

Güterbahntrasse: Politik soll sich positionieren

Die Bürgerinitiative David hat sich zum Ziel gesetzt, eine von der Deutschen Bahn in Erwägung gezogene Güterbahntrasse durch die Vorderpfalz zu verhindern. Dafür will sie die Kommunalpolitik hinter sich wissen und hat eine Umfrage gestartet. Der Rücklauf ist noch verhalten.

VON NADINE KLOSE

RHEIN-PFALZ-KREIS. Die Bürgerinitiative (BI) David „Keine Schwerlasttrasse durch die Vorderpfalz“ will nicht, dass eines Tages Güterzüge über eine neue Trasse durch die Vorderpfalz rollen. Hintergrund ist, dass die Deutsche Bahn das Schienennetz zwischen Mannheim und Karlsruhe ausbauen möchte und dafür sowohl zwei Varianten durch die Vorderpfalz als auch sechs Trassenmöglichkeiten durch das Badische prüft. Für die beiden vorderpfälzischen Varianten müssten Ludwigshafen und Mannheim untertunnelt werden, sie würden dann weiter entlang der B9 bei Neuhoften, Limburgerhof und Waldsee verlaufen. Die Variante LR6 würde südlich von Otterstadt durchs Binsfeld gehen und entlang der A61 den Rhein queren. Die Variante LR4 würde an der B9 weiter an Speyer vorbei verlaufen und südlich von Heiligenstein Richtung Rhein schwenken. Damit die Züge den Fluss queren können, müssten Mechttersheim und erneut der Rhein untertunnelt werden. Die BI kritisiert diese Idee und führt die Kosten, den Naturschutz, den hohen Landschaftsverbrauch, die Gesundheitsbelastung sowie den Lärm an. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, „hohen gesellschaftlichen und politischen Druck aufzubauen, um so die Planungen abzuwehren“. Sie verweist auf den Widerstand im Badischen und befürchtet, dass deswegen am Ende der Variantenprüfung eine der beiden Trassen durch die Vorderpfalz ausgewählt wird.

Bemerkenswerte Antworten

In dieser Gemengelage haben Volker Ziesling und Tilman Otto, die Sprecher der BI, Anfang August eine Umfrage unter den Fraktionen gestartet und um Rückmeldung bis Ende August gebeten. Die Positionen der Fraktionen möchte die BI „im Sinne der Transparenz für die Bürgerinnen und Bürger im Hinblick auf die im kommenden Jahr anstehenden Kommunal- und Europawahlen“ veröffentlichen. Bis zu Beginn dieser Woche haben rund 25 Prozent der angeschriebenen Fraktionen aus Ludwigshafen und Speyer sowie den betroffenen Kommunen im Rhein-Pfalz-Kreis der BI geantwortet. Sprecher Volker Ziesling wertet das auf RHEINPFALZ-Anfrage aufgrund der Ferien und der damit verbundenen Sitzungspause als eine gute Resonanz. Nichtsdestotrotz wurde die Frist für die Rückmeldungen verlängert.



In der Vorderpfalz nicht erwünscht: Güterverkehr in der Nähe von Wohnbebauung. Das Foto zeigt einen Güterzug, der an Häusern von Sankt Goarshausen im Mittelrheintal vorbeifährt. FOTO: DPA

Ziesling nimmt aus den vorliegenden Antworten mit, dass das Engagement der Bürgerinitiative geschätzt wird. Quer durch alle politischen Lager sei der BI Unterstützung zugesagt worden, sagt Ziesling, der für die Grünen im Speyerer Stadtrat sitzt. Als bemerkenswert bezeichnet er die Rückmeldung von Fraktionen, dass sie erst durch die Arbeit der BI und die Medien von dem Projekt erfahren hätten. Zudem wundert den Speyerer, dass es aus dem Ludwigshafener Stadtrat bislang nur die Antwort der Grünen-Fraktion gibt. Diese merkt – wie andere Parteien – an, dass der Grundgedanke hinter der Planung, Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, nicht falsch sei. Hinter den bislang verhaltenen Reaktionen aus Ludwigshafen vermutet der BI-Sprecher, dass das Thema in der Stadt noch nicht so präsent sei. Ziesling verwundert das, weil die BI befürchtet, dass bei einem Tunnelbau unter Ludwigshafen angesichts der Altlasten im Boden Grundwasserprobleme auftreten könnten.

„Größte Katastrophe“

Eine Güterbahntrasse durch die Vorderpfalz und südlich von Otterstadt wird auch dort als „größte denkbare Katastrophe“ angesehen, wie es CDU-Fraktionschef Lothar Ritthaler ausdrückt. Er weist darauf hin, dass die Trasse über wertvolles Ackerland verlaufen würde, das 2021 Thema eines Bürgerentscheids war. Dabei hat sich eine Mehrheit der Otterstadter gegen ein dortiges Gewerbegebiet und damit gegen eine Flächenversiegelung ausgesprochen. Angesichts der in den Raum gestellten Güterbahntrasse sage mancher Otterstadter jetzt, dass ein Gewerbegebiet das kleinere Übel gewesen wäre, berichtet Ritthaler.

Die Otterstadter BIO-Fraktion will der BI laut ihrer Fraktionsvorsitzenden Birgid Daum zum jetzigen Zeitpunkt keine Antworten auf deren Fragen geben, weil sie erst die Ergebnisse eines Planungsbüros und die Diskussion in den politischen Gremien abwarten möchte. Außerdem fordert sie eine

Einwohnerversammlung. Speyer, Otterstadt und Waldsee haben das Planungsbüro Firu beauftragt, Raumwiderstände, die gegen die Trassen sprechen, zu prüfen. Laut Otterstadts Beigeordnetem Jürgen Zimmer (parteilos) fallen für Otterstadt und Waldsee Kosten von rund 18.000 Euro an, die sich die Kommunen teilen wollen. Zimmer fordert, dass sich auch die Verbandsgemeinde Rheinauen an den Kosten beteiligt.

