

Mannheimer Morgen, 18.11.03

„Vermeiden“ oder „machbar“?

Gespräche über ICE-Neubaustrecke enden ohne echte Einigung

Von unserem Redaktionsmitglied
Dirk Pohlmann

Mannheim. „Konstruktive, faire Gespräche“, „Die Türen sind offen geblieben“ – an positiven Stimmen über Stimmung und Ablauf des ICE-Erörterungsgesprächs ließen es die Beteiligten gestern nicht fehlen. Inhaltliche Einigungen zwischen Deutscher Bahn und den Trägern öffentlicher Belange der Region waren dagegen rar.

Thema waren gestern im Mannheimer Stadthaus vor allem die „handfesten Belange der Raumordnung“, wie es am Morgen hieß. Zu diesen Belangen zählen neben Naturschutz und Lärm auch Trink- und Grundwasser. Und genau an diesem Thema zeigten sich die unterschiedlichen Haltungen der beteiligten Parteien. Die Region plädierte für ein „Vermeiden von Problemen“, so etwa beim Wasserwerk Rheinau. Die ICE-Trasse des „Bypass“, also der Umfahrung Mannheims, würde über das Gelände des Wasserwerkes führen. „Dort wird die Hälfte des Mannheimer Wassers produziert, wir können das Werk nicht abschalten“, so die Haltung der Stadt. „Wir schaffen das, auch ohne die Wasserversorgung zu beeinträchtigen“, lautete die Antwort der Bahn. Ähnlich sah es bei vielen anderen Themen aus: „Vermeiden“ stand gegen „alles technisch machbar“.

Auch der Feldhamster, den Mannheimern wegen der Probleme bei der neuen Mannheim-Arena ein Begriff, könnte im Zuge der ICE-Debatte wieder seinen Weg in die Schlagzeilen finden. Die Trasse des umstrittenen Bypass führt nämlich an zwei Stellen durch Siedlungsgebiete des putzigen Tierchens – „da werden sie noch viel

Freude dran haben“, lautete die etwas schadenfrohe Feststellung der Stadt.

Zunächst aber dient der Hamster der Region als Argument gegen die Umfahrung, ebenso wie die anderen Probleme, die der Bypass aufwirft. Dazu zählen Eingriffe in die Grundwassersituation ebenso wie der zusätzliche Lärm, den eine Trasse im Osten Mannheims verursachen würde. Dort könnten bis zu sieben Meter hohe Wände nötig sein, die die Siedlungen vor dem Lärm der schnellen Züge schützen sollen.

Eine Entscheidung über eine der beiden Trassenvarianten ist gestern nicht gefallen. Das Raumordnungsverfahren wird sich voraussichtlich noch bis zum Sommer 2004 hinziehen. Anschließend geht das Projekt in das Planfeststellungsverfahren, Baubeginn könnte 2006 sein.

Für etwas betretene Gesichter bei den Verantwortlichen der Region sorgten gestern weiter die Antworten der Bundesregierung auf die kleine Anfrage der CDU/CSU-Bundestagsfraktion. Die Trassen-Variante mit Bypass lasse die größeren volkswirtschaftlichen Effekte erwarten, heißt es dort. Der Mannheimer SPD-Bundestagsabgeordnete Lothar Mark ist sauer: „Da waren bürokratische Dilettanten am Werk, die kein Gespür für die Brisanz des Themas haben.“ Er halte das Papier des Verkehrsministeriums zwar für völlig bedeutungslos, es sei aber sehr ärgerlich. Ähnlich Christian Specht, Direktor des Raumordnungsverbandes: „Alles, was bislang im politischen Geplänkel passiert ist, war doch eher ohne Belang, wir konzentrieren uns auf das Raumordnungsverfahren.“

➤ Kommentar