



Bis Ende des Jahres gilt eine Lösung im ICE-Streit als realistisch.

BILD: PHOTOGRAPH

ICE-Neubaustrecke: Bahn hat Umfahrung Mannheims offenbar aufgegeben / Trassenvorschlag beim Regionalforum am 23. März?

Mark: Bypass ist vom Tisch

Von unserem Redaktionsmitglied
Matthias Kros

MANNHEIM. Die Anzeichen mehren sich, dass sich die Deutsche Bahn von einem ICE-Bypass an Mannheim vorbei endgültig verabschiedet hat. „Das ist vom Tisch“, sagte der Mannheimer SPD-Bundestagsabgeordnete Lothar Mark gestern in Berlin mit Verweis auf seine Kontakte ins Bundesverkehrsministerium. Die Bahn hatte eine solche Umfahrung im Rahmen der Planungen für die ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim gefordert, um eine direkte Verbindung von Frankfurt nach Stuttgart zu erreichen. Der ICE-Knoten Mannheim würde dadurch erheblich geschwächt.

Güterverkehr immer wichtiger

Bereits in den vergangenen Monaten hatten mit der Situation vertraute Personen gesagt, dass ein ICE-Bypass in den Verhandlungen mit der Bahn praktisch keine Rolle mehr spiele. Stattdessen, so wird vermutet, lege der Konzern größeren Wert

auf eine optimale Güterverkehrsanbindung, da im Güterverkehr höhere Wachstumsraten zu erzielen seien. Ein Zeitgewinn von fünf Minuten für ICEs auf einer Strecke von Frankfurt nach Stuttgart sei dagegen nicht mehr so wichtig.

Ein Bahnsprecher wollte sich zu dem Thema gestern nicht äußern: „Die Gespräche mit der Region laufen“, sagte er. „Zum aktuellen Stand möchten wir nichts sagen.“ Stefan Dallinger, Direktor des Verbands Region Rhein-Neckar meinte, man sei nach wie vor nicht in allen Punkten einer Meinung.

Strittig ist vor allem der Verlauf der Trasse an der Bergstraße. Das Regionalforum ICE-Knoten Rhein-Neckar hatte dafür einen Untersuchungsraum (siehe Grafik) definiert, innerhalb dessen eine geeignete Variante gefunden werden soll. Die Bewohner an der Bergstraße machen sich allerdings Sorgen, dass die Trasse hier Landschaft zerstören und Lärmbelästigung bringen könnte. Lothar Mark, von dem die Idee einer solchen optimierten Trassenfüh-

ICE-Neubaustrecke



rung ursprünglich stammt, betonte gestern allerdings noch einmal, dass der Schutz des Naherholungsgebiets und der Wohnbevölkerung höchste Priorität habe. Den genauen Trassenverlauf müssten nun die Fachleute der Bahn unter Berücksichtigung dieser Vorgaben erarbeiten.

Dabei sei auch an Tunnellösungen zu denken.

Der Bergsträßer Landrat Matthias Wilkes sagte dagegen, dass Marks Trassenvariante gegenüber einer Bündelung der neuen Trasse mit den Autobahnen A67 und A6 nur einen Fahrzeitgewinn von anderthalb Minuten bringe. Das hätten Berechnungen im Auftrag des Verbands Region Rhein-Neckar ergeben, die von der Bahn bestätigt worden seien. Der Fahrzeitgewinn falle damit geringer aus als angenommen. Die Bahn konzentriere sich bei der Trassenfindung daher mittlerweile stärker auf das Stadtgebiet von Mannheim, wo sich durch eine Optimierung der Streckenführung wesentlich höhere Fahrzeitgewinne erzielen ließen.

Ein Fortschritt in den Verhandlungen könnte am 23. März gelingen. Für diesen Tag ist ein Treffen des ICE-Regionalforums angesetzt, zu dem auch ein Bahn-Vertreter erwartet wird. Teilnehmer hoffen, dass der Konzern dann erstmals einen konkreten Trassenverlauf vorstellen könnte.