

Kommt die Region doch zum Zug?

Hessen drängt auf Umsetzung der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim – IHK Rhein-Neckar wünscht bessere Anschlüsse für Heidelberg

Von Gaby Boehl

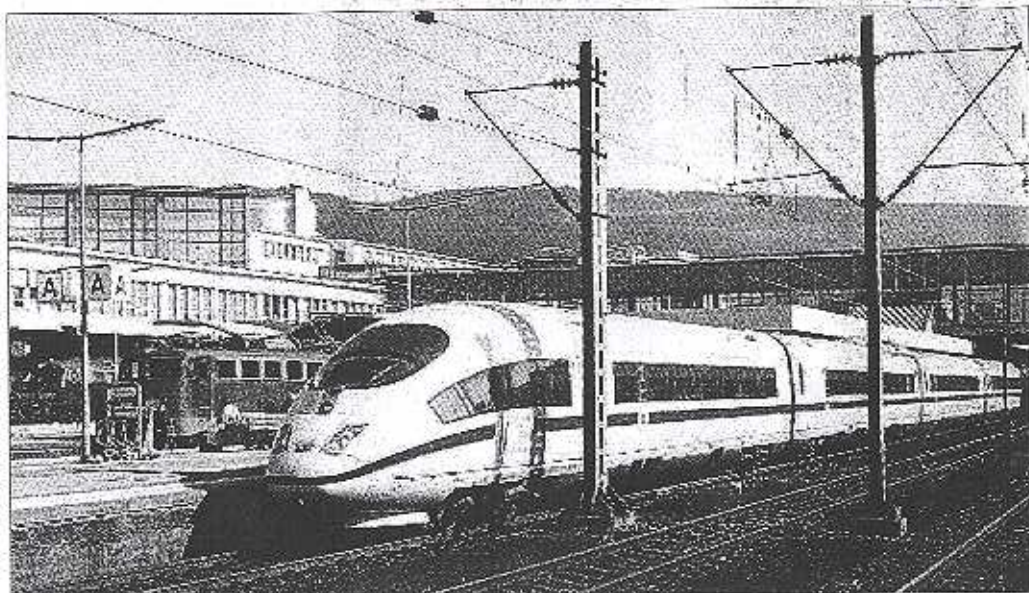
Heidelberg/Mannheim/Darmstadt. Mit Sängen und Hoffen schaut die Region in diesen Tagen nach Berlin. Morgen legt der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn und schon wieder strenge Streckenstrichungen auf der Tagesordnung, zahlreiche bedeutende Verkehrsprojekte aus dem Investitionsplan 2005 bis 2009 sollen gestrichen werden. Darunter Hanau-Fulda/Würzburg, aber auch Strecken in Süddeutschland. Die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim kann nicht gestrichen werden, da sie in der im Sommer aufgestellten Prioritätenliste nicht dabei war. Bekommt sie nun eine neue Chance?

Es heißt Hoffnung auf, dass die Neubaustrecke außerhalb der 66 im Bundesverkehrswegeplan 2003 doch noch die Kurve kriegen könnte. Und zwar durch eine separate Finanzierung seitens des Bundes. Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Alex Rind führte in den letzten Tagen Gespräche mit Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe und Bahnhof Hartmut Mehdorn, damit die Planungen für die dringend benötigte Hochgeschwindigkeitsstrecke doch noch begonnen werden kann. Hessen und Baden-Württemberg haben ein vitales Interesse an einem schnellen Planfeststellungsverfahren. Aber auch die Regionen Darmstadt und Rhein-Neckar und nicht zuletzt die Deutsche Bahn wollen diesen Lückenschluss, seit den 60er Jahren hat sie schon Pläne in der Schublade.

Hessen kämpft

„Wir kämpfen um die ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Darmstadt-Mannheim. Wir wollen sie weiter vorantreiben. Die Uferfinanzierung des Verkehrshaushalts des Bundes darf nicht zur Verzögerung der Planungen führen, die das gesamte Projekt gefährden würden.“, noch der hessische Minister, dafür, nach Wegen zu suchen, damit das Ausbauprojekt an die schnellste Trasse Köln-Frankfurt, doch noch in diesem Jahrzehnt betrieblich begonnen werden kann.

