

Oettinger muss sich jetzt ins Zeug legen

ICE-Neubaustrecke: Region erwartet mehr Engagement vom Ministerpräsidenten – Mark: „Dürfen uns das nicht bieten lassen“

Von Gaby Booth

Rhein-Neckar. In den nächsten vier Wochen entscheidet sich die verkehrspolitische Zukunft des Landes Baden-Württemberg. Auf der Agenda stehen Schienenprojekte von großem Gewicht: „Stuttgart 21“, der Umbau des Stuttgarter Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof (für rund 3 Milliarden Euro), sowie die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm in eine Hochgeschwindigkeitsstrecke. Und als drittes die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim. Alles Projekte, die für das Ländle im nationalen wie internationalen Schienenverkehr (Europäische Magistrale) von enormer Bedeutung sind.

Während Ministerpräsident Günther Oettinger „Stuttgart 21“ und Stuttgart-Ulm zur Chefsache gemacht hat, genießt der nordbadische Lückenschluss im Hochgeschwindigkeitsnetz kaum seine Aufmerksamkeit. Zumindest macht er sich nicht stark dafür. „Er reagiert immer nur auf Druck und dann auch nur zögerlich“, ist die Meinung bei nordbadischen Abgeordneten. „Für mich ist schon bemerkenswert, mit welcher Vehemenz Oettinger sich für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm einsetzt und gleichzeitig die Stärkung des Hauptbahnhofs Mannheim und die Verhinderung des Bypasses vernachlässigt“, wertet der Bundestagsabgeordnete Lothar Mark.

Selbst IHK-Präsident Gerhard Vogel mahnte in Stuttgart mehr Engagement an. Ihn und Kreise der Wirtschaft hatte der Ministerpräsident zwar um Unterstützung für die Stuttgarter Projekte gebeten. Aber als er im Juni zum Spitzengespräch bei Bahnchef Hartmut Mehdorn war, ließ er die Belange der Metropolregion Rhein-Neckar schlicht unter den Tisch fallen.

Er wäre dem Ministerpräsidenten „dankbar, wenn Sie in gleichem Maße wie für die Projekte Stuttgart 21 und Stuttgart-Ulm die Initiative für die Neu-

baustrecke Frankfurt-Mannheim ergreifen“ würden, so Vogel. Auch Oettingers Parteifreundin und Verbandsvorsitzende in der Metropolregion, Eva Lohse, musste den Ministerpräsidenten schon mehrfach an die Bedeutung der schnellen ICE-Strecke für das ganze Land erinnern.

Nun sagte Bahnchef Mehdorn am vergangenen Freitag zwar zu, die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim mit auf die Prioritätenliste zu setzen, doch damit ist noch nichts über die Trassenführung gesagt. Die Gesetzeslage verbietet derzeit einen Bypass, wie ihn sich Mehdorn

wünscht, die Metropolregion aber strikt ablehnt. Raumordnungsverfahren, Landtags- und Bundestagsbeschlüsse schließen ihn geradezu aus. Nun ist die Politik am Zug. Insbesondere sind der baden-württembergische Ministerpräsident Günther Oettinger und Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee gefragt, damit das Hochgeschwindigkeitsprojekt auch tatsächlich in den Schienenverkehrswegeplan kommt und das Planfeststellungsverfahren beginnen kann.

Lothar Mark jedenfalls ist gewillt, zusammen mit den anderen Abgeordneten

der Region für den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim zu streiten und die umweltfreundliche Variante C wieder ins Gespräch zu bringen, die von der Bahn bisher negiert wurde.

Mark: „Jede weitere Verzögerung wäre schädlich für das Rhein-Neckar-Dreieck“. Der Abgeordnete bezieht sich dabei auf ein Gutachten, das die negativen Auswirkungen für das gesamte Schienennetz ausweist und Baden-Württemberg treffen würde. Lothar Mark: „Die Region darf sich das nicht bieten lassen.“

KOMMENTAR

Farbe bekennen

Der erste Schritt ist getan, man redet wieder miteinander. Bei dem Gespräch mit Bahnchef Mehdorn gelang es Eva Lohse, der Regionalverbandsvorsitzenden, und BASF-Vize Eggert Voscherau, in freundlicher Atmosphäre gemeinsam festzustellen, dass die ICE-Neubaustrecke auf die Prioritätenliste für den Bundesverkehrswegeplan muss, und zwar bald. Mehr war noch nicht drin. Damit könnte die Bahn bald in die Planung einsteigen, wenn der Bund die Planungsgelder zur Verfügung stellt. Nur: Welche Variante wird sie planen? Variante A, ausschließlich über den Knoten Mannheim, das will Mehdorn nicht. Die Variante B, den Bypass, will Mehdorn, aber die Rhein-Neckar-Region nicht. Außerdem ist diese Non-Stop-Führung nicht „raumverträglich“, weil in vielfacher Hinsicht umweltschädlich, stellte das Regierungspräsidium fest. Bleibt noch die kürzere Variante C, die hat die Bahn im Raumordnungsverfahren aber nicht prüfen lassen. Also: Auf welche Trassenführung sollen sich die Ingenieure der Bahn jetzt einlassen? Die Entscheidung muss in den kommenden Wochen fallen. Jetzt ist die Politik gefragt. In Stuttgart und in Berlin. Ministerpräsident Oettinger hat sich bisher sehr zurückgehalten, ja gekniffen. Es schmerzt, wenn man beobachtet, wie er sich für „Stuttgart 21“ einsetzt und wie wenig für die nordbadischen Interessen. Nun muss er Farbe bekennen. Es muss eine Lösung gefunden werden, die allen Beteiligten den meisten Nutzen bringt. Der Region, dem Land, der Bahn. Gaby Booth

Rhein-Neckar-Zeitung, 05.09.2006



Der Hauptbahnhof Mannheim – hier die Rückseite – ist mit rund 72 000 Reisenden täglich der wichtigste Knoten Süddeutschlands. Wird er geschwächt, bedeutet das eine Schwächung der gesamten Metropolregion und hat negative Auswirkungen auf den Schienenverkehr in ganz Baden-Württemberg. Foto: vaf