

Eine unendliche Geschichte: Mehdorn und der ICE-Bypass

Schon vor zwei Jahren glaubten viele, das Thema Bypass sei endgültig vom Tisch. Doch weit gefehlt. Trotz massiver Proteste aus der Region gibt Bahnchef Mehdorn nicht auf. Ende Juni findet ein Spitzengespräch zwischen Mehdorn, Bundesverkehrsminister Tiefensee und dem baden württembergischen Ministerpräsidenten Öttinger statt, die Region ist hierzu nicht geladen. Zur gegenwärtigen Diskussion um die Haltung von Bahn und Landesregierung zum ICE-Bypass erklärt der Bundestagsabgeordnete Lothar Mark:

„Bahnchef Mehdorn sollte endlich zur Kenntnis nehmen, dass sich das Regierungspräsidium Karlsruhe, der Landtag von Baden-Württemberg und der Deutsche Bundestag im Zusammenhang mit der geplanten ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt-Mannheim-Stuttgart klar gegen den Bypass an Mannheim vorbei ausgesprochen haben“.

Angesichts der Dringlichkeit des Streckenbaus fordert Mark:

1. Ertüchtigung des Gleiskörpers im Hauptbahnhof Mannheim und Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs.

2. Ausbau der Riedbahn-Ost als zweigleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke, damit die Hochgeschwindigkeitszüge aus Paris über Mannheim nach Frankfurt/M. und umgekehrt in Mannheim nicht "Kopf machen" müssen, die Güterzüge nicht durch den Hauptbahnhof Mannheim fahren müssen und die S-Bahn vom Hauptbahnhof Mannheim bis zum Bahnhof Mannheim-Waldhof entlastet wird.

3. ein klares "Nein" zum Bypass und damit auch zu einem Bahnhof "auf der grünen Wiese"!

Die Fahrt über den Hauptbahnhof Mannheim anstatt eines „Bypass“ würde insgesamt maximal fünf bis sechs Minuten dauern. Dies dürfte aber die Entscheidung, ob jemand von Frankfurt oder Köln nach Stutt-

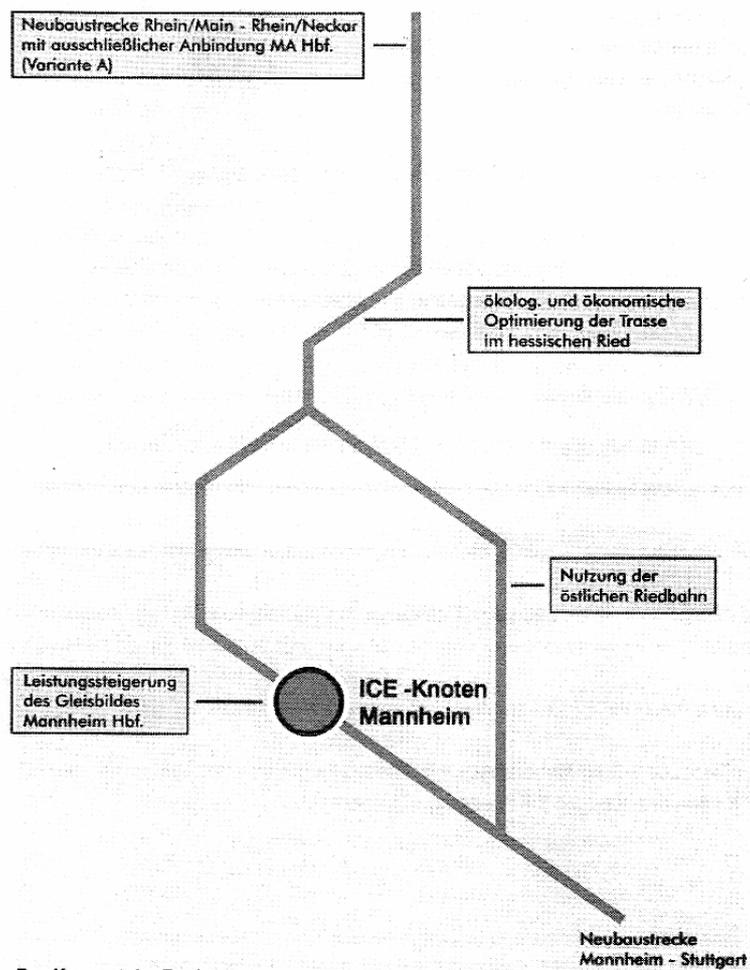
gart mit der Bahn fährt oder das Flugzeug nimmt, mit Sicherheit nicht beeinflussen.

4. Die Bahn muss endlich von der zweimalig rechtwinkligen Streckenführung ab dem Viernheimer Dreieck abkommen. Dafür sollte eine untertunnelte Schrägführung südlich von Lorsch durch den Käfertaler Wald bis zur Riedbahn bei Mannheim-Schönau gebaut werden (bekannt als Mark/ROV- oder C-Variante) oder aber ein Überdenken weiterer Vorschläge des Bundestagsabgeordneten stattfinden, die z.B. eine Querung der Neubaustrecke hin zur Riedbahnstrecke (alt) an

der schmalsten Stelle südlich von Gernsheim und Ertüchtigung dieser Strecke auf Hochgeschwindigkeitsniveau durch den Bau von zwei weiteren Gleisen vorsehen, die im Bereich von Siedlungen oder ökologisch sensiblen Gebieten untertunnelt werden müssten.

Mit Spannung wird nun das Ergebnis des „Spitzengesprächs“ erwartet: „Bahnchef Mehdorn muss endlich zur Einsicht kommen. Alles andere wäre zum Schaden von Mannheim und der Metropolregion Rhein-Neckar“, so Lothar Mark.

Nachtrag: Das „Spitzengespräch“ am 16.06. blieb ohne Ergebnis, Mehdorn und Öttinger pokern weiter.



Das Konzept der Region

Quelle: Die ICE-Neubaustrecke Rhein-Main / Rhein-Neckar – eine Zukunftsfrage für die Region, Broschüre von MVV und ROV, 2003