

Landtagskandidaten unterstützen alle die Forderung nach einem langen Tunnel

Podiumsdiskussion: Mensch vor Verkehr hatte eingeladen, um über die Bahn-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim und die Verkehrssituation im Kreis zu sprechen



ZEHN LANDTAGSKANDIDATEN WAREN AUF EINLADUNG VON MENSCH VOR VERKEHR NACH EINHAUSEN GEKOMMEN. AM PODIUM SITZEN (V.L.): BRUNO SCHWARZ (DIE LINKE), ERIC TJARKS UND MIRJA MIETZKER-BECKER (BEIDE DIE GRÜNEN), MAURICE ZETTL UND OLE WILKENING (BEIDE FDP), SIMONE REINERS UND JOSEFINE KOEBE (BEIDE SPD), ALEXANDER BAUER (CDU), NORBERT TAUFERTSHÖFER UND KARSTEN BLETZER (BEIDE AFD). BILD: THOMAS ZELINGER

Von Jörg Keller



MIT FLYERN UND PLAKATEN INFORMIERTE MENSCH VOR VERKEHR BEGLEITEND ZUR PODIUMSDISKUSSION ÜBER DIE NEUBAUSTRECKE UND DIE FORDERUNGEN DER REGION. BILD: ZELINGER

Einhausen. Seit 25 Jahren setzt sich Mensch vor Verkehr (MvV) zunächst als Bürgerinitiative, dann als Verein und Umweltverband dafür ein, die Auswirkungen der geplanten Bahn-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim abzumildern. Im Mittelpunkt steht die Forderung nach einem langen bergmännisch gebauten Tunnel von Langwaden bis hinter Neuschloß. Das erläuterte MvV-Sprecher Reimund Strauch am Mittwochabend noch einmal zu Beginn einer Podiumsdiskussion in der Einhäuser Mehrzweckhalle. Zu den Themen Neubaustrecke und Verkehrsbelastung in der Region eingeladen hatte der Verein die Bergstraßeer Landtagskandidaten. Zehn Vertreter von CDU, SPD, Grünen, FDP, Die Linke und AfD waren gekommen. „Ich hoffe, dass Sie sich nicht nur für das Thema interessieren, weil bald Wahl ist“, sagte Strauch. Vielmehr setzt man bei MvV darauf, dass sich die aktuellen und künftigen Landespolitiker als Multiplikatoren für die Belange der Bergstraße einsetzen. Denn gerade bei der geplanten Schienentrasse ist das Land Hessen nur ein Nebenakteur. Die Planung wird von der Bahn vorangetrieben. Das Geld bereitstellen muss letztlich der Bund. Rund 70 Zuschauer verfolgten die Podiumsdiskussion, bei der es eher selten kontrovers zuging. Über die gesamte politische Bandbreite betonten die Vertreter ihr Verständnis und ihre weitgehende Unterstützung für die Belange von Mensch vor Verkehr. So schon bei der von Reimund Strauch gestellten Einstiegsfrage.

?Wie stehen die Landtagskandidaten zu der Forderung nach einem langen bergmännischen Tunnel von Langwaden bis hinter Neuschloß?

Bei diesem Thema herrschte so große Einigkeit, dass am Ende sogar der Wunsch nach mehr kontroversen Ansichten bei den nächsten Fragen laut wurde. Alle Kandidaten signalisierten, dass sie hinter der Forderung stehen, die auch vom Kreis Bergstraße und – in Form einer Resolution – auch vom Hessischen Landtag unterstützt werde, wie Reimund Strauch betonte. Für den Landtagsabgeordneten Alexander Bauer (CDU) ist das kein Wunder: „Ich kenne keine Veranstaltung in der Region, bei der jemand etwas anderes gefordert hätte.“ Norbert Taufertshöfer (AfD) sprach von einem Jahrhundertprojekt, bei dem nicht nachgebessert werden könne. Sein Parteikollege Karsten Bletzer gab zu Bedenken, dass bei der Finanzierung nicht die Kommunen zur Kasse gebeten werden dürfen.

Eric Tjarks (Grüne) führte geschätzte Kosten von 330 Millionen Euro für einen bergmännischen Tunnel an. „Das ist es Wert“, sagte er. Nach Einschätzung von Reimund Strauch sind die Mehrausgaben im Vergleich zur Gesamtinvestition für die Neubaustrecke ohnehin zu vernachlässigen. Simone Reiners (SPD) erinnerte an die Lärmbelastung durch „130 bis 140 Güterzüge täglich“ und den Wegfall von 400 Hektar Wald, sollte die Strecke oberirdisch gebaut werden. „Der Tunnel ist die einzige Lösung“, sagte sie. Für Bruno Schwarz (Die Linke) ist es die „schönste Lösung“. Ole Wilkening (FDP) erachtet es als wichtig, **„dass wir politischen Druck aufbauen“**.

?Wie ist der aktuelle Planungsstand und welche Forderungen sind jetzt wichtig?

