

## Tiefensee setzt auf konstruktiven Dialog

Bahn soll von Bypass-Plänen Abschied nehmen

Bei einem vom Bundestagsabgeordneten Lothar Mark vermittelten Gespräch zwischen Mannheims Oberbürgermeister Gerhard Widder, zugleich Sprecher des ICE-Forums für die Metropolregion Rhein-Neckar, und Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee in Berlin ließ dieser keinen Zweifel daran, dass der Bedarfsplan Schiene in der ergänzten Fassung vom 22.09.2004 für ihn verbindlich sei. Durch den engagierten und parteiübergreifenden Einsatz der Abgeordneten der Region hatte der Deutsche Bundestag damals im „Ersten Gesetz zur Änderung des Bundesschieneausbaugesetzes“ bei der Bedarfsplanung für die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar einer Fußnote zugestimmt, die festlegt, dass „die Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs im Raum Mannheim ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim“ zu führen habe. Durch diesen klaren Beschluss

des Deutschen Bundestages, so Mark, ist Bahnchef Mehdorn aufgefordert, von seiner Bypass-Planung am Mannheimer Hauptbahnhof vorbei endlich Abschied zu nehmen. Schließlich hätten nicht nur der Deutsche Bundestag und das Regierungspräsidium Karlsruhe aus Raumverträglichkeitsgründen, sondern auch der Landtag Baden-Württemberg sich klar dagegen positioniert. Auch die Landesregierung Baden-Württemberg hatte sich mehrfach dagegen ausgesprochen, zuletzt der zuständige Staatssekretär im Innenministerium Baden-Württemberg, Rudolf Köberle, übereinstimmend mit Gerhard Widder am 5. Juli. Damals wurde nicht nur eine „baldige Realisierung der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim“ angemahnt, das Land hatte auch die „volle Unterstützung für die uneingeschränkte Einbindung Mannheims in den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene“ zugesagt. Jetzt

erwarte man von der Bahn „einen konstruktiven Dialog mit Mannheim und der Region“ und ein schnelles Vortreiben der Planungen, so die damalige Pressemitteilung aus dem Landesinnenministerium.

Minister Tiefensee erklärte in dem Gespräch mit Mark und Widder, dass die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 und des Bedarfsplans Schiene aufgenommen worden sei. Damit wären die Grundlagen für die DB AG vorhanden, die planerischen und baurechtlichen Voraussetzungen für den Bau der Neubaustrecke zu schaffen.

„Die Bahn darf durch das Festhalten am Bypass, der eine Bundesfinanzierung nicht zulässt und die Bahn selbst als Finanzier fordern würde, nicht den dringend erforderlichen Lückenschluss im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz blockieren“, so Mark.

pm

Rheinau-Brühl Nachrichten, 29.09.06