

Dallinger: „Es gibt keine neuen Fakten“

Metropolregion und Abgeordnete geschlossen gegen Bypass

Von Gaby Booth

Rhein-Neckar/Stuttgart Stefan Dallinger, Direktor des Verbands Metropolregion Rhein-Neckar, versteht das Taktieren der Bahn in Sachen Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim nicht. „Wir halten uns an die Gesetzeslage, und daran sollte sich das Unternehmen Deutsche Bahn auch halten“, reagierte er gestern auf Äußerungen von Werner W. Klingberg, der die Möglichkeit der Bypass-Variante wieder ins Gespräch gebracht hat (wir berichteten). Der süddeutsche Bahnchef hatte setzt auf die „Sowohl-als-auch-Lösung“: Ausbau des Hauptbahnhofs Mannheim bis 2010 und parallel dazu die Realisierung der Bypass-Variante (Variante B) als Non-stop-Verbindung zwischen Frankfurt und Stuttgart.

„An den Fakten hat sich nichts geändert. Die Deutsche Bahn hat uns keine neuen Zahlen vorgelegt und sollte erst einmal das Planfeststellungsverfahren beantragen“, verweist Dallinger auf den immer noch gültigen Raumordnungsbeschluss des Regierungspräsidiums Karlsruhe, wonach die Bypass-Lösung aus vielen raumunverträglichen Gründen nicht in Frage kommt. Zudem sei da ja noch die Fußnote im Schienenbaugesetz,

die die ausschließliche Führung über den Hauptbahnhof zwingend vorschreibe.

Vermutungen, dass die Abgeordneten diesen Beschluss kippen könnten, verweist Dallinger ins Reich der Legende. Man stehe mit den Bundes- und Landtagsabgeordneten ständig im Gespräch; deren Haltung sei unverändert.

Tatsächlich rührte sich nach den gestern bekannt gewordenen Äußerungen Klingbergs parlamentarischer Widerspruch. „Wir werden gleich nach Ostern das Thema im Landtag ansprechen“, kündigte die Heidelberger Abgeordnete der Grünen und stellvertretende Fraktionsvorsitzende Theresia Bauer gestern an. Sie erwartet zudem eine klare Position von Ministerpräsident Günther Oettinger und dem zuständigen Innenminister Heribert Rech. Ihr Weinheimer Fraktionskollege Uli Siegel sieht schon jetzt eine klare Benachteiligung der dringend überfälligen Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim gegenüber anderen Projekten, beispielsweise der Rheintalstrecke.

Auch Klaus Dieter Reichardt (CDU) stellt klar: „Die regionale Position in der ICE-Thematik ist glasklar. Wir brauchen sehr zeitnah eine Garantie der uneingeschränkten Vollenbindung des Hauptbahnhofs Mannheim.“ Der Landtagsab-



Die schnellen ICE-Züge der Deutschen Bahn halten im Stundentakt im Hauptbahnhof Mannheim. Das soll auch so bleiben, wenden sich der Regionalverband der Metropolregion und die Abgeordneten gegen die Umfahrungspläne der Bahn. Foto: w1

geordnete fordert Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee auf, „Mehrdorn zur Raison“ zu bringen. Schließlich sei die Bahn immer noch zu 100 Prozent ein bundeseigenes Unternehmen.

Hedige Kritik an Klingbergs Äußerungen kommt auch vom Mannheimer SPD-Bundestagsabgeordneten Lothar Mark. Es sei vollkommen unverantwort-

lich, eine dichtbesiedelte und attraktive Region teilweise vom Hochgeschwindigkeitsnetz abzuhängen. Das sei volkswirtschaftlicher Unsinn. Aber auch betriebswirtschaftlich gesehen sei die Bypass-Führung unsinnig, da sie lediglich vier Minuten Zeitersparnis bringe (gegenüber der Führung über den Hauptbahnhof Mannheim) und 500 Millionen Euro ex-

tra koste. Eine Gesetzesänderung pro Bypass ist für Mark nicht in Sicht. „dafür gibt es weit und breit keine Mehrheit“. Und der in Darmstadt gefundene Kompromiss, auf den die DB gerne verweist, sei für die Rhein-Neckar-Region kein Vorbild. Schließlich ist Mannheim im Gegensatz zu Darmstadt ein zentraler und internationaler ICE-Knoten.