Reimund Strauch berichtete den Anwesenden, dass die Bahn im kommenden Jahr einen Entwurf für die Planfeststellung für den Streckenabschnitt zwischen Pfungstadt und Einhausen vorlegen wolle. Er rechne mit einer Planungsphase von mindestens sieben Jahren. Dann müsse noch gebaut werden. Der stellvertretende MvV-Sprecher Jürgen Reiter erläuterte, dass die Bahn mittlerweile mit einem Neigungswinkel von 9 Promille in den Tunnel bei Einhausen abfahren möchte. Damit könnten jedoch schon jetzt aufgrund ihres Gewichtes nur 60 Prozent der Güterzüge die Neubaustrecke nutzen. Der Rest müsse weiterhin über die Bestandsstrecken geleitet werden. Da die Güterzüge künftig eher länger (und damit schwerer) würden, werde sich das Problem in Zukunft noch deutlich verschärfen. „Das würde dem Sinn der Neubaustrecke entgegenlaufen“, sagte Simone Reiners (SPD). Norbert Taufertshöfer bezeichnete einen Neigungswinkel von sechs Promille als heute üblich und sinnvoll.

?Kann Mensch vor Verkehr auch auf Unterstützung bei der Forderung nach einem Regionalbahnhof auf der Neubaustrecke bei Lorsch hoffen?

Für einige der Landtagskandidaten war das Thema, das der stellvertretende MvV-Sprecher Jürgen Reiter kurz noch einmal vorstellte, neu. Der Verein hatte eine Potenzialanalyse erstellen lassen, nach der täglich 1950 Personen einen unterirdischen Regionalbahnhof an der Neubaustrecke bei Lorsch nutzen würden. „Das ist eine gute Idee“, sagte Bruno Schwarz (Die Linke). Der Nahverkehr sei schließlich über Jahrzehnte zurückgebaut worden. „Das erste Gefühl sagt mir: Ja. Aber man muss die Bürger mitnehmen“, äußerte sich Simone Reiners. „Das alles muss aber auch finanziert werden“, gab Mirja **Mietzker-Becker** (Grüne) zu Bedenken. Auch für Alexander Bauer ist die entscheidende Frage, wer einen solchen Regionalbahnhof bezahlen soll. Am Ende müsse der Bundestag über entstehende Mehrkosten bei der Neubaustrecke beschließen. „Da gibt es einen harten Kampf der Interessen.“ Letztlich sieht er aber auch Chancen. „Wenn die Verwirklichung der Neubaustrecke das Nadelöhr ist, damit der Deutschlandtakt eingeführt werden kann, dann hat die Region eine Trumpfkarte in der Hand.“ Bauer gab aber auch zu bedenken, dass es auch im Kreis Bergstraße verschiedene Interessenslagen gibt: Durch einen neuen Regionalbahnhof bei Lorsch dürfe es auf der über Bürstadt und Biblis führenden Riedbahnstrecke von Mannheim Richtung Frankfurt keine Nachteile geben.

?Parallel zum Bau der Bahntrasse soll auch die A 67 zwischen Darmstadt und Lorsch sechsspurig ausgebaut werden. Wie stehen die Landtagskandidaten dazu?

Mehrheitlich positiv. Im Detail gibt es jedoch unterschiedliche Einschätzungen. Auch hier war vom „Nadelöhr“ die Rede. Ole **Wilkening** sieht den Kreis Bergstraße beim Auto-Fernverkehr als ein solches. Der Ausbau der A 67 sei daher gerechtfertigt. Mehr noch. Auch die A5 müsse eigentlich auf sechs Spuren erweitert werden. Wichtig sei jedoch, dass dabei immer der Lärmschutz beachtet werde. Mirja Mietzker-Becker sprach sich mit Verweis auf die damit einhergehende Flächenversiegelung gegen das Bauprojekt aus. Ihr Parteikollege Eric Tjarks bezeichnete seine Einstellung zu dem Projekt als „zurückhaltend positiv“. Für die AfD gab Karsten Bletzer ein klares Ja für den Ausbau der A 67 ab. Sein Parteikollege Norbert Taufertshöfer stellte jedoch die Frage, „wo die finanziellen Mittel dafür herkommen“. Seines Erachtens müssten angesichts des großen Sanierungsstaus bei Brücken und **Straßen** der Erhalt und die Instandsetzung Vorrang haben vor Neubaumaßnahmen. Bruno Schwarz sprach sich dafür aus, zunächst einmal die Verkehrsströme auf der Straße zu optimieren. Als Beispiele nannte er die Freigabe des Standstreifens und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 Stundenkilometer. Auch Eric Tjarks hofft auf die Umsetzung „intelligenter Verkehrskonzepte“. Simone Reiners und Alexander Bauer erachten es als sinnvoll, wenn die Baumaßnahmen an der A67 und der Bahn-Neubaustrecke parallel erfolgen würden. Allerdings sprach sich Bauer gegen eine Bündelung der Planfeststellungsverfahren aus: „Wenn dann gegen eines der beiden Projekte geklagt wird, wird alles blockiert“, sagte er.

?Wie ist es nach Einschätzung der Landtagskandidaten um den Öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Bergstraße bestellt?

Nach Meinung von Josefine Koebe (SPD) haben das 9-Euro-Ticket und das 49-Euro-Ticket gezeigt, dass man die Nutzung von Bussen und Bahnen für die Bürger attraktiver machen kann. Wichtig sei, dass die kleineren Kommunen mit einem Mobilitätsmix an die Städte angebunden werden. Ole Wilkening sieht beim ÖPNV im Kreis großen Handlungsbedarf. Er führte dazu als Beispiel die diskutierte Reaktivierung der Überwaldbahn an. Nach Einschätzung von Erik Tjarks benötige man jedoch ein Gesamtverkehrskonzept für den ländlichen Raum, bei dem auch andere Ideen eine Rolle spielen, beispielsweise Car-Sharing.