

1/2008

## ICE-Neubautrasse: Alle Strecken gestorben?

Angesichts der aktuellen und zugespitzten Diskussion um den Verlauf der Schnellbahntrasse Frankfurt-Mannheim bzw. den ICE-Bypass hat Lothar Mark Bundesminister Tiefensee um ein Gespräch in dieser Sache gebeten. Auch im Namen der SPD-Fraktion im Regionalverband Rhein-Neckar regte Lothar Mark baldmöglichst einen Termin in Berlin oder auch in seinem Wahlkreis Mannheim an.

Für zwei Tage sah es so aus, als wäre eine Lösung in der langjährigen Hängepartie zwischen Metropolregion und Deutscher Bahn in Sicht. Der Mannheimer Morgen meldete, die Mark-Variante der Trasse, die durch das südhessische Ried führt, sei vereinbart worden. Der gegenwärtig bereits bestehende „Mini-Bypass“ über die östliche Riedbahn in Mannheim würde dabei beibehalten und sei als Kompromiss zu verstehen. Dann kam das Dementi und gleichzeitig der Aufschrei einiger südhessischer Kommunalpolitiker und Umweltverbände. Die Trassenplanung der Bahn soll am Viernheimer Dreieck beinahe rechtwinklig abknicken, wodurch nur niedrige Kurvengeschwindigkeiten auf diesem Teil der Hochgeschwindigkeitsstrecke möglich wären. Dies brächte wieder die Gefahr mit sich, dass der Bau des von der gesamten Region abgelehnten Bypasses östlich von Wallstadt attraktiv würde. Gegenüber der Mark-Trassenvariante bringt der Bypass nämlich nur einen kaum messbaren Zeitgewinn, gegenüber dem Abknick am Viernheimer Dreieck hingegen eine deutliche Zeitersparnis.

Ein südhessischer Landrat verstieg sich gar zu der Behauptung, die Trasse durch das südhessische Ried sei gestorben. Da jedoch die anderen diskutierten Varianten, nämlich der Bypass und der Abknick am Viernheimer Dreieck, bereits seit langem von der gesamten Region, dem Bundestag, dem Landtag und der Landesregierung für tot erklärt wurden, bliebe keine Strecke mehr übrig, die gebaut werden könnte. Dies wiederum liegt nicht im Interesse der Region und erst recht nicht in dem der Bahn, die Kapazitätsprobleme auf der Strecke Frankfurt-Mannheim hat. Die Hängepartie geht anscheinend weiter. Die Landesregierung hat Lothar Mark hierzu jedoch auf ein Schreiben von ihm inzwischen mitgeteilt, dass sie die Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim mit Nachdruck vorantreiben möchte. Wenn sie hierbei soviel Engagement wie zuvor bei Stuttgart 21 zeigt, könnte es vielleicht Bewegung geben.

Südhessische Politiker behaupten immer wieder, mit der Mark-Variante würde der Lampertheimer Wald als Naherholungsgebiet zerschnitten und eine Schneise geschlagen. Lothar Mark hatte von Anfang an immer wieder von einer Tunnellösung gesprochen und nur ein Band für die Querung des Waldes angeboten, deren tatsächlicher Verlauf von Planungs-Fachleuten festgelegt werden müsste. Das Ergebnis des ICE-Forums ist nichts anderes als das, was Lothar Mark in seiner Variante vorgeschlagen hatte.

ts