

ICE-Trasse: Bahn und Region gehen sensibel miteinander um

Bis zum Jahresende will man in die Planfeststellung

Von Gaby Booth

Rhein-Neckar. In unzähligen Gesprächen werden in diesen Wochen die Weichen für eine der wichtigsten Entwicklungen der Metropolregion Rhein-Neckar gestellt: Die Frage, ob der Ballungsraum optimal an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn angeschlossen wird oder nicht. Die Planungen für die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim sind nach den Aufregungen der letzten Jahre in eine ruhigere Phase übergegangen. „Wir führen konstruktive Gespräche mit den Vertretern der Region“, sagte ein Bahnsprecher auf Anfrage.

Man habe zwar noch keine Lösung, arbeite aber gemeinsam intensiv daran. Oberstes Ziel dabei sei, die Fahrzeiten der Züge zu verkürzen und die Kapazitäten zu erhöhen. Zum jetzigen Zeitpunkt gehe man davon aus, dass diese Ziele nur über eine entlastende Strecke erreicht werden können. Konkreter will man bei der DB Netz nicht werden.

Das Reizwort „Bypass“, also eine Trassenführung von Frankfurt nach Stuttgart ohne Halt in der Metropolregion, wird vermieden. Stattdessen konzentrieren sich die Planungen auf eine Kompromisslösung, die südlich von Lorsch diagonal durch den Lampertheimer Wald und den Käfertaler Wald zum Hauptbahnhof Mannheim führen würde. Ob in einem Tunnel oder in einer offenen Trogführung, ist noch offen.

„Da sind jetzt die Fachleute gefragt“,

sagte gestern der Bundestagsabgeordnete Lothar Mark, der eine Diagonalführung schon 2000 als Alternative vorgeschlagen hatte. Er nutzte eine Pressekonferenz, um mit Kritikern auf hessischer Seite ins Gericht zu gehen, die ihm vorwarfen, er wolle den Lampertheimer Wald durchschneiden, und rechnete insbesondere mit dem Landrat der Hessischen Bergstraße, Matthias Wilkes, ab. Mark: „Das ist eine überflüssige Diskussion, ich fühle mich in die Ecke gedrängt“.

Vielmehr gehe es nun darum, dass die ablehnende Front in der Region gegen den Bypass nicht bröckelt. Denn der sei aus ökologischer wie ökonomischer Sicht unsinnig. Es gibt kein Geld vom Bund für den Bypass, der nach Schätzung Marks inzwischen eine Milliarde kosten würde – und politisch sei er weder im Bund noch im Land durchsetzbar. „Da gibt es keinen Dissens“.

Gemeinsam mit dem Verband Region Rhein-Neckar peilt die DB Netz an, bis zum Jahresende in die Planfeststellung zu gehen. Zumindest mit dem ersten unumstrittenen Abschnitt auf hessischer Seite, so ein Bahnsprecher. Umstritten ist dann noch die Streckenführung südlich von Lorsch bis zum Hauptbahnhof Mannheim. Westlich der Autobahn A 6 liegt ein riesiges Waldgebiet, das durch eine Schienentrasse zerschnitten würde – aber hier kann der ICE Tempo 300 fahren. Eine diagonale Führung würde also die Fahrzeiten deutlich verkürzen.