

ICE-Trasse – Wahl zwischen Pest und Cholera

Der Verein „Pro Hüttenfeld e.V.“ beobachtet seit Jahren die Diskussion um eine neue ICE-Trasse von Frankfurt nach Mannheim. In den letzten beiden Jahren hat es kaum eine erweiterte Vorstandssitzung gegeben, auf der nicht die ICE-Trasse ein Tagesordnungspunkt war. Wir haben uns in der öffentlichen Diskussion bewusst sehr zurückgehalten, weil der von der Bahn präferierte Streckenverlauf sehr unklar war und noch immer ist und haben uns nur dann geäußert, wenn Hüttenfelder Interessen tangiert waren – wie z.B. bei der Variante entlang der A5, die unmittelbar am Ortsrand vorbeiführt werden würde.

Die Diskussion um den Verlauf der neuen ICE-Trasse von Frankfurt nach Mannheim auf Lampertheimer Gebiet ist zur Zeit wieder voll im Gange, da die Bahn in diesem Jahr ihre Entscheidung über den von ihr ausgewählten Trassenverlauf bekannt geben und das sog. Planfeststellungsverfahren beginnen wird. Gleichgültig wo diese Trasse verlaufen wird, sie wird immer viele Umweltgüter in einem unterschiedlich starken Maße beeinträchtigen und eine Abwägung im Sinne einer Kosten-Nutzen-Analyse notwendig machen, wobei nicht nur ökonomische Faktoren eine Rolle spielen sollten. Entlang der gesamten Neubaustrecke gilt dann auch das durchaus nachvollziehbare und menschliche St. Floriansprinzip, in dem man die Strecke möglichst weit vom eigenen Wohnort wegschieben möchte – auch vor die Haustüre anderer.

Am 03.02.2009 hat sich nun in Lampertheim eine Bürgerinitiative Lampertheim 'Lebensraum vor ICE-Trasse' (BILA-ICE) gebildet, nachdem man erkannt hatte, dass die Bahn einen eventuell Streckenverlauf quer durch den Lampertheimer Wald über Neuschloss präferieren könnte, der auch nahe an den Europaring, die Giefsweiler Straße (da wohnt Bürgermeister Erich Maier), die Pestalozzi-Schule und das Neubaugebiet Rosenstock III vorbeiführt. Die Bahn hat bereits entsprechende Untersuchungen dieser Streckenführung hinsichtlich Flora, Fauna und Bodenbeschaffenheit durchgeführt. Für einen Bericht über die Gründungsversammlung der BILA sei auf die Ausführungen auf der privaten Home-Page von Sabine Hodges verwiesen (http://www.natur-um-huettenfeld.de/html/ice_trasse_2009.html).

In der BILA haben sich viele Bürger und Politiker zusammengefunden, die persönliche Interessen vertreten und/oder direkt von der ICE-Trasse tangiert werden. Auch dies ist nicht außergewöhnlich und durchaus auch nachvollziehbar und menschlich. Im BILA-Beirat befinden sich auch zwei Vertreter des Naturschutzbundes (NABU), die offensichtlich zuständig sein sollen für das Umweltbewusstsein. Wie beide NABU-Mitglieder den Spagat zwischen Umwelt und persönlichen Interessen für sich lösen werden, war bereits im Vorfeld eine spannende Angelegenheit. Dieser Interessenskonflikt scheint in der Zwischenzeit jedoch gelöst zu sein. Im Südhessen Morgen (Uwe Rauschelbach: „Bypass-Karte kommt ins Spiel“) war am 26. März 2009 zu lesen, dass die Lampertheimer Naturschutzbundvorsitzende Andrea Hartkorn gesagt habe, „... die Naturschutzverbände – darunter auch der hessische NABU-Landesverband – seien entschieden gegen eine Mark-Variante, auch wenn eine weitgehende Trassenbündelung mit der A67 schützenswerte Natura-2000-Waldbestände zerstöre“. Dies ist für eine Naturschützerin eine beachtliche Aussage, zumal auf der Home-Page des NABU Bergstraße (www.nabu-bergstrasse.de/Portr.html) nachzulesen ist, dass zu den Schwerpunkten u.a. die Betreuung von EU-Vogelschutzgebieten, FFH-Gebieten und Naturschutzgebieten gehöre. Offensichtlich hat Frau Hartkorn diesen Fehltritt wohl selbst bemerkt und hat am 27.03.

