

„Jetzt muss Frankfurt-Mannheim kommen – ohne Bypass“

Entscheidung für „Stuttgart 21“ löst in der Metropolregion Rhein-Neckar verstärkte Forderungen nach Neubaustrecke aus

Von Peter Wiest

Rhein-Neckar. Nicht alle im Land sind glücklich über die „Stuttgart 21“-Entscheidung von gestern. Während Ministerpräsident Günther Oettinger erwartungsgemäß von seinen Parteifreunden mit Lob überschüttet wurde, sprachen Grüne und Naturschutzverbände im Land und in der Metropolregion Rhein-Neckar von einer „Fehlentscheidung“.

Zudem wurde in der Metropolregion von verschiedener Seite vehement darauf hingewiesen, dass jetzt der umgehende Ausbau der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim angegangen werden müsse, und zwar mit Direktanbindung des Mannheimer Bahnhofs und ohne den umstrittenen „Bypass“.

Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Rhein-Neckar dringt nach dem gestrigen Durchbruch für das Bahnprojekt Stuttgart 21 mehr denn je auf den Neubau der Bahnstrecke Frankfurt-Mannheim. „Die Realisierung dieses Projekts ist entscheidend für die Qualität des Fernverkehrs in Baden-Württemberg –

jetzt noch mehr denn je“, sagte gestern IHK-Hauptgeschäftsführer Franz Luzius: „Ohne diesen Lückenschluss kann auch die Milliardeninvestition Stuttgart-Ulm nur einen begrenzten Vorteil bringen.“

Laut Luzius bleibt der Korridor Frankfurt – Mannheim der „größte Engpass im Fernverkehrsnetz der Bahn“. Nun müsse die Bahn umgehend beschließen, auch diese Neubaustrecke durchgehend zu planen und rasch zu bauen. Weitere Verzögerungen seien nicht hinnehmbar, denn „sie würden die Leistungsfähigkeit des gesamten Bahnnetzes mindern – und dies kann nicht im Sinne des beschlossenen Großprojektes Stuttgart-Ulm sein“.

Auch Mannheims Oberbürgermeister Gerhard Widder würdigte die gestrige Entscheidung für „Stuttgart 21“ und die Strecke Stuttgart-Ulm als „für die Verkehrsinfrastruktur unseres Landes von herausragender Bedeutung“. Er gehe allerdings unverändert davon aus, dass zu-

sammen mit diesen beiden Maßnahmen auch die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim realisiert werde: „Und zwar mit Direktanbindung an den Hauptbahnhof Mannheim“, so Widder. Die drei Projekte müssten in engem Zusammenhang gesehen werden.

Der Mannheimer SPD-Bundestagsabgeordnete Lothar Mark forderte Ministerpräsident Oettinger auf, sich mit gleicher Intensität wie für „Stuttgart 21“ auch für den Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt-Mannheim „ohne Bypass“ einzusetzen.

Dies müsse jetzt vordringliches Ziel der Landesregierung sein.

Für den Kreisverband Mannheim der Grünen ist „Stuttgart 21 eine große Fehlentscheidung und ein Milliardengrab für Steuergelder“, wie Geschäftsführer Damian Wiench gestern sagte. Es würden „Unsummen für ein Prestigeobjekt ausgegeben, damit sich Ministerpräsident Oettinger noch ein Denkmal in seiner Amtszeit bauen kann“. Und weiter: „Hätte

Oettinger nur einen Funken der Energie, die er für das Ungetüm Stuttgart 21 verwendet hat, auf die Schienenneubaustrecke Frankfurt-Mannheim gelenkt, dann wäre heute der Bau der Strecke ohne Bypass an Mannheim vorbei in trockenen Tüchern. Aber der Erhalt Mannheims als wichtiger Verkehrsknotenpunkt ist ihm egal.“

Auch die Umweltschutzorganisationen NABU und BUND im Südwesten sprachen sich sehr kritisch aus über das finanzielle Entgegenkommen des Landes. NABU-Landessprecher Hannes Huber sagte: „Zusammen mit dem Bahnhof werden Milliarden an Steuergeldern mit Stuttgart 21 vergraben.“ Das sei umso bedauerlicher, da der Nahverkehr rigoros ausgedünnt werde. Die BUND-Landeschefin Brigitte Dahlbender nannte die Einigung einen „finanziellen Kniefall und eine Mogelpackung“.

Die SPD-Landtagsfraktionsvorsitzende Ute Vogt begrüßte die Einigung, sieht aber Oettinger in der Verantwortung für den hohen Preis. Zudem forderte sie mehr Mittel für den Nahverkehr.

Genie-Streich oder Mogelpack?