

ICE-Strecke: Metropolregion und Mehdorn sind sich einig ...

... aber nur in der Frage der „Anschubfinanzierung“ für die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim – Bypass weiterhin ausgeklammert

Von Gaby Booth

Rhein-Neckar. Nach Jahre langem Streit zwischen der Deutschen Bahn und der Region in der Frage der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim scheint eine Lösung greifbar nahe. In einem Telefongespräch mit Bahnchef Hartmut Mehdorn habe man sich darauf verständigt, „dass das Projekt auf alle Fälle in den Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010 aufgenommen werden muss“, verkündete gestern Mannheims Oberbürgermeister Gerhard Widder in einer Pressekonferenz. Und zwar unabhängig von der Streckenführung. Die Frage Bypass oder nicht spielt in dieser Phase also keine Rolle.

Damit könnten bald rund 20 bis 30 Millionen Euro aus dem Bundesetat für eine „Anschubfinanzierung“ der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar fließen. Mit der Planung kann sofort begonnen werden. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat bereits signali-

siert, dass er hinter diesem Teilstück der Hochgeschwindigkeitsstrecke steht. Im Bundesschienenwegeausbaugesetz ist die Neubaustrecke mit „vordringlichen Bedarf“ ohnehin schon aufgenommen.

Im ICE-Forum sind Vertreter der Wirtschaft und der Kommunen vertreten, die großes Interesse an der baldigen Realisierung der Neubaustrecke haben.

„Keine weiteren Verzögerungen“

Gestern machten sie in der einstimmig verabschiedeten Erklärung noch einmal deutlich, dass „eine weitere Verzögerung zu erheblichen Nachteilen für die Metropolregion Rhein-Neckar und die angrenzenden Wirtschaftsregionen“ führen würde. Und sie machten auch deutlich, dass für sie ausschließlich die „Variante A“ mit Führung über den Knoten Hauptbahnhof Mannheim in Frage kommt und kein Bypass. „Die Metropolregion Rhein-Neckar muss voll angebunden sein“, betonte Verbandsdirektor Stefan Dallinger. „Das geht nicht über einen Seitenast“. Und Matthias Baaß, Bürgermeister von Viernheim, pflichtete ihm bei. Auch Heidelbergs Erster Bürgermeister Raban von der Malsburg hatte das große Interesse Heidelbergs an einer baldigen Realisierung der Hochgeschwindigkeitsstrecke betont.

Für die Bahn selbst wird der Druck immer größer. „Für uns ist das eine extrem wichtige Relation“, sagte Wer-

ner Klingberg, der neue Chef der Bahn für Baden-Württemberg. Der Korridor von Amsterdam nach Basel sei als „einziger in Deutschland mit der höchsten Prioritätsstufe“ gekennzeichnet. Und weiter: „Die derzeitigen Strecken, speziell zwischen Frankfurt und Karlsruhe, sind sehr hoch ausgelastet... Deshalb wollen wir diese Neubaustrecke realisieren.“

In der Region ist man zuversichtlich, dass nun ein Durchbruch geschafft ist, auch wenn der genaue Streckenverlauf zunächst ausgeklammert bleibt. „Hauptsache, die Neubaustrecke kommt in den

Fünfjahresplan“, so der Tenor. Dass die von Bahnchef Mehdorn geliebte Bypass-Variante, die Umfahrungsvariante ohne Stopp in der Region, nicht kommt, dagegen spricht die Fußnote im Bundesgesetzblatt vom 21. September 2004, in der die „ausschließliche Führung über den Hauptbahnhof Mannheim“ verankert ist.

Erst ein neues Gesetz könnte eine Änderung bringen. Aber „keine Partei im Bundestag will daran etwas ändern“, sagte Gerhard Widder nach einem Telefongespräch mit den Abgeordneten Schmidbauer, Niebel, Mark und Kuhn.



Sie kämpfen für die ICE-Strecke Frankfurt–Mannheim: Verbandsdirektor Dallinger (links) und Oberbürgermeister Widder. Foto: vaf