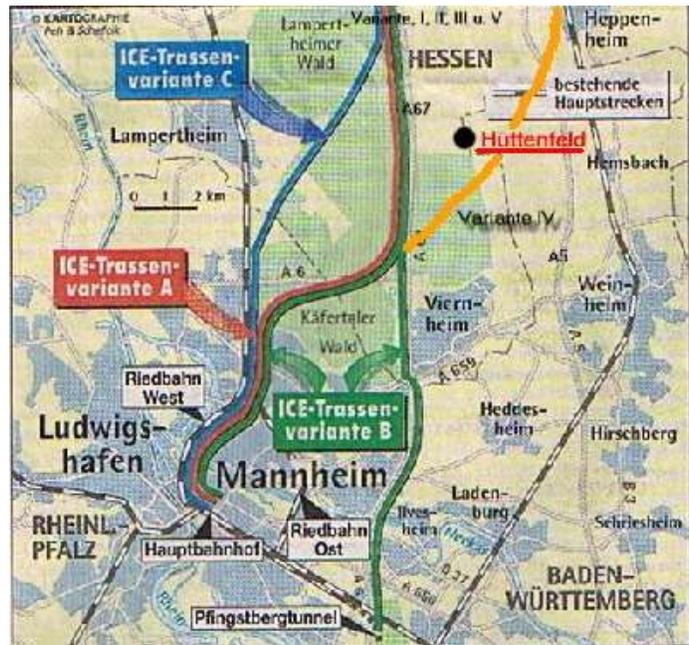
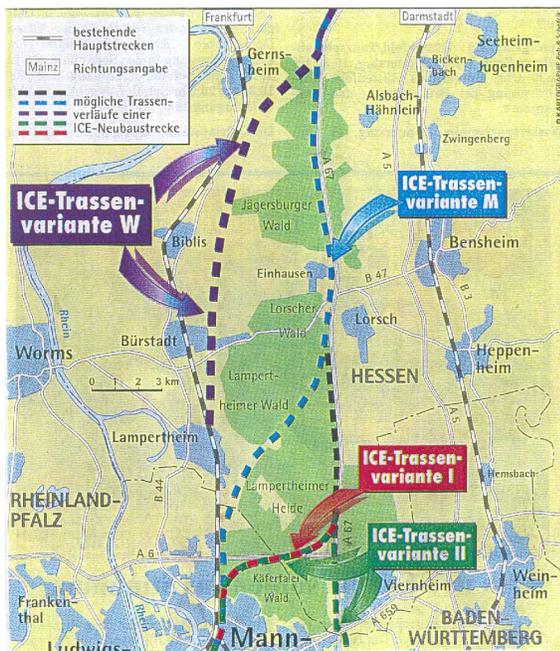
09 versucht, diesen in einem Leserbrief – wie sie sagt – richtig zu stellen. Sie schreibt: *„Durch eine ICE-Trassenbündelung mit der A 67 würden keine Natura-2000-Gebiete zerstört, sondern nur tangiert.“* Dies ist eine nicht akzeptable Beschönigung der Situation, da auch bei der Trassenbündelung FFH- und Vogelschutzgebiete durchschnitten werden. Dies wäre nur dann nicht der Fall, wenn die gesamte Strecke untertunnelt würde. Dies ist jedoch eine utopische Vorstellung. Es wäre interessant zu wissen, ob der Vorsitzende des NABU-Hessen Gerhard Eppler, auch diese Meinung teilt. Er droht der Bahn mit einer Klage, wenn diese die ICE-Trasse durch den Jägersburger Wald in offener Weise in ähnlicher Weise entlang der A67 mitten durch ein FFH-Gebiet führt. Warum lehnt der NABU eigentlich nicht alle Trassen ab, die das zusammenhängende Waldgebiet durchschneiden?

