

Konfliktdarstellung

Zum Beispiel Frankfurt – Mannheim:

Schienennetz und Demokratie

*Zutreffend skizziert die nachfolgend abgedruckte Zuschrift aus dem Büro des Bundestagsabgeordneten Lothar Mark (SPD) den Konflikt zwischen einem privaten Netzbetreiber und dem für das Schienennetz zahlenden Staat. Gegenüber einem privatisierten Netz nach Mehdorns Vorstellungen – denen die Kompromissformeln der Bundesregierung entsprechen – ist der Bundestag machtlos. Wenn das Parlament nicht den Mut hat, das Schienennetz in die staatliche Verantwortung zurückzuholen, dann kann keine demokratische Entscheidung die DB zwingen, eine Eisenbahnstrecke zu bauen, die die Politik für notwendig erachtet. Zur Haltung zur konkret angesprochenen Neubaustrecke hat PRO BAHN differenziert Stellung genommen (siehe der **Fahrgast** 1/2006 S. 14 ff.).*

Die Redaktion

Demokratische Entscheidungen auch für Bahnchef Medorn bindend

Im Rahmen des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes ist ein Lückenschluss zwischen dem Fernbahnhof Frankfurt/Main und dem Mannheimer Hauptbahnhof immer unabdingbarer geworden. Vor allem die sich weiter verschärfenden Engpässe im Schienekorridor zwischen Frankfurt und Mannheim machen es dringend erforderlich, die Neubaustrecke möglichst bald anzugehen. Das sich seit 1993 in Planung befindliche Projekt sollte ursprünglich 2007 bereits in Betrieb genommen werden. Im Jahr 2000 stellte die Deutsche Bahn jedoch eine modifizierte Streckenführung unter Umgehung des Mannheimer Hauptbahnhofs vor, auf die sie bis heute besteht. Massiven Protesten aus der Region ist es zu verdanken, dass diese Bypass-Lösung, die einen „Bahnhof auf der grünen Wiese“ zur Folge hätte, bisher verhindert werden konnte. Besonders der Bundestagsabgeordnete Lothar Mark setzt sich seit über sechs Jahren gegenüber der Deutschen Bahn AG, der Bundesregierung und dem Land Baden-Württemberg dafür ein, dass der wichtige Lückenschluss endlich ausgebaut wird, ohne Mannheim zu umgehen. Insbesondere als Schnittstelle der drei Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz hat die Metropolregion einen besonderen Anspruch, durch eine Vollenbindung an den ICE-Verkehr gestärkt zu werden. Der Verkehrsknotenpunkt Rhein-Neckar darf durch einen Bypass nicht von der Zukunft des Schienenverkehrs abgeschnitten werden. Eine Umgehung Mannheims würde die Metropolregion in ihrer Entwicklung als attraktiver Wirtschafts- und Lebensraum nicht nur zurückwerfen, sondern durch die Bypass-Verkehrsführung sogar explizit ausgrenzen. Das Festhalten des Bahnchefs Mehdorn an dem Bypass wird von der Bahn vor allem mit einer Zeitersparnis begründet. Es bleibt jedoch zu bezweifeln, ob dies ein ausschlaggebendes Argument ist, denn ein Halt auf der „grünen Wiese“ würde auch mindestens vier Minuten Zeit in Anspruch nehmen, während eine Fahrt über den Hauptbahnhof insgesamt maximal fünf bis sechs Minuten Zeit kosten würde. Andere Pläne, wie Mannheim weiterhin ökonomisch und ökologisch sinnvoll ICE-Knotenpunkt bleiben kann, liegen seit Jahren

vor. Die Bahn müsste lediglich die Planungsvarianten Lothar Marks, die vom Raumordnungsverband aufgegriffen wurden, vorantreiben. Diese beinhalten den Neubau der ICE-Strecke Frankfurt – Mannheim und auch den Anschluss Mannheims ans europäische Eisenbahnnetz mit einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Frankfurt – Mannheim – Paris. Der von Lothar Mark seit über drei Jahren geforderte Ausbau der Riedbahn-Ost als belastbare zweigleisige Strecke würde dazu führen, dass der französische TGV von Paris über Mannheim nach Frankfurt nicht im Mannheimer Hauptbahnhof „Köpf“ machen müsste, die Güterzüge auf dem Weg von Frankfurt nach Stuttgart am Hauptbahnhof vorbeigeleitet werden können und zudem der S-Bahn-Verkehr dadurch deutlich entlastet würde. Momentan nutzen vor allem Güter- und Regionalzüge die östliche Riedbahn, die aber nur eingleisig genutzt werden kann, da die Bahn das zweite Gleis sich selbst überlassen hat, welches nun nicht mehr verkehrssicher ist. In einem bei der Kreisdelegiertenversammlung der SPD Mannheim von Lothar Mark eingebrachten Initiativantrag fordert der Abgeordnete den Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg auf, sich dafür einzusetzen, dass die Bahn den Ausbau der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt – Mannheim nur über den Mannheimer Hauptbahnhof plant und die dafür notwendigen Planungsmittel zur Ertüchtigung des Mannheimer Hauptbahnhofs sowie für den Ausbau der Riedbahn-Ost kurzfristig einstellt und in den nächsten Fünfjahresinvestitionsplan aufnimmt. Außerdem wird Ministerpräsident Oettinger aufgefordert, sofort eine dementsprechende Arbeitsgruppe mit der Deutschen Bahn zu bilden. Beim sogenannten „Bahngipfel“ am 16. Juni 2006 hatte er das Anliegen der Metropolregion mit keinem Wort erwähnt und sich stattdessen nur für eine Arbeitsgruppenbildung zu „Stuttgart 21“ beziehungsweise der Strecke Stuttgart – Ulm eingesetzt. Eine große Gefährdung für die Pläne in der Metropolregion besteht darin, dass die Unsicherheiten in der Realisierung der „schwäbischen Projekte“ dazu führen könnten, dass der Bypass quasi als Kompromiss für eine finanzielle Unterstützung der Bahn von „Stuttgart 21“ und der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm geopfert wird. Lothar Mark wird in der Region, aber auch im Deutschen Bundestag – parteiübergreifend zusammen mit seinen Kolleginnen und Kollegen aus der Metropolregion und darüber hinaus – insbesondere im Haushaltsausschuss dafür kämpfen, dass es der Deutschen Bahn und Bahnchef Mehdorn nicht gelingen wird, gegen die klaren Beschlüsse des Deutschen Bundestages, des Landtages von Baden-Württemberg und des Regierungspräsidiums Karlsruhe zu verstoßen. Lothar Mark: „In einem demokratischen Staat müsste es eigentlich selbstverständlich sein, dass über das Thema Bypass nicht mehr gesprochen wird, nachdem die zuständigen Gremien ihre demokratischen Beschlüsse gefasst hatten. An diese müssen sich auch Bahnchef Mehdorn, sein Aufsichtsrat, die Landes- und die Bundesregierung halten.“

Claudia Schöning-Kalender