# Der Kampf geht weiter!

## Bundestagsabgeordneter Lothar Mark zur aktuellen Diskussion um den ICE-Bypass

Es sieht so aus, als sei auch Ministerpräsident Oettinger jetzt auf klarem Kurs gegen den Bypass. Inzwischen scheint er die Bedeutung des Mannheimer Hauptbahnhofs auch für Stuttgart erkannt zu haben. Bemerkenswert war schon, mit welcher Vehemenz er sich zuvor für „Stuttgart 21" und die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm eingesetzt und das Thema Lückenschluss des europäischen

Hochgeschwindigkeitsnetzes Frankfurt-Mannheim, Stärkung des Hauptbahnhofs Mannheim vernachlässigt hatte. Auf neuerlichen Druck der Region hin bekannte er sich aber inzwischen deutlich gegen den Bypass.

Jede weitere Verzögerung wäre schädlich für das Rhein-Neckar-Dreieck, wie aus dem neuen Gutachten „Gesamtwirtschaftliche Bewertung des Großknotens Köln – Rhein/Main – Rhein/Neckar" der Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH hervorgeht. In der Kurzfassung des Gutachtens wird von einer „Reduktion der Bedienungshäufigkeit auf den ICE-Linien Köln-Mannheim-Stuttgart-München zwischen Stuttgart und München von 28 auf 16 Zugpaare je Tag" gesprochen.

Ich fordere sowohl Herrn Oettinger als auch Bundesverkehrsminister Tiefensee auf, gegenüber Bahnchef Mehdorn endlich Tacheles zu reden und ihm klar zu machen, dass der Bund nichts zahlen wird, wenn er weiter auf dem Bypass besteht. Auch für den Bahnchef sollten die Beschlüsse des Landtags von Baden-Württemberg, des Regierungspräsidiums Karlsruhe und des Deutschen Bundestages verbindlich sein. Wenn Mehdorn beim Mannheimer Bahnhof von „Milchkannenmitnahme" spricht, muss ihm klar gesagt werden, dass Mannheim die zweitgrößte Stadt des Landes Baden-Württemberg und der bedeutendste ICE-Knotenpunkt Süddeutschlands ist. Schließlich handelt es sich bei der Metropolregion Rhein-Neckar um den sechstgrößten Ballungs- und Wirtschaftsraum der Bundesrepublik.

Als Mitglied der SPD-Bundestagsfraktion werde ich mit den anderen Abgeordneten der Region weiter für den ausschließlichen Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt-Mannheim nur über den Hauptbahnhof Mannheim streiten. Darüber hinaus bin ich bemüht, dass auch die „Mark/ROV-Variante" (Variante C), wieder in die Diskussion eingebracht wird, die vom Regierungspräsidium Karlsruhe in seiner raumordnerischen Beurteilung der DB-Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar, Abschnitt Baden-Württemberg, wie folgt gewürdigt wurde:

- **Eine Diagonaltrasse wäre um 2,5 Kilometer kürzer als die Variante A Entsprechend geringer wäre auch der Flächenverbrauch.**
- **Eine Entstehung von „Restflächen" im Bereich des Viernheimer Dreiecks und der Einfädelung in die westliche Riedbahn würden durch eine Diagonaltrasse vermieden.**
- **Von einer Diagonaltrasse würden keine Trinkwasserschutzgebiete tangiert.**
- **Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht käme zur kürzeren Streckenlänge eine im Hinblick auf das Geschwindigkeitsprofil günstigere Streckenführung hinzu.**

**Weitere Informationen:**
**www.lothar-mark.de.**