Ich glaube, dass die Naturschutzverbände aus ihrem Selbstverständnis heraus gut beraten wären, beide Trassen abzulehnen, weil diese ihren Zielen eindeutig widersprechen. Es bleibt m.E. den beiden Naturschutzvertretern in der BILA im Interesse ihrer Glaubwürdigkeit als Naturschützer nichts anderes übrig, als ihren Interessenskonflikt, in dem sie sich als Lampertheimer Bürger befinden, im Sinne des Naturschutzes zu lösen.

Ursprünglich wollte die Bahn einen Bypass entlang der A67 an Mannheim vorbei mit einem Bahnhof auf der grünen Wiese zwischen Heidelberg und Mannheim realisieren. Diese Überlegung ist jedoch am Widerstand der Stadt Mannheim und des Regierungspräsidiums Karlsruhe gescheitert. Im Bundesverkehrswegeplan ist außerdem verankert, dass die ICE-Trasse über den Mannheimer Hauptbahnhof geführt werden muss. Die Bahn trat dann in eine Planung ein mit dem Mannheimer Hbf und einem Bypass (B-Variante). Bundesverkehrsminister Tiefensee hat jedoch verlauten lassen, dass der Bund keinen Beitrag zur Finanzierung eines Bypasses leisten wird. Die Bahn hat daraufhin ihre Bypasspläne vorerst aufgegeben und ist in neue Überlegungen eingetreten. Es ist anzumerken, dass der gewünschte Bypass die Planung der Bahn natürlich sehr stark beeinflusst hat, so dass zunächst nur Trassen entlang der beiden Autobahnen A67 und A5 analysiert wurden und über andere umweltverträglichere Strecken (z.B. entlang der alten Riedbahnstrecke) überhaupt nicht nachgedacht wurde.

Das Regierungspräsidium Darmstadt kam in einem Raumordnungsverfahren zu dem Ergebnis, dass sowohl die Streckenführung entlang der A67 und entlang der A5 raumverträglich sind - mit leichten Präferenzen für die A5-Trasse, die auf der Höhe von Heppenheim nach Westen abgebogen und zwischen den beiden Weschnitzdämmen hindurch nahe am Ortsrand von Hüttenfeld vorbei durch den Viernheimer Wald zum Viernheimer Dreieck verlaufen wäre. Dieser Verlauf hätte natürlich die Lebensqualität in Hüttenfeld ganz erheblich beeinträchtigt. Eine ausführliche Diskussion unterschiedlicher Streckenverläufe befindet sich auf der privaten Home-Page von S. Hodges - www.natur-um-huettenfeld.de.

Die nachfolgende Karte zeigt diese Streckenverläufe (gelb, rot und grün in der rechten Grafik).



Vgl. www.natur-um-huettenfeld.de

Der rote und grüne Streckenverlauf über den Mannheimer Hbf haben den entscheidenden Nachteil, dass damit zwei nahezu rechte Winkel verbunden sind und daher als eine Trasse für einen Hochgeschwindigkeitszug sehr unrealistisch ist. Der Mannheimer Bundestagsabgeordnete Lothar Mark hat eine derartige Trasse denn auch als eine Lachnummer bezeichnet.

