

Viernheimer Tageblatt, 28.09.2007

Viernheim (ubu) – Eigentlich war das Thema ICE-Trasse und der geplante Bypass über Viernheim und an Mannheim vorbei vom Tisch. Doch die Deutsche Bahn und insbesondere Hartmut Mehdorn scheinen sich damit nicht abfinden zu können und rollen das Thema von neuem auf.

Deshalb hatte am gestrigen Donnerstagabend der SPD-Vorstand zu einer öffentlichen Sitzung eingeladen und hierzu den Ex-Bürgermeister Mannheims und jetzigen MdB im Haushaltsausschuss Lothar Mark verpflichtet können! Lothar Mark ist in Viernheim kein Unbekannter, kämpfte er doch für unsere Heimatstadt bereits in Sachen Panzerwald und gegen die Giftgaslagerstätte. Leider verspätete sich wegen Unwetters seine Ankunft aus Berlin um rund eine Stunde, so dass zuvor Bürgermeister Matthias Baaß und Viernheims Bundestagsabgeordnete Christine Lambrecht die Interessenten im Schrebergartenheim über den derzeitigen Stand informieren konnten.

Bürgermeister Baaß rief in Erinnerung, dass durch die Entscheidung des Parlaments mit dem „Pro Mannheim“ als ICE-Bahnhof sowie der raumordnerischen Betrachtung der Regierungspräsidenten Darmstadt und Karlsruhe und der Umweltverträglichkeitsstudie eine erste Etappe erreicht worden war.

Dies jedoch will die DB so nicht hinnehmen und hat nunmehr ein Planfeststellungsverfahren beantragt, in der durch das Eisenbahn Bundesamt erneut geprüft werden soll, dass die so genannte Bypasslösung die beste Lösung für die ICE-Strecke sei.

Hier fordert Bürgermeister Baaß die Metropolregion zu einem gemeinsamen Schulterchluss auf, um mit einem Antrag an das Eisenbahn Bundesamt dieses Verfahren von vornherein abzulehnen.

Enttäuscht zeigte sich das Stadtoberhaupt deshalb darüber, dass Mehdorn den Weg über die Wirtschaft suchte und hier bei Henning Voscherau als Vorstandsmitglied der BASF kurz einen Verbündeten fand – wohl vor dem Hintergrund der Zusage eines Aufsichtsratspostens –, ehe er doch wieder – Gott sei Dank – zurückzog.

Baaß rief auch noch einmal in Erinnerung, dass der erste Plan vorsah, am Viernheimer Dreieck Richtung Mannheim zu fahren, ehe dann die Quadratestadt durch Plan B und den Bypass völlig ausgeschlossen werden sollte.

Für die letztere Version spricht auch die Tatsache, dass auf französischer Seite die Strecke Stuttgart – Straßburg – Paris baulich verbessert wird, während hingegen auf deutscher Seite die Strecke Mannheim – Saarbrücken – Paris gar nicht erst in die Bahnüberlegungen einbezogen wurde.

Öffentliche SPD-Vorstandssitzung

Wie wichtig Mannheim als Verkehrsknoten ist, belegte Baaß anhand von zwei Zahlen. Während der Bahnhof Berlin-Mitte als Großbahnhof 108 Zugabfahrten zu verzeichnen hat, notiert Mannheim 154 Zugabfahrten, wodurch seine Notwendigkeit als Knotenpunkt deutlich dargestellt wird.

Auch Christine Lambrecht wies darauf hin, dass man nach Raumordnungsverfahren und Aussage des Bundesverkehrsministeriums – ICE-Einbindung ausschließlich mit Mannheim – eigentlich auf der sicheren Seite war. Doch aus mehreren persönlichen Gesprächen mit dem Bahnchef weiß Lambrecht, dass Mehdorn wild entschlossen ist, die Bypasslösung zu bauen. Dies zeigt auch den Ausschluss Mannheims bei der Streckenführung Frankfurt – Nürnberg – München und anderer ähnlicher Strecken. Dazu passt ins Bild, dass Darmstadt mit einer ähnlichen Bypassregelung umfiel und so die Bahn einen ersten Teilerfolg erreichte. Allerdings fiel dann ein Satz, der mehr als bedenklich erschien. Bei der Vorstellung dieses Bypasses für die hessischen Bundestagsabgeordneten hieß es unter anderem „und die in Mannheim werden auch noch vernünftig“.

„Dies kann, wird und darf nicht sein“, sagte Lambrecht und konnte aktuell einen Beschluss der Metropolregion Rhein-Neckar vorlegen, worin diese am 26. September feststellte, dass man über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Ausschließung des Bypasses vor dem Eisenbahn Bundesamt erreichen will.

