

Innerstädtischer Bypass (Kleiner Bypass)

Der **Innerstädtische Bypass** ist die sogenannte östliche Riedbahneinführung über Mannheim-Käfertal. Diese Schienenstrecke, die nach Inbetriebnahme der westlichen Riedbahneinführung zurückgebaut wurde, muss jetzt wieder ertüchtigt werden. Schließlich muss der Innerstädtische Bypass nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim viele Hundert Züge pro Tag aufnehmen, die aus Kapazitätsgründen nicht über den Hauptbahnhof geführt werden können.



hellblau: Riedbahn
grün: Östliche Riedbahn ("kleiner Bypass")
dunkelblau: Trassenvariante der Neubaustrecke
gelb: "großer Bypass"

Der Große Bypass ist gestorben

Die Stadt Mannheim und die ganze Metropolregion haben seit dem Jahr 2000 vehement gegen den Bypass (gemeint ist hier der Große Bypass) gekämpft. Die Metropolregion soll nicht abgehängt werden, so die Zielsetzung. Im Jahr 2004 wurde das Ziel erreicht, als der Bundestag den Bundesverkehrswegeplan um eine Fußnote erweiterte, wonach die Fernverkehrszüge im Raum Mannheim über den Hauptbahnhof zu führen sind. Außerdem wurde im Zuge des Raumordnungsverfahren der Bypass als nicht raumverträglich abgelehnt. Damit ist der Große Bypass für die DB AG gestorben. Doch wohin mit den Zügen?

Nach dem AUS für den Großen Bypass mündet die Neubaustrecke bei Mannheim-Waldhof in die vorhandene Riedbahn ein. Nach den Verkehrsprognosen des Bundes sind über die Neubaustrecke täglich 252 Züge zu erwarten. Zusammen mit den dann 238 Zügen über die heutige Riedbahn kommen künftig pro Tag und Nacht in Waldhof 490 Züge auf dem Weg in die Mannheimer Innenstadt an. Fast doppelt so viele Züge wie heute. Der Hauptbahnhof Mannheim kann jedoch nur einen Teil der Nah- und Fernverkehrszüge aufnehmen. Der Restverkehr, dessen sind sich die Vertretern der Metropolregion und Mannheims bewusst, wird über den Innerstädtischen Bypass am Hauptbahnhof vorbei geführt.

Der Innerstädtische Bypass ist auch ein Bypass!

Von den 490 Zügen, die in Waldhof zusammentreffen werden 178 über die westliche Riedbahn zum Hauptbahnhof geführt. Der Restverkehr, das sind 312 Züge pro Tag und Nacht, wird über den Innerstädtischen Bypass am Hauptbahnhof vorbei geführt. Mit anderen Worten, 1/3 der Züge über den Hauptbahnhof und 2/3 über Käfertal.

Die 2/3 der Züge über Käfertal setzen sich aus 100 Fernverkehrszügen, 32 Nahverkehrszügen und 180 Güterzügen zusammen. Von den 100 Fernverkehrszügen biegen 16 Züge zum Hauptbahnhof ab, die verbleibenden 84 Fernverkehrszüge fahren ohne HALT am Hauptbahnhof vorbei Richtung Stuttgart und Basel.

Das heißt, die DB AG führt genau wie geplant 84 Fernverkehrszüge ohne HALT an Mannheim vorbei. Der Innerstädtische Bypass übernimmt demnach die Funktion des Großen Bypasses. Genau genommen bringt der Innerstädtische Bypass keinen Vorteil für die Region. Genau genommen bringt er deutliche Nachteile für die Mannheimer Bevölkerung entlang Strecke. Besonders tragisch für die Anwohner ist der Fakt, dass die freiwerdenden Kapazitäten auf der Riedbahn nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke mit Güterzügen aufgefüllt werden. Diese zusätzlichen Güterzüge fahren von Lampertheim aus kommend ab Waldhof alle über den Innerstädtischen Bypass durch Käfertal, über den Neckar bis zum Güterbahnhof. Auch die DB AG handelt sich Nachteile ein. So bleiben anstelle der ursprünglich angestrebten 17 Minuten Fahrzeitgewinn nur noch 11 Minuten übrig. Einziger Vorteil: Die Führung der Züge über den Innerstädtischen Bypass ist günstiger. Wobei die Kosten für Lärmschutz entlang des Innerstädtischen Bypasses diesen Vorteil wieder relativieren.