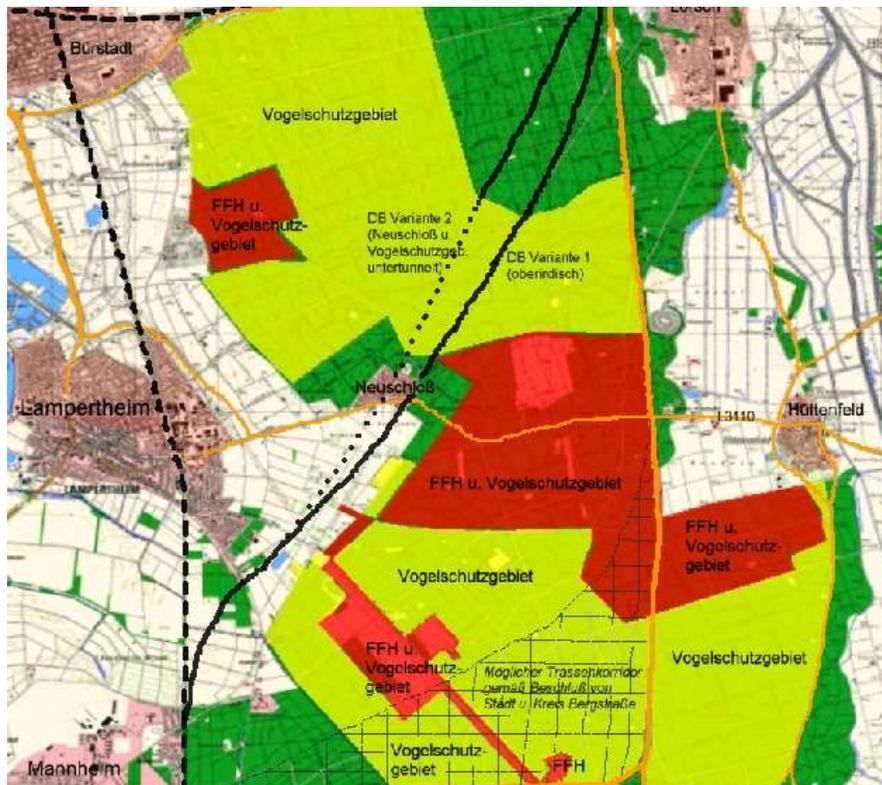
Lothar Mark hat einen eigenen Vorschlag eingebracht, der ab Lorsch eine direktere Trassenführung als die Varianten A und B vorsieht und nach dem Satz des Pythagoras auch wesentlich kürzer (2,5 Km) und demnach auch mit einem geringeren Waldverlust verbunden ist als diese. In der linken Grafik ist diese Diagonaltrasse M (wie Mark) und in der rechten mit C bezeichnet, für die sich auch der Raumordnungsverband Rhein-Neckar entschieden hat. Deshalb wird diese Trasse auch als ROV/Mark-Variante bezeichnet. Es ergeben sich dabei auch keine ökologisch sehr problematischen „Verinselungen“ im Bereich des Viernheimer Dreiecks und der Einfädelung in die Riedbahnstrecke bei MA-Schönau südlich der A6 im Käfertaler Wald, es würden keine FFH-Gebiete tangiert. Mark hat von Anfang an und nicht - wie dies fälschlicherweise manchmal behauptet wird - erst vor zwei Jahren gefordert, dass diese Diagonaltrasse als Tunnel- oder Halbtunnel-Lösung zu realisieren sei.

Historisch gesehen, ist dieser ROV/Mark-Variante eine Überlegung vorangegangen, die vor 8 Jahren von unserem Mitglied Udo Werlé in die Diskussion eingebracht wurde und die in ähnlicher Weise auch Mark favorisiert hatte. Diese Trasse ist in der linken Grafik als Trassenvariante W eingezeichnet. Diese verlässt die A67 an der engsten Stelle zwischen der A67 und der alten Riedbahnstrecke südlich von Gernsheim und beinhaltet einen sehr geringen Waldverlust, aber eine Untertunnelung von Lampertheim. Von allen Vorschlägen wäre dies wohl die umweltverträglichste und vermutlich auch kostengünstigste Variante gewesen. Aufgrund der Bypass-Pläne der Bahn wurde diese aber nicht näher diskutiert und nicht in die Raumordnungsplanung einbezogen.