In der Verbandsgemeinde Römerberg-Dudenhofen lässt laut Bürgermeisterin Silke Schmitt-Makdice (SPD) die Verbandsgemeinde für Dudenhofen und Römerberg die Auswirkungen einer solchen Trasse prüfen und hat dafür ebenfalls die Firma Firu zurate gezogen. Schmitt-Makdice glaubt, dass die Bahn den Weg des geringsten Widerstands gehen werde und hält es nicht für unrealistisch, dass eine Trasse eines Tages durch die Vorderpfalz gebaut wird. Für die Bürger möchte sie daher das Bestmögliche herausholen.

Realistisch oder unrealistisch?

In Neuhoften wurde kein Planungsbüro mit einem Gutachten beauftragt. Ortsbürgermeister Ralf Marohn (FDP) begründet dies damit, dass die Trasse näher an der Limburgerhofer Wohnbebauung verlaufe und die Gemeinde die Gründe, die dagegen sprechen, von einem Büro erörtern lasse. Diese treffen auch auf Neuhoften zu und werden von der Gemeinde bei der Bahn vorgebracht, sagt Marohn und fügt mit Blick auf die Kosten hinzu: „Wir brauchen nicht noch ein Gutachten.“ Für die BI haben die Ratsfraktionen und der Ortsbürgermeister eine gemeinsame Stellungnahme erarbeitet. Darin betonen sie, dass die Lebensqualität in Neuhoften erhalten bleiben muss. Marohn mahnt grundsätzlich zu Sachlichkeit und weniger Panik und Angst. Wer die Überlegungen der Bahn betrachte, komme mit realistischem Sachverstand zu dem Schluss, dass die Varianten durch die Vorderpfalz mit der Untertunnelung von Mannheim, Ludwigshafen und im weiteren Streckenverlauf vielleicht auch von Mechttersheim zwar theoretisch technisch möglich wären, aber wirtschaftlich und pragmatisch nicht sinnvoll seien. Im Badischen könnten dagegen Tunnel gebaut werden – in Bereichen, in denen der Naturschutz als Argument gegen eine Trasse vorgebracht wird, sagt Marohn. Er vertritt die Auffassung, dass die pfälzischen Trassen nur ins Spiel gebracht wurden, weil die Bahn im Planungsverfahren mehrere Varianten prüfen muss. Das sei notwendig, um – im Fall von Klagen vor Gericht – vortragen zu können, dass die ausgewählte Variante die einzig machbare ist. „Sollte meine Theorie nicht zutreffen und eine vorderpfälzische Trasse favorisiert werden, können wir immer noch gegen das Projekt klagen, wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliegt“, sagt Marohn.

Detlef Schneider, Büroleiter der Verbandsgemeindeverwaltung Rheinauen, macht ebenfalls darauf aufmerksam, dass das Projekt noch in einem relativ frühen Planungsstadium und noch nichts entschieden sei. Für die Verbandsgemeinde und die Ortsgemeinde Waldsee seien ebenfalls abgestimmte Stellungnahmen für die BI vorgesehen. Der Verbandsgemeinderat werde Ende September entscheiden, wie die Antwort an die BI ausfällt. Schneider betont, dass der Schutz der Bürger an erster Stelle stehe, sich die Verwaltung und die Kommunalpolitik aber nicht treiben lassen wolle.

KOMMENTAR

Nur im Dialog geht's voran

VON NADINE KLOSE

Die Bürgerinitiative, die keine Güterbahntrasse durch die Vorderpfalz will, leistet wichtige Vorarbeit, muss aber behutsam vorgehen.

Die Umfrage der Bürgerinitiative (BI) unter den politischen Fraktionen in der Vorderpfalz ist Mitgliedern aller Parteien sauer aufgestoßen. Auslöser war der Hinweis der BI, die Stellungnahmen vor den Kommunalwahlen zu veröffentlichen. Die gewählten Volksvertreter fürchten, dass damit Stimmung gemacht und zwischen Freund und Feind unterschieden werden sollte. Die Konsequenz: Parteien hielten sich zurück oder veröffentlichten ihre Stellungnahmen abgestimmt.

Noch steht nicht fest, wo eine neue Güterbahntrasse gebaut wird. Die Angst, dass die Deutsche Bahn ihre Entscheidung vom Widerstand vor Ort abhängig macht, darf und muss in Frage gestellt werden. Die Bahn muss berücksichtigen, dass es bei einem solchen Großprojekt weniger um Partikularinteressen geht, sondern um das große Ganze – einen wichtigen Transportabschnitt in Europa und dessen Zukunftsfähigkeit.

Wer sich mit der Planung beschäftigt, dem erscheint es utopisch, dass sich die Bahn angesichts des Aufwands und der Kosten für eine Trasse durch die Vorderpfalz entscheidet und dafür mindestens zwei Städte untertunnelt. Zumal sie selbst informiert, dass Siedlungsgebiete den höchsten Raumwiderstand darstellen und für die vorderpfälzischen Varianten noch zwei zusätzliche Gütergleise in Mannheim gebaut werden müssten.

Nichtsdestotrotz ist den Bürgern vor Ort wichtig, dass Informationen zur Verfügung gestellt werden, Gespräche stattfinden und der Widerstand deutlich gemacht wird. BI-Sprecher Volker Ziesling versichert, dass die Bürgerinitiative weiter den Dialog mit Bürgern und der Politik suchen möchte. Das sowie Sachlichkeit sind der richtige Weg.