



Bis 2017 soll die neue ICE-Strecke Frankfurt-Mannheim fertig sein.
Bild: dpa

ICE-Bypass sorgt erneut für Diskussionen

Bund will in die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim rund 1,3 Milliarden Euro investieren

Von unserem Redaktionsmitglied
Daniel Albrecht

Mannheim. Nach der Veröffentlichung des im vergangenen Jahr angekündigten Rahmenplans für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes wächst der Druck auf die Deutsche Bahn (DB), den Neubau der ICE-Strecke Frankfurt-Mannheim zügig umzusetzen. Der Bundestagsabgeordnete Lothar Mark (SPD) erneuerte gestern seine Forderung, dabei auch die Strecke über den Mannheimer Hauptbahnhof „unverzüglich“ auszubauen.

Die von der Bahn favorisierte „Sowohl-als-auch-Lösung“, die neben der Strecke über den Hauptbahnhof auch eine direkte Trassenführung an der Stadt vorbei (Bypass) vorsieht, lehnt Mark aber weiterhin kategorisch ab. Er verweist auf entsprechende Beschlüsse von Bundestag, Landtag und Regierungspräsidium. Auch die Mannheimer Oberbürgermeister-Kandidaten hatten sich gestern klar gegen einen Bypass ausgesprochen. Wie berichtet treibt die Bahn die Planungen für den hessischen

Teil der Strecke inzwischen voran. Anfang Mai stellte sie in Frankfurt entsprechende Pläne vor, die allerdings noch im Viernheimer Wald enden. Unter dem Vorbehalt einer „politischen Entscheidung“ in Baden-Württemberg ist dort ein Abzweig für einen Bypass entlang der A6 eingezeichnet. Einer DB-Sprecherin zufolge hat die Bahn bislang allerdings keine konkreten Schritte unternommen, um Grundstücke entlang der geplanten Trasse zu kaufen.

Neue Fakten, die für einen Bypass sprechen, will die Bahn vorerst nicht nennen. Dem Vernehmen nach wird hinter den Kulissen aber an einem „Kompromiss“ in der Mannheimer Bypass-Frage gearbeitet. Wie dieser angesichts der unbeweglichen Positionen auf beiden Seiten aussehen könnte, ist allerdings fraglich.

Im Investitionsrahmenplan, den das Verkehrsministerium kürzlich in seiner Endfassung veröffentlichte, ist die Neubaustrecke mit einer Summe von 1,3 Milliarden Euro aufgenommen. Damit ist nach Auffassung von Stefan Dallinger, Direktor des Verbandes Region Rhein-Neckar

(VRRN) die finanzielle Grundlage für den Bau der ICE-Trasse ohne Bypass gegeben.

Wie aus dem Papier aus Berlin hervorgeht, haben die Planungen für das Projekt „NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar“ bereits rund 21 Millionen Euro verschlungen. Bis 2010 rechnet der Bund mit einem zusätzlichen Finanzbedarf von bis zu 17 Millionen Euro. Dieses Geld wird größtenteils für Planungen und Vorarbeiten benötigt. Mit den eigentlichen Bauarbeiten wird wohl frühestens 2011 begonnen. 2017 könnten laut Bahn die ersten Züge rollen.

In dem Investitionsrahmenplan sind sämtliche Kosten für Erhaltungsinvestitionen (25 Milliarden Euro) und Investitionen für Aus- und Neubauvorhaben (57 Milliarden) im Zeitraum 2006 bis 2010 enthalten. Neben der ICE-Strecke Frankfurt-Mannheim ist auch die Ausbaustrecke Mainz-Mannheim mit 216 Millionen Euro berücksichtigt, deren erste Baustufe den Ausbau der Brücke Mannheim-Ludwigshafen umfasst. Priorität hat zudem die sechsspurige Erweiterung der Autobahn A6 zwischen Viernheim und dem Kreuz Mannheim.