Die Mark'sche-Variante hat zu emotionsgeladenen Diskussionen zwischen dem Bürgermeister der Stadt Lampertheim, Erich Maier, und dem Landrat des Kreises Bergstraße, Matthias Wilkes, auf der einen Seite und dem Oberbürgermeister der Stadt

Mannheim, dem Raumordnungsverband Rhein-Neckar und Lothar Mark auf der anderen Seite geführt. Der Streit wurde durch einen Konsens „beigelegt“, in dem man sich im September 2007 auf eine sog. Konsenstrasse einigte. Diese sieht einen Trassenverlauf in einem Korridor westlich der A67 vor. Wo dies genau ist, wurde nicht festgelegt. Die Mark-Variante ist im Prinzip eine derartige Konsenstrasse, sie darf nur nicht so heißen.

Nachdem die Bahn ihre Bypasspläne vorerst aufgegeben hatte, wurden Ende 2008 Pläne der Bahn bekannt, die Trasse ab Lorsch noch weiter westlich verlaufen zu lassen als bisher die Mark-Variante gezeichnet wurde. Betroffen sind dadurch in erster Linie Neuschloß, aber auch die südöstlichen Gebiete von Lampertheim. Die folgende Grafik stellt diese beiden Strecken dar. Sie sind als 'DB Variante 1' und 'DB Variante 2' bezeichnet.

