, sagte gestern auch Patrick Döring, Aufsichtsratsmitglied der Deutschen Bahn und verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion. „Die politische Entscheidung ist längst gefallen“. Es gehe nur noch um die genaue Trassenführung zwi-

schen Lampertheim und der Autobahn A 67. Und das sei Aufgabe des bevorstehenden Planfeststellungsverfahrens.

Morgen will sich das Regionalforum ICE-Knoten Rhein-Neckar erneut mit dem Thema befassen, bei dem es nun schon seit fast zehn Jahren wenig Fortschritte gibt. Die Wirtschaft in der Region sieht das mit großer Sorge. „Wenn nicht bald ge-

handelt wird, kriegen wir hier den Güterverkehr nicht mehr durch“, sagte Carl E. Thiel, Verkehrsexperte der IHK Rhein-Neckar in Mannheim. Letztlich könne das zu gefährlichen Engpässen bei der Versorgung und Logistik der Unternehmen führen. „Schon in den kommenden fünf Jahren wird sich die Lage wegen des zunehmenden Güterverkehrs dramatisch verschlechtern.“



An der Bergstraße wird seit Monaten gegen die sogenannte C-Trasse („Mannheim direkt“) protestiert.

BILD: NIX

Aber auch im Personenverkehr droht der Region durch den Planungsstillstand eine Verschlechterung. Denn immer mehr Reisende weichen wegen der Engpässe und langen Fahrtdauer im Korridor Frankfurt-Mannheim-Stuttgart-München schon heute auf andere Strecken aus: Während die Fahrgastzahlen im Bundesschnitt seit 2003 um 20 Prozent angestiegen sind,

steht auf der von Frankfurt über Mannheim laufenden Verbindung nach München unter dem Strich ein Minus von sieben Prozent. „In Tagesrandlagen und an Wochenenden wird die Bahn den Fahrplan ausdünnen“, befürchtet Dagmar Bross, Verkehrsexpertin der IHK.

Trotz der hohen Dringlichkeit finden Bahn und Region aber weiterhin keine Trassenvariante, mit der beide leben könnten. Das Regionalforum ICE-Knoten Rhein-Neckar beharrt bislang auf der sogenannten „Konsens-Trasse“, der die Bahn aber eine klare Absage erteilt. Das Unternehmen hält dagegen aus Planungssicht die Trasse „Mannheim direkt“ für die erfolgversprechendste, beißt aber an der Bergstraße auf Granit.

Natürlich müsse Mannheim an die ICE-Verkehre in Zukunft angebunden bleiben, sagte Thiel. „Die Wirtschaft braucht mindestens stündliche, umsteigefreie Verbindungen in die wichtigsten Wirtschaftszentren im In- und Ausland“, so der Experte. Mit der Bahn müsse die Region nach Vorliegen der jetzt angelaufenen Untersuchungen über alle Trassen-Varianten reden, die diese Bedingung erfüllen. „Die Landesregierung sollte sich dabei als Moderator anbieten.“

Streit um ICE-Strecken

