Schnellbahntrasse der Bahn:

Lothar Mark kämpft gegen eine Umfahrung Mannheims

Der neueste Vorstoß der Deutschen Bahn AG, mit der Metropolregion eine ähnliche Einigung wie mit Darmstadt zu erreichen zu wollen, stößt auf Ablehnung und heftige Kritik des Bundestagsabgeordneten Lothar Mark.

Mark: „Die Anbindung an den Mannheimer Bahnhof kostet den ICE - bei optimaler Streckenführung gemäß Variante C (Mark/ROV-Vorschlag) - lediglich vier Minuten. Es ist vollkommen unverantwortlich eine ganze Region, noch dazu eine so dicht bewohnte und wirtschaftlich attraktive wie die Metropolregion, wegen vier Minuten teilweise vom Hochgeschwindigkeitsnetz abzuhängen. Das ist und bleibt

volkswirtschaftlicher Unsinn. Aber auch betriebswirtschaftlich gesehen ist das Unterfangen sehr fragwürdig: Für die vier Minuten Zeitersparnis, die der Bypass bringen kann, müssten ca. 1,5 Milliarden Euro investiert werden.

Hinzu kommen die Eingriffe in die Natur, die der mehrere Kilometer lange Ingenieurbau mit sich bringt. Das Regierungspräsidium hat ja bekanntlich deshalb den Bypass abgelehnt.“ Die Zuversicht der Bahn, das Gesetz über den Ausbau des Schienennetzes und die darin enthaltene Festlegung der Streckenführung über den Mannheimer Hauptbahnhof im Vorübergehen beseitigen zu können, ist unbegründet und

zeugt zudem von mangelndem Fingerspitzengefühl in politischen Angelegenheiten.

Mark: „Es ist zwar richtig, dass der Deutsche Bundestag das Gesetz ändern könnte, allerdings sehe ich dafür keine Mehrheit. Die Abgeordneten lassen sich von der Bahn nicht an der Nase herumführen. Es wäre eine Bankrotterklärung für das Parlament, wenn die Entscheidung ins Gegenteil verkehrt würde, nur weil es der Bahn gerade Recht ist.

Auch der Landtag des Landes Baden-Württemberg hat sich eindeutig gegen den Bypass ausgesprochen, so dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Pläne der Bahn gar nicht gegeben sind.“

Während Darmstadt nur 25 Kilometer vom ICE-Bahnhof Frankfurt entfernt liegt, ist Mannheim ein zentraler Umsteigebahnhof, in dem sich Fernverkehrsverbindungen aus allen Himmelsrichtungen treffen. Der größte Teil aller Züge aus dem Ruhrgebiet, Hamburg, Berlin und auch Paris nach Süd- und Südostdeutschland läuft im Mannheimer Bahnhof zusammen. „Daher ist die Situation in Mannheim nicht mit der in Darmstadt zu vergleichen. Es ist völlig unverständlich, dass die Bahn mit Darmstadt und Frankfurt zwei ICE-Bahnhöfe in direkter Nachbarschaft beibehält, den zentralen Umsteigebahnhof für Verbindungen in den Süden aber abhängen will“, so Mark.