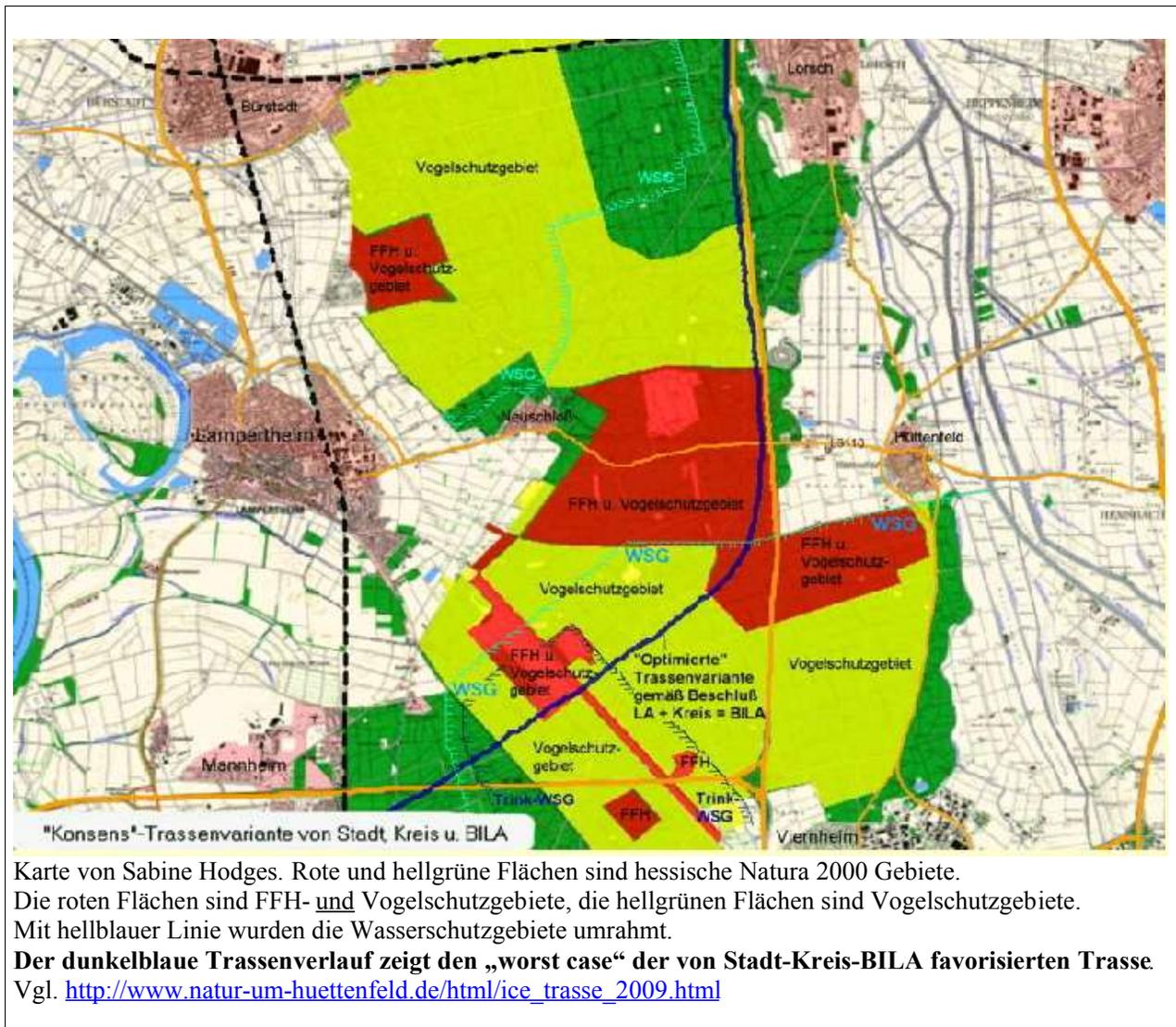


Karte von S. Hodges mit hessischen Natura 2000 Gebieten, www.natur-um-huettenfeld.de

'DB Variante 2' untertunnelt Neuschloß. 'DB Variante 1' führt als Trog unmittelbar am östlichen Ortsrand von Neuschloß vorbei. Beide Trassen durchqueren dann die Feldflur von Lampertheim und führen dann südlich von Lampertheim auf die alte Riedbahn.

Für Neuschloß sind diese beiden Trassen natürlich eine Horror-Vision, wobei die Tunnelvariante vielleicht das kleinere Übel sein dürfte. Es ist deshalb allzu verständlich, dass Neuschlösser Bürger Anlass hatten, eine Bürgerinitiative zu gründen. Allerdings ist es sehr zweifelhaft, ob diese ohne das sehr große Engagement von Pfarrer Hanskarl Geil überhaupt zustande gekommen wäre. Lampertheimer Kernstadtbürger und auch viele Lampertheimer Politiker scheinen nur ein geringes Interesse zu haben, in dieser BI mitzuwirken und - vor allem - mitzuarbeiten.

Eine Darstellung der hessischen Naturschutzgebiete (Fauna-Flora-Habitat (FFH – Gebiet, das unter europäischen Schutz steht) und Vogelschutzgebiete, vgl. rote Fläche und grüne Fläche) sowie der Wasserschutzgebiete in der obigen Karte macht deutlich, warum die Bahn die neuen Trassen-Varianten ins Spiel gebracht hat. Diese meiden sämtliche Naturschutzgebiete in diesem Raum und führen mehr oder weniger durch „Wirtschaftswald“, der natürlich insbesondere für die Naherholung auch eine sehr wichtige Funktion hat und ebenfalls mit großen, wenn auch deutlich geringeren Waldverlusten verbunden ist und die Landschaft in einer nicht akzeptablen Weise durchschneidet. Sie würden auch eine Verlegung oder Umfahrung der Lorscher Autobahnraststätte vermeiden und weniger Lärmschutz für Lorsch notwendig machen.



Pro Hüttenfeld hat zu den vorgestellten Varianten natürlich auch eine gemeinsame Meinung entwickelt, die auf der Jahreshauptversammlung diskutiert wurde. Wir lehnen im Prinzip beide Trassenvorschläge ab, da diese den Wald in einer nicht akzeptablen Weise durchschneiden.

