



Hier im Mannheimer Norden soll die neue ICE-Trasse von Frankfurt ins Stadtgebiet einmünden. Wo genau, steht allerdings noch nicht fest.

BILD: TRÖSTER

Verkehrspolitik: Stadträte stimmen mit großer Mehrheit für die ICE-Resolution des Regionalforums

Rat fordert konkrete Planung

Von unserem Redaktionsmitglied
Martin Tangel

Will die Deutsche Bahn die Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt-Mannheim überhaupt noch bauen? Da wurden gestern Abend bei der ICE-Debatte im Gemeinderat durchaus Zweifel laut. „Die Region muss hier eine einheitliche Position vertreten und darf sich nicht auseinanderdividieren lassen“, forderte deshalb Oberbürgermeister Dr. Peter Kurz „eine einheitliche politische Position“ und konkrete Planungen.

So war sich dann auch die große Mehrheit der Stadträte – außer Roland Weiß (parteilos) sowie Michael Himmelsbach und Prof. Dr. Achim Weizel (beide ML) – einig, die gemeinsame Resolution des Regionalforums ICE-Knoten Rhein-Neckar zu unterstützen. Hierin fordern die Vertreter der Metropolregion die Deutsche Bahn auf, den ICE-Knoten Mannheim zu stärken und die Vollanbindung des Hauptbahnhofes aufgrund der gemeinsam beschlossenen „Konsens“-Trasse zu ermöglichen. Klar war am Dienstag bei der Sitzung im Stadthaus, dass alle Kommunalpolitiker gegen den berichtigten Bypass sind, der einen Teil der ICE-Züge in Zukunft an Mannheim vorbei führen würde.

ICE-Trassen-Varianten im „Lorscher Dreieck“

■ **Trasse „Mannheim direkt“:** Von Darmstadt durch den Riedwald, östlich vorbei an **Lampertheim** und der Blumenau auf die Riedbahn in Richtung Waldhof und Hauptbahnhof.

■ **Die Konsens-Trasse:** Nach Widerstand in Südhessen hat sich das regionale ICE-Forum auf eine ICE-Strecke verständigt, die entlang der Autobahn A 67 läuft, dann den Riedwald durchquert, unter der A 6 hindurchführt, bei Schönau ein Stück **Käfertaler Wald** durchschneidet und in die Riedbahn einmündet.

■ **Der „Bypass“:** Entlang der A 67 bis Viernheimer Dreieck an Mannheim vorbei in Richtung Rangierbahnhof bis zum Pfingstbergtunnel.



„Es besteht die Gefahr, dass sich die Bahn vom Gesamtprojekt verabschieden möchte“, warnte Grünen-Fraktionschef Wolfgang Raufelder. Die DB rechne die Kapazitäten schlecht, nehme Zugpaare und Güterzüge aus dieser Rechnung heraus. „Wir müssen darauf drängen, dass diese für Süddeutschland so wichtige Trasse überhaupt gebaut wird“, stieß Konrad Schlichter (CDU) ins

gleiche Horn. Deshalb drängte Kurz noch einmal auf eine gemeinsame Haltung in Sachen ICE. „Wir sollten uns dabei nicht im Detail verkämpfen“, mahnte der OB. Es gehe jetzt darum, dass die Bahn endlich in ein Planfeststellungsverfahren eintrete – noch 2011. „Wer meint, jetzt schon zu wissen, wo ökologisch und planungsrechtlich die Wahrheit liegt, der irrt“, so der Oberbürgermeister.

Auch müsse die Trasse natürlich rechtlich möglich sein. Noch sei man weit weg von Fragen zur genauen Trassenführung, über Tunnel- oder Troglagen. Politisch sei das ICE-Forum der Auffassung, dass die Strecke weitestgehend mit der Autobahn A 67 gebündelt werden solle und dass eine verträgliche Lösung bei der Einfahrt des ICE nach Mannheim ermöglicht werden müsse.

„Mannheim braucht diese Anbindung, Detailfragen klären wir später“, erklärte SPD-Fraktionschef Dr. Stefan Fust-Blei. Dazu gehöre beispielsweise, „dass wir die Lärmbelastung im Mannheimer Norden im Auge behalten müssen“. Der seit wenigen Wochen parteilose Stadtrat Roland Weiß dagegen kritisierte, „dass die Konsens-Trasse die schlechteste aller Varianten ist“. Er sieht eine Lösung außerhalb des Erholungsgebietes im Käfertaler Wald, in einer Strecke „Mannheim direkt“. Ähnlich argumentierte auch Achim Weizel von der „Mannheimer Liste“. „Wie geht es mit dem ICE in Mannheim weiter, auf dem Waldhof, dem Luzenberg, auf der östlichen Riedbahn?“, will Raufelder wissen – aber auch er drängte, dass die Bahn zuerst das Planfeststellungsverfahren umsetzen müsse, um endlich Klarheit in den vielen Fragen zu bekommen.