

## Eine unendliche Geschichte: ICE-Bahnknoten Mannheim, Mehdorn und der Bypass

Schon vor zwei Jahren glaubten viele, das Thema Bypass an Mannheim vorbei sei endgültig vom Tisch. Doch weit gefehlt. Trotz massiver Proteste aus der Metropolregion gibt Bahnchef Mehdorn nicht auf.

Zur gegenwärtigen Diskussion um die Haltung von Bahn und Landesregierung zum ICE-Bypass erklärt der **Bundestagsabgeordnete Lothar Mark**:

„Bahnchef Mehdorn sollte endlich zur Kenntnis nehmen, dass sich das Regierungspräsidium Karlsruhe, der Landtag von Baden-Württemberg und der Deutsche Bundestag im Zusammenhang mit der geplanten ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt-Mannheim-Stuttgart klar gegen den Bypass an Mannheim vorbei ausgesprochen haben. Demokratische Beschlüsse müssten auch für Bahnchef Mehdorn und seinen Aufsichtsrat bindend sein.“

Angesichts der Dringlichkeit des Streckenbaus fordern Mark und seine Bundestagskolleginnen und -kollegen aus der Region parteiübergreifend:

1. Ertüchtigung des Gleiskörpers im Hauptbahnhof Mannheim und Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs.
2. Ausbau der Riedbahn-Ost als zweigleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke, damit
  - die Hochgeschwindigkeitszüge aus Paris über Mannheim nach Frankfurt/M. und umgekehrt in Mannheim nicht "Kopf machen",
  - die Güterzüge nicht durch den Hauptbahnhof Mannheim fahren müssen und
  - die S-Bahn vom Hauptbahnhof Mannheim bis zum Bahnhof Mannheim-Waldhof entlastet wird.
3. ein klares "Nein" zum Bypass und damit auch zu einem Bahnhof "auf der grünen Wiese"!

Die Fahrt über den Hauptbahnhof Mannheim anstatt eines „Bypass“ würde insgesamt maximal fünf bis sechs Minuten dauern. Dies dürfte aber die Entscheidung, ob jemand von Frankfurt oder Köln nach Stuttgart mit der Bahn fährt oder das Flugzeug nimmt, mit Sicherheit nicht beeinflussen.

4. Die Bahn muss endlich von der zweimalig rechtwinkligen Streckenführung ab dem Viernheimer Dreieck abkommen. Dafür sollte eine untertunnelte Schrägführung südlich von Lorsch durch den Käfertaler Wald bis zur Riedbahn bei Mannheim-Schönau gebaut werden (bekannt als Mark/ROV- oder C-Variante).

Lothar Mark regt zudem ein Überdenken seiner alten Alternativvorschläge an, wie z. B. die Querung der Neubaustrecke hin zur Riedbahnstrecke (alt) an der schmalsten Stelle südlich von Gernsheim und Ertüchtigung dieser Strecke auf Hochgeschwindigkeitsniveau durch den Bau von zwei weiteren Gleisen, die im Bereich von Siedlungen oder ökologisch sensiblen Gebieten untertunnelt werden müssten.

„Die Bahn muss jetzt handeln, um dauerhaften Schaden von Mannheim und der Metropolregion Rhein-Neckar fernzuhalten.“, so Lothar Mark.

Dr. Claudia Schöning-Kalender