Innehin hat die Bahn in den letzten Jahren bereits 30 Mio Euro in Untersuchungen und Probebohrungen in dem Korridor zwischen Frankfurt und Mannheim gesteckt. Das Geld wäre vertan, wenn das Planfeststellungsverfahren nicht in den nächsten Jahren in Gang kommt. Jetzt fehlen noch 26,5 Mio Euro und die Kommunen und stellen – so die regionalen Verkehrspolitikler – durch eine Einzelfinanzierung und Umschichtung im Haushalt locker gemacht werden. Wie groß der Einfluss von Rind und Stefan Mappus, Baden-Württembergs Verkehrsminister, auf



Die Wirtschaft wünscht sich Premium-Verbindungen Heidelberg-Frankfurter Flughafen. Alle zwei Stunden müsste ein schneller ICE angeboten werden, sagt die IHK Rhein-Neckar. Der Wissenschafts- und Forschungsstandort brauche dieses Angebot dringend. Stattdessen drohen Heidelberg durch Gleisstilllegungen noch schlechtere Anschlüsse. Foto: vaf

Die Entscheidung in Berlin würde sicherlich leichter und schneller fallen, wäre da neben der offenen Finanzierung nicht auch noch die unstrittige Weststrecke der Hochgeschwindigkeitsklasse. Die Bahn, vorwiegend Bahnhof Mehdorn, hält immer noch den Bypass ohne Halt in Darmstadt und Mannheim als die optimale Linie. Nur: Dagegen stehen die Entscheidungen der Regierungspräsidenten Darmstadt und Karlsruhe, die in ihren Raumordnungsverfahren in diesem Sommer klipp und klar gesagt haben: dass sie diese Variante als „nicht raumverträglich“ ansehen. Sogar die große Mehrheit der Bundestagsabgeordneten hat der von der DB bevorzugten Variante den Laufpass gegeben. Minister Stolpe hat sich in dieser Frage immer bedeckt gehalten und den Eindruck erweckt, er wolle der Bahn die Entscheidung überlassen.

Kritik an Stolpe

Luther Mark am vergangenen Freitag erbot an Minister Stolpe. Denn: Die darin gepunktete Streckenführung weist für den Raum Mannheim eindeutig darauf hin, dass Stolpe die Bypass-Variante offen hält, „denn sonst hätte Sie den Abschluss der gepunkteten Linie in Mannheim mit der westlichen Rheinbahn-Einführung und lassen müssen.“, weiter Mark und bietet dringend um Korrektur, sonst sehe er sich genötigt, diesen Vorgang im Deutschen Bundestag zur Sprache zu bringen. Ueberhaupt ist der Parlamentarier dessen Engagement in Sachen Bahn zu einer stetigen Trassenvariante führte, die dann Grundlage für die Raumordnungsalternative wurde, in Sachen Bahn bypessensibel. Dass das zweite Gleis der betrieblichen Stadtbahn auf Mannheimer Gemarkung stillgelegt ist und muerwibel lässt bei ihm die Alarmglocken schellen. Denn schließlich sollen über diese Bahnlinie einmal viermal Güterzüge und in drei Jahren der französische TGV rollen. „Wann wird dieses Gleis jetzt vernachlässigt“

beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt, bis Ende Januar haben die Träger öffentlicher Belange und die langarten Städte, u.a. Weinheim Gelegenheit, Stellung zu beziehen. Denn die Auswirkungen auf die Region, insbesondere Heidelberg wären gravierend. Das betreffende Gleis dient derzeit dem schnellen Zügen zum Überholen von Güterzügen. Fällt es weg, bummeln ICEs hinter Güterzügen her, es drohen Verspätungen, Verlust von Anschlüssen insbesondere in Heidelberg.

Wo bleibt Heidelberg?

„Die Auswirkungen werden dramatisch sein.“, prognostiziert Dr. Dagmar Bross, Verkehrsexpertin bei der IHK und befürchtet, dass Heidelberg noch mehr hochwertige ICE-Anschlüsse verlieren wird. Sie ist überzeugt von der Ansicht, dass die Wissenschafts- und Forschungsstandort von der Bahn besser bedient werden müsste. Mindestens alle zwei Stunden müsste eine direkte ICE-Verbin-