

Bahn weht heftiger Gegenwind ins Gesicht

Region wehrt sich weiter vehement gegen die vom DB-Konzern geplante Umfahrung Mannheims

Von unserem Redaktionsmitglied
Daniel Albrecht

Mannheim. Zu beneiden ist Paul Gerhardt wahrlich nicht. Als Projektleiter bei der Bahn ist der Mann ein Spezialist für Grabenkämpfe. Kaum ein Bauvorhaben, bei dem sich der Konzern nicht gegen vehemente Kritik wehren muss. Von seinem Büro in Frankfurt aus steuert Gerhardt die Planungen für eines der prestigeträchtigsten Projekte, das der DB-Konzern derzeit plant: die ICE-Strecke Frankfurt-Mannheim.

Auch die Pläne, die Gerhardt im Auftrag der Bahn-Spitze in dieser Sache jetzt vorgelegt hat, stoßen auf heftige Gegenwehr. Auf Einladung des Eisenbahnbundesamtes hatten gestern Vertreter von Kommunen und Verbänden aus der Metropolregion Rhein-Neckar bei einem sogenannten Scoping-Termin Gelegenheit, ihre Kritik zu äußern. „Die Bahn hat starken Gegenwind bekommen“, fasst ein Teilnehmer das Er-

gebnis des dreistündigen Treffens in einem Restaurant im Mannheimer Hauptbahnhof zusammen.

Wortführer des Widerstands waren vor allem Stefan Dallinger, Direktor des Verbandes Region Rhein-Neckar (VRRN), und Josef Krahl, bei der Stadt Mannheim für Baurecht und Umweltschutz verantwortlich. Sie wollen erreichen, dass das Eisenbahnbundesamt die Pläne für den von der Bahn geforderte ICE-Bypass an Mannheim vorbei stoppt. „Die Umfahrung ist nicht erforderlich“, sagt Dallinger.

Sollte die Trasse östlich an Mannheim vorbei überhaupt in das Planungsverfahren aufgenommen werden, so verlangen die Vertreter der Region, müsse die Bahn zumindest neue Argumente für den Bypass vorlegen. Doch eben die gibt es offenbar nicht. Die Bahn kann bis heute nicht sagen, wie viele Züge künftig tatsächlich einmal auf den Schienen rollen werden. Das von der Region wiederholt geforderte Betriebskonzept hat der DB-Konzern bislang nicht

vorgelegt. Ein Bahnsprecher kündigte gestern allerdings an, dass für das weitere Planungsverfahren neue Daten zu den zu erwartenden Zugzahlen vorgelegt werden.

Die Bahn will im Rhein-Neckar-Raum eine „Sowohl-als-auch-Lösung“ bauen, die neben dem umstrittenen Bypass eine volle Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhofs vorsieht. Die Stadt Mannheim hält dem entgegen und bringt erneut eine alternative Trassenführung im südlichen Ried ins Gespräch. Diese seinerzeit vom SPD-Bundestagsabgeordneten Lothar Mark vorgeschlagene Variante könnte ein „Optimum“ darstellen, heißt es in einer Stellungnahme der Stadt zum Entwurf für den Regionalplan Südhessen. Bislang wurde diese Mark-Variante nie im Detail geprüft. Die Bahn verwarf sie vor Jahren, da sie – so der Sprecher – im Gegensatz zur „Sowohl-als-auch-Lösung“ nicht die benötigten Kapazitäten schaffe, um künftig mehr Züge rollen zu lassen.

➤ Weitere Berichte