Wenn wir eine Entscheidung treffen müssten, so würden wir allerdings die „BILA-Trasse“ ganz eindeutig ablehnen und zwar nicht in erster Linie wegen der Lärmbelästigung, sondern weil durch eine derartige Trasse die Natur maximal geschädigt wird. Sabin Hodges hat hierzu einen informativen Vortrag auf der

Hauptversammlung gehalten. Hier von einer „optimierten“ Trasse zu sprechen, mutet schon etwas seltsam an. Das häufig vorgebrachte Argument, dass die „optimierte“ Trasse wegen der Bündelung mit der A67 mit dem geringsten Waldverlust verbunden sei, ist nicht korrekt. Das Gegenteil ist vielmehr Fall, d.h. von allen diskutierten Trassen ist dieser maximal. Die Verinselung am Viernheimer Dreieck wird wesentlich erhöht, diejenige im Käfertaler Wald bleibt erhalten. Es ist auch nicht korrekt, dass hier keine Naturschutzgebiete durchschnitten werden, sondern diese „nur“ tangieren. Es mutet daher schon etwas seltsam an, wenn Naturschützer eine derartige Trasse favorisieren.

Die BILA sieht die Durchschneidung von Natur- und Vogelschutzgebieten natürlich auch und fordert einen bergmännischen Tunnel, aber Papier ist bekanntlich geduldig. Da sie offensichtlich selbst nicht so richtig an die Tunnellösung glaubt, fordert sie daher, dass die Trasse möglichst lang an der A67 entlang geführt werden soll, um die Durchschneidung der Naturschutzgebiete zu vermeiden und die Eingriffe in die Natur zu verringern. Mit dieser Forderung nähert sie sich aber der Variante A mit zwei nahezu rechtwinkligen Strecken, die weiter oben als Lachnummer in einem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz bezeichnet wurde.

Gleichzeitig sucht sie den Schulterabschluss mit der Bürgerinitiative in Lorsch, die ebenfalls einen bergmännischen Tunnel von Langwaden nach Lorsch entlang der A67 fordert. Mit einer Länge von ca. 12,5 Km wäre dies der längste bergmännische Bahntunnel in Deutschland – und dies außerdem noch im Flachland. Es ist schwer vorstellbar, dass beide Tunnelforderungen gemeinsam realisiert werden. Wenn der Tunnel in Lorsch gebaut werden sollte, so ist es sehr unwahrscheinlich, dass auch die Querung des Lampertheimer / Viernheimer Waldes in einem Tunnel erfolgt und umgekehrt. Die größten Chancen für eine Tunnel zur Waldquerung hat vielleicht die Neuschlösser Tunnelvariante – vorausgesetzt der Langwaden/Lorscher Tunnel wird nicht gebaut - da zur Untertunnelung lange Rampen notwendig sind und in Lorsch zur Unterquerung der A67 – gemäß Aussagen der Bahn - ein 1,4 Km langer Tunnel bzw. Trog notwendig ist, so dass nur eine vergleichsweise kleine Strecke zwischen Lorsch und Neuschloß nicht untertunnelt wäre und damit die fortgeführte Untertunnelung auch weiteren Strecke zwischen Lorsch und Neuschloß mit vergleichsweise geringen Mehrkosten verbunden wäre. Es dürfte allerdings klar sein, dass die Bahn zunächst einmal an einer Querung in offener Bauweise interessiert sein wird.

Am Montag, dem 23. März 2009 hat ein Gespräch mit der DB-Netz mit allen Gemeinden und Landkreisen stattgefunden, die von der ICE-Trasse zwischen Frankfurt und Lampertheim betroffen sind. Die Bahn hat dabei drei vorrangige Streckenvarianten benannt: Erste Priorität habe die Mark-Variante (C-Variante), d.h. also die Querung des Lampertheimer Waldes an Neuschloß vorbei, wobei eine Tunnellösung zwischen Langwaden und Lorsch abgelehnt wird. An zweiter Stelle wurde eine Trasse östlich entlang der A67 entlang und einem dann untertunnelten Knick nach Südwesten, die der sog. Konsenstrasse der Stadt Lampertheim, des Kreises Bergstraße und der BILA weitgehend entsprechen soll (so BGM Maier). Als neue Variante wurde an dritter Stelle ein Verlauf östlich entlang der A67 eingeführt, die dann vor dem Viernheimer Dreieck unter der A67 hindurchgeführt wird und dann entlang der A6 zur Riedbahnstrecke führt. Aus Sicht der Bahn spräche für diese Variante, dass wie bei der Mark-Variante die schützenswerten Natura 2000 – Waldgebiete auf der westlichen Seite gemieden würden. Wenn dies von der Bahn so gesagt wurde, so ist diese Aussage nicht korrekt, denn auch auf östlicher Seite werden im Viernheimer Wald ebenfalls Natura 2000 - Waldgebiet (FFH-Gebiet) durchfahren und insgesamt auch durchschnitten, das unter europäischen Naturschutz steht.

