

Mannheim kämpft gegen den ICE-Bypass

GUIDO SCHNEIDER | MANNHEIM

Aus allen Richtungen rollen die Schnellzüge nach Mannheim - die Stadt ist wichtigster ICE-Knotenpunkt in Süddeutschland. Doch wenn es nach dem Willen von Hartmut Mehdorn geht, soll sich das ändern. Der Bahn-Chef will die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke von Frankfurt nach Mannheim nicht mehr nur über den Hauptbahnhof der Rhein-Neckar-Metropole führen - parallel dazu plant die Bahn ein weiteres Teilstück östlich an Mannheim vorbei. Über diese Strecke sollen ICEs ohne Halt von Frankfurt nach Stuttgart rollen.

Bislang wussten die politischen Entscheider Mannheims und der Region die Pläne für den so genannten ICE-Bypass zu durchkreuzen. „Mannheim und die Metropolregion sagen eindeutig Nein zum Bypass, weil das unseren Ballungsraum schwächt“, sagt der Mannheimer SPD-Bundestagsabgeordnete Lothar Mark. Auch Mannheims neuer Oberbürgermeister Peter Kurz will den Bypass verhindern, weil er Mannheim als „ICE-Premium-Standort“ abhängig, was den Wirtschaftsstandort gefährde. Die Stadt hat damit begonnen, ihr ambitioniertes Projekt Mannheim 21 umzusetzen, das zahlreiche Bürogebäude in Bahnhofsnähe vorsieht. Auch Rosengartenbesucher wären von der teilweisen Umfahrung Mannheims betroffen, wenn nicht mehr jeder ICE aus Frankfurt im Mannheimer Hauptbahnhof hielte.

In der Argumentation gegen den Bypass achten die im Regionalforum ICE-Knoten-Rhein-Neckar vereinten Interessenvertreter auch aufs Kleingedruckte. Sie verweisen auf eine Fußnote im Bundesgesetzblatt

vom 21. September 2004, in dem eine Streckenführung an Mannheim vorbei ausgeschlossen ist. Diese Fußnote lässt sich nur durch einen Beschluss des Bundestages aushebeln, betont die Stadt immer wieder. Doch für ein solches Vorhaben fehlt im Parlament eine Mehrheit.

Einig sind sich Bahn und Region lediglich darin, dass zwischen Mannheim und Frankfurt eine neue Schnelltrasse gebaut werden muss, um eine Lücke im Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn zu schließen. Beim Streckenverlauf entzweien sich die Vorstellungen jedoch. Den Bypass will die Bahn entlang der A6 bauen. Mark hält das für aussichtslos. Entweder müsse er wegen der dichten Besiedelung als Hochbau im Stile der Transrapid-Bahn errichtet werden oder unterirdisch den Anschluss an die bestehende Trasse von Mannheim nach Stuttgart finden, erklärt Mark. Beides würde Unsummen verschlingen sowie Lärm- und Umweltprobleme nach sich ziehen. Mark hat eine Variante entwickelt, die alle ICEs von Norden aus zum Mannheimer Hauptbahnhof leitet.

Im September hat die Bahn ihre Argumentation in Sachen ICE-Bypass um eine Variante ergänzt: Sie will die neue Strecke an Mannheim vorbei auch dazu nutzen, den wachsenden Güterverkehr zwischen dem Rhein-Main- und dem Rhein-Neckar-Raum besser zu bewältigen. Lothar Mark hält davon nichts. Mit der so genannten Riedbahn-Ost gebe es bereits eine Strecke für den Güterverkehr. Die reicht nach Meinung der Bahn jedoch nicht aus, um das Güteraufkommen zu bewältigen. Der Zwist geht also weiter.