

Warum ist das Land beim Thema ICE-Strecke so still?

Dem Ministerpräsidenten ist „Stuttgart 21“ wichtiger als die Rhein-Neckar-Region

Von Gaby Booth

Rhein-Neckar. Welches Spiel spielt die Stuttgarter Landesregierung in der Frage ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim? Sie ist in diesem Punkt auf Tauchstation gegangen. „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm sind ihr wichtiger.

Vor ein paar Jahren, als der Verkehrsminister noch Ulrich Müller hieß, gab es keinen Zweifel daran: Land und die Region an Rhein und Neckar ziehen an einem Strang, um den dringend erforderlichen Lückenschluss der Hochgeschwindigkeitsstrecke noch in diesem Jahrzehnt zu verwirklichen. Damals war Stefan Mappus Staatssekretär im Verkehrsministerium in Stuttgart und kannte die Materie. Heute ist Stefan Mappus Fraktionsvorsitzender der CDU im Landtag und verweist auf seinen Kollegen Heribert Rech. Im Zuge der Kabinettsbildung wanderte der Bereich Verkehr tatsächlich in den Zuständigkeitsbereich des Innenministeriums. Und seither ist es sehr still geworden um dieses Thema. So still, dass die Metropolregion Rhein-Neckar das Land dieser Tage aufforderte, wieder aktiv zu werden. „Was soll der Ausbau von Stuttgart 21, wenn die Verkehrsströme künftig in Ost-West-Richtung fließen und am Land vorbei geleitet werden“, fragte Mannheims Oberbürgermeister Gerhard Widder.

Auch als das Kabinett in Berlin im Januar zusätzliche Gelder für die Schiene zur Verfügung stellte, meldete sich kein Minister und kein Verkehrspolitiker in Stuttgart, der die Mittel für die dringend erforderliche Neubaustrecke einforderte. Während die Planungen für „Stuttgart 21“ – der Umbau des Kopfbahnhofs in einen unterirdischen Durchgangs-

bahnhof – flott vorankommen, ist das Interesse für die nördliche, badische Ecke des Landes nicht sehr groß. Noch schlimmer: „Es gibt Indizien dafür, dass ein falsches Spiel gespielt wird“, sagt der Bundestagsabgeordnete Lothar Mark, der sich seit Jahren vehement für die Neubaustrecke einsetzt und keinen Fortschritt erkennt. Er glaubt, den Grund für den Stillstand zu kennen. Es habe ein Gespräch zwischen dem Ministerpräsidenten des Landes, Günther Oettinger, und Bahnchef Hartmut Mehdorn gegeben, erst einmal abzuwarten und das Thema nach den Landtagswahlen Ende März neu aufzurollen. Auch auf den Fluren der Bahnzentrale kennt man diese Parole: Abwarten, es könnte ja sein, dass die ehemals harte Front gegen den bei Bahnchef Hartmut Mehdorn beliebten Bypass doch noch bröckelt.

Es gab eine politische Entscheidung, die den Bypass verhindert hat, nämlich den Beschluss des Bundestages von 2003, jetzt setzt man wieder auf eine politischen Entscheidung, um vielleicht doch noch Mehdorns Wunsch von der Non-Stop-Direktverbindung Frankfurt-Stuttgart umzusetzen. Mehdorn, der sich gerade eine blutige Nase beim geplätzten Umzug seiner Zentrale von Berlin nach Hamburg geholt hat, ist bekannt für seine Dickköpfigkeit. Und bis Ende 2008 bleibt er noch Bahnchef. Zeit, um die Strippen zu ziehen, auch in Stuttgart. Bisher war es seine Taktik, auf Zeit zu spielen und auf die Bahnverbindung Frankfurt-Würzburg-München zu setzen. Schon jetzt hat der Hauptbahnhof Mannheim zwei ICE-Paare täglich an diese Linie verloren. Und der Heidelberger Bahnhof liegt ebenfalls nicht gerade in der Gunst Mehdorns, der sich zu Zeiten, als er noch Chef der Heidelberger Druckmaschinen war, stets für bessere Anschlüsse stark machte.

Innenminister Heribert Rech, der seit letz-



Obwohl der Bundestag den Bypass auf der Strecke Frankfurt-Mannheim abgelehnt hat, sucht die Bahn noch immer nach „politischen Lösungen“. Grafik: P+S

tem Jahr für das Ressort Verkehr in Stuttgart zuständig ist, versicherte auf Anfrage, dass der Neubau der Schnellbahnstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim als eine der zentralen Maßnahmen für die Fortentwicklung der Schienenverkehrsinfrastruktur notwendig ist. Die Landesregierung stehe in intensivem Kontakt mit Bahnchef Mehdorn und dem Bundesverkehrsministerium. „Grundvoraussetzung ist allerdings, dass die

DB AG in der strittigen Trassenfrage auf die Position von Land und Region einschwenkt oder gemeinsam mit der Region eine Lösung findet, die z.B. stufenweise verwirklicht werden kann“, teilt Rech mit. Entsprechend dem Beschluss des Landtags spreche sich die Landesregierung „bei der Führung der Neubaustrecke über den Hauptbahnhof Mannheim aus“. Die Planungen müssten jetzt „so bald wie möglich fortgeführt werden.“