Naherholung) in einem nicht akzeptablen Maße schädigen - sofern sie nicht als Tunnel realisiert werden.

Wenn wir eine Wahl hätten, so würden wir uns für eine Trasse entlang der alten Riedbahn entscheiden - mit den notwendigen Untertunnelungen bzw. Lärmschutzmaßnahmen. Bereits vor ca. 8 Jahren ist ein derartiger Vorschlag von einem Hüttenfelder Bürger und Mitglied von PROHÜTTENFELD gemacht worden, der aber wegen der Bypass-Pläne der DB nicht weiter verfolgt wurde und auch bei den dann tangierten Gemeinden aus egoistischen Gründen keine Gegenliebe fand. Dies wäre aus unserer Sicht die umweltverträglichste und vermutlich auch kostengünstigste Lösung gewesen.

Im Gefolge dieser Diskussion ist dann erst die Mark-Variante in die Diskussion eingebracht worden. Leider haben wir keinen direkten Einfluss auf die Trassenführung, so dass uns nur die Wahl zwischen Pest oder Cholera bleibt – wie dies Sabine Hodges auf ihrer privaten Home-Page www.natur-um-huettenfeld.de zum Ausdruck gebracht hat. Aus diesem Grunde sind wir auf Grund der Situation nicht gegen eine Mark'sche Variante, da diese aus unserer Sicht umweltverträglicher ist.

3) Der Schutz der natürlichen Umwelt hat einen sehr hohen Stellenwert bei PRO HÜTTENFELD - nicht nur in der Satzung. Ich glaube, dass wir dies schon mehrfach unter Beweis gestellt haben. In unseren Überlegungen spielen deshalb auch Umweltaspekte eine dominante Rolle. Wir wenden uns daher gegen die „optimierte Trasse“, bei der wir nicht wissen, was hier eigentlich optimiert werden soll.

Ein Optimum kann sowohl ein Maximum als auch ein Minimum sein. Wir wissen zwar, dass auch die BILA die Problematik der FFH- und Vogelschutzgebiete sieht und daher eine Untertunnelung fordert. Aber ganz ehrlich: Glauben Sie auch daran?

Gerade war der Landrat in Berlin und hat eine Untertunnelung der Strecke Langwaden - Lorsch gefordert (über 12 Km). Dies schließt zwar eine weitere Untertunnelung des Viernheimer/Lampertheimer Waldes nicht grundsätzlich aus, stellt aber m.E. ein Präjudiz für eine offene Streckenführung dar - falls die Bahn überhaupt diese Trasse wählen sollte. Mich würde einmal interessieren, ob der Landrat mit dem gleichen Interesse auch für die Untertunnelung des FFH-Gebiets und der Viernheimer Heide eintritt oder eingetreten ist. Natur ist leider an der Wahl des Landrats nicht beteiligt.

4) Ich habe Ihnen am Telefon zugesagt, dass wir sehr gerne mit Ihnen in einem engeren Kreis diskutieren wollen - falls die BILA dies wünscht. Ich glaube, dass die BILA auch Unterstützung von vielen Mitgliedern von PRO HÜTTENFELD erhalten wird, falls die Bahn eine Mark'sche Variante in offener Bauweise wählen sollte.