Auf die Frage nach der Möglichkeit des Parlaments zum Stopp der Pläne der DB stellte Lambrecht fest, dass es die politischen Interventionen bewirken müssten. „Wenn nicht, bliebe als letzte Möglichkeit dem Parla-

ment die Verweigerung des Geldflusses, der ja durch den Bundestag genehmigt werden muss.“

Inzwischen war Lothar Mark im Schrebergartenheim eingetroffen und blickte zunächst zurück, als Mannheim die Lösung durch den Rheinauer Erholungswald ablehnte und dadurch der Bypass auf den Tisch kam. Nun machte sich Lothar Mark auf den Weg als Geograph und Naturschützer, fuhr jeden Bahnhof der Region ab, um dann per Fahrrad eine bessere Lösung zu finden als die Variante A mit dem doppelten rechten Winkel ab dem Viernheimer Dreieck Richtung Mannheim. Er kam zu dem Erkenntnis, dass sich zwar nicht jeder Bahnhof als Abzweig eignet, aber doch die Möglichkeit bestehe, eine Schrägführung zu bauen mit entweder einer totalen Untertunnelung oder aber einer Halbbabsenkung. Dies würde weder die Natur noch das Grundwasser gefährden, da eine Untertunnelung maximal vier Meter Tiefe benötigt und das Grundwasser in 80 Metern Tiefe geholt wird. „Wo genau diese Schrägführung dann liegt, muss man genau prüfen“, wischte Lothar Mark kleine Bedenken souverän vom Tisch.

Der maximale Zeitverlust dieser Führung betrüge so vier Minuten. Die Bypasslösung mit einem geplanten Fernbahnhof würde durch den Stopp und die Verzögerungs- und Beschleunigungsphase eine Zeitersparnis (gegenüber der Führung über Mannheim) von ganzen 45 (!) Sekunden bringen.

„Ferner kommt hinzu“, so Mark, „dass Mehdorn die Bypasslösung damit begründet, dass sie den Bürgern Mannheims einen Lärmschutz bringen würde.“ Allerdings vergesse er dabei, dass Mannheim viele Möglichkeiten hat, die Güterzüge jetzt schon umzuleiten.

Dafür spricht auch, dass der

neue OB Mannheims, Dr. Peter Kurz, in das gleiche Horn bläst wie bereits sein Vorgänger Gerhard Widder. Dies deckt sich auch mit der Aussage von Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee, dass alle Züge über Mannheim führen müssen.

Mark warnte die Bahn davon, sich sicher zu fühlen, weil der TGV über Saarbrücken nach Deutschland kommt. „Wenn die Franzosen die Strecke Mannheim – Frankfurt als Bummelstrecke ansehen, können sie über Köln fahren, was für sie einfacher wäre.“ Dazu passend erinnerte sich Mark an die neue Bahnschüre mit der Streckenführung Paris – Saarbrücken – Frankfurt, die erneut ohne Nennung Mannheims vorgenommen wurde.

So fand dann Lothar Marks Plan C mit der Schrägführung bei der Versammlung im Schrebergartenheim uneingeschränkte Zustimmung. Erst recht angesichts der düsteren Aussichten des Haushaltsmitgliedes, dass die geplante Streckenführung des Bypasses ein „reiner Ingenieurbau werden müsste, der mindestens eine Milliarde Euro verschlingt“, rechnete Mark vor. Er forderte alle Anwesenden auf, sich auch an überregionale Zeitungen und Medien mit Leserbriefen zu wenden, um auf den Plan C aufmerksam zu machen.

In Erinnerung an den Beschluss des Parlaments, dass alle Züge über Mannheim führen müssen, bewege sich die Bahn mit der neuen Einreichung des Planfeststellungsverfahrens am Rande eines Grundgesetzverstößes.

Bleibe also zu hoffen, dass die Bahn rechtzeitig zur Einsicht kommt, denn für die Metropolregion Rhein-Neckar werde es keinen zweiten Kniefall geben wie im Fall Darmstadt. Dies machten alle Redner am Donnerstagabend mehr als deutlich.



Leider verspätete sich Lothar Marks Ankunft aus Berlin um rund eine Stunde, so dass zuvor Bürgermeister Matthias Baaß und Viernheims Bundestagsabgeordnete Christine Lambrecht die Interessenten im Schrebergartenheim über den derzeitigen Stand informieren konnten. Foto: wind

ICE-Trasse

Uwe Buttler



Kommentar: So kämpferisch, wie sich Lothar Mark, Christine Lambrecht, Matthias Baaß und die SPD gaben beim Kampf gegen den Bypass für die ICE-Trasse, so kämpferisch, lieber Herr Mehdorn, wird sich auch die Metropolregion Rhein-Neckar geben. Diese Region weiß, was sie an ihrem Hauptbahnhof Mannheim und seiner Verkehrsbedeutung in alle Richtungen hat. Mit dem Bypass würden Arbeitsplätze vernichtet. Die Lärmbelästigung ist nur ein vorgeschobenes Argument. Akzeptieren Sie die Vorgaben des Parlaments und der Regierungspräsidien. Die Metropolregion Rhein-Neckar will dieses Spiel gewinnen. Sie hat es Ihnen schon einmal gezeigt und sie wird es noch einmal tun. Daran werden auch Sie nichts ändern können. Jetzt gilt hier ein „Jetzt erst recht“. Ein Dankeschön deshalb an unsere Bundestagsabgeordneten und ihre tragende Rolle in dieser so wichtigen Sache.