

"Wollen eine hochleistungsfähige Bahn"

Abgeordnete der Grünen nahmen die Trassenvarianten der ICE-Neubaustrecke in Augenschein

Von Gaby Booth

(Rhein-Neckar-Zeitung 03.04.2002)

"Wir wollen einen hochleistungsfähigen Verkehr auf der Schiene hinkriegen", ließ die Heidelberger Landtagsabgeordnete Theresia Bauer beim Vor-Ort-Termin in Mannheim keinen Zweifel am Interesse der Grünen an einer schnellen Verwirklichung einer Neubaustrecke Rhein-Main-Rhein-Neckar, wie sie von der Deutschen Bahn AG bis 2008 verwirklicht sein soll. Demnächst wird das Raumordnungsverfahren für diese Mammut-Investition eröffnet. Nur über die von der Bahn favorisierte Trassenführung, nämlich einen Bypass ohne Stopp im Mannheimer Hauptbahnhof, damit können sich die Vertreter der Ökologenpartei nicht so ganz anfreunden. Da liegen doch große ökologische wie ökonomische Hindernisse auf der Strecke, war der Eindruck von Theresia Bauer, die zusammen mit dem verkehrspolitischen Sprecher Boris Palmer sowie kommunalen und regionalen Vertretern mehrere Stunden lang die verschiedenen geplanten Varianten abklapperten: Also die Bypassvariante mit einem Abzweig über den Bahnhof Mannheim, die ausschließliche Führung über den Bahnhof (Westliche Riedbahn) sowie die Variante des Raumordnungsverbandes und den kleinen Bypass (Östliche Riedbahn).

Probleme entdeckten sie dabei vor allem in zwei von der EU ausgezeichneten FFH-Gebieten (Flora-Fauna-Habitat). Zwei ausgewiesene Naturschutzgebiete, durch welche die Bypassvariante führen soll. Zum einen durch ein Stück Dossenwald, zum anderen durch das Viehwäldchen Apfelkammer auf Mannheimer Gemarkung in Höhe des Wertkauf-Centers. Auch die Steigungen und Neigungen, die ein schneller ICE auf dieser Strecke zu bewältigen hätte, bereiten ihnen Kopfzerbrechen.

Ob die 350 Mio Büro, von denen die Bahn an Kosten ausgeht, ausreichen, haben wir doch so unsere; Zweifel", äußerte Theresia Bauer. Überhaupt sei sie von dem Nabe-Speiche-Konzept von Bahnchef Hartmut Mehdorn nicht begeistert. Die Parlamentariern bezweifelt, dass sich die Bypassstrecke rechnet und für Autofahrer ein Anreiz zum Umsteigen in den Zug sein wird. Die sechs Minuten Zeitgewinn auf der Verbindung Frankfurt-Stuttgart ohne Stopp in Mannheim rechtfertigen nach ihrer Ansicht kaum den hohen Einsatz von Steuergeldern.

Grenzüberschreitend haben die baden-württembergischen Grünen den Schulterschluss mit ihren rheinland-pfälzischen Kollegen vollzogen.

Deren Landtagsfraktion hatte kürzlich im Interesse der verkehrsgünstigen Anbindung von Rheinland-Pfalz aber auch des Saarlandes der Bypass-Führung eine klare Absage erteilt. Im abschließenden Gespräch mit Baudezernent Lothar Quast und dem Direktor des Raumordnungsverbandes, Christian Sprech, wurde das gemeinsame Ziel betont: Die Region braucht einen zentralen Verkehrsknotenpunkt für den Nahverkehr und den schnellen Fernverkehr der Zukunft.