

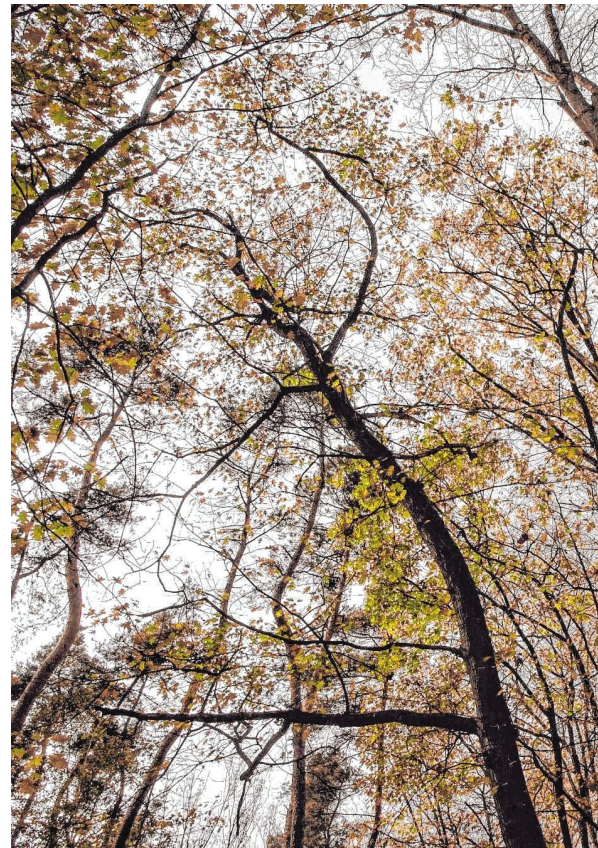
Wo die Züge durch den Wald fahren sollen

ICE- und Güterzugtrasse: Umweltschützer warnen vor Kahlschlag



IM LORSCHER WALD AN DER A 67 INFORMIERTEN WERNER GROSS (z. V. R.) UND REIMUND STRAUCH (R.) ÜBER MÖGLICHE FOLGEN DES GROSSBAUPROJEKTS DER BAHN. BILD: GUTSCHALK

Von Nina Schmelzing



Lorsch. Die geplante ICE- und Güterzugtrasse zwischen Frankfurt und Mannheim wird das Landschaftsbild der Region verändern. Wird das Großbauprojekt so realisiert, wie das von der Bahn bislang geplant ist, werden unter anderem große Waldflächen in und um Lorsch verschwinden. Statt einer oberirdischen Streckenführung bei Einhausen und eines Tunnels im Tagebau bei

WIRD DIE BAHNTRASSE GEMÄSS DER VORZUGSVARIANTE DER BAHN GEBAUT, WERDEN VIELE HEKTAR WALD VERSCHWINDEN. BILD: GUTSCHALK

Lorsch wäre ein langer bergmännischer Tunnel von Langwaden bis hinter die Rastanlage Lorsch jedenfalls für Mensch und Natur die sehr viel bessere Alternative. Daran erinnerten Vorstandsmitglieder der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) und des Vereins „Mensch vor Verkehr“ (MvV) jetzt zum wiederholten Mal, und zwar bei einer gemeinsamen Veranstaltung in Lorsch.

Die beiden Umweltverbände hatten Interessierte zu einer Begehung eingeladen. Unterwegs war die Gruppe auf einem Zickzack-Kurs in dem Korridor, in dem der Bau der Strecke an der A 67 laut Vorzugsvariante der Bahn erwartet wird. Denn Informationen über die genaue Streckenführung liegen weiterhin nicht vor. Reimund Strauch, Vorstandssprecher von MvV, sowie der Bergsträßer SDW-Vorsitzende Wolfram Grünekle und der Ehrenvorsitzende Werner Groß begrüßten gut 30 Bergsträßer zu dieser speziellen Tour durch den Lorsch Wald.

Auch mehr Platz für Autos geplant

80 Hektar Wald würden allein für den Bau der Bahnstrecke gerodet, weiterer Kahlschlag ist für die Betriebsinfrastruktur und die Baustelleinrichtung erforderlich, machte Strauch klar. Weil auch die Autobahn A 67 und die B 47 erweitert werden, rechnen die Umweltverbände, die sich dabei auf Informationen von Hessen-Forst stützen, mit insgesamt mehr als 400 Hektar Rodungen und starken Waldschädigungen in Südhessen. Am meisten betroffen sei davon der Kreis Bergstraße.

Hessen ist zwar mit Bäumen gut bestückt, mit 42 Prozent Waldfläche ist es sogar das waldreichste Bundesland, berichtete Grünekle. Die Flächen seien allerdings „ungleichmäßig verteilt“. Der Odenwald ist hervorragend bedacht, die Ebene habe dagegen nur wenig Waldfläche vorzuweisen. Grünekle bezifferte den Anteil auf weniger als 25 Prozent.

Im Vergleich zum Odenwald sind im Ballungszentrum des Rhein-Main-Gebiets außerdem sehr viel mehr Menschen daheim. Es zähle zu den Dichtezentren Europas. Die Region ist bereits durch Verkehr stark belastet. Diejenigen, die derzeit noch meinen, der Wald vor ihrer Haustür reiche für die persönliche Naherholung schon noch aus, könnten ein böses Erwachen erleben. Denn auch die zunehmende Erwärmung und Trockenheit machen Probleme. „Wir haben hier viele Menschen, wenig Wald und hohe Temperaturen“, fasste Grüneklee die ungünstige Situation zusammen.

100 Meter breite Schneise

Die Annahme, der Wald könne nach Belieben und problemlos verkleinert werden, ist falsch, wissen Forstexperten. Viele Bäume sind krank und haben bereits jetzt stark ums Überdauern zu kämpfen. Wird eine weitere Schneise durch den Wald geschlagen, brechen an den neuen Waldrändern wie bei einem Domino-Effekt auch dahinterliegende Waldbereiche leichter weg. Auf eine Breite von 100 Meter bezifferte Reimund Strauch die mögliche Schneise für die Bahn. Der Lorscher Wald sei aber nicht weniger wertvoll als etwa der Lampertheimer, der als schutzwürdig ausgewiesen ist, war sich die Gruppe einig.

Wichtig für den Klimaausgleich

Den Wald bezeichnete Grüneklee als einen „Alleskönner“ mit unverzichtbaren Funktionen. Für die Artenvielfalt, für den Lärm- und Staubschutz, für die Erholung bis zum von vielen Menschen als heilsam empfundenen „Waldbaden“. Wie wichtig Pflanzen und Grünareale vor allem auch für den zunehmend notwendigen Klimaausgleich sind, wird derzeit vielerorts erkannt. Fünf bis acht Grad kühler als in den Städten ist es im Wald, erfuhren die Zuhörer.

Statt auf Waldfläche großzügig zu verzichten, bräuchte es mehr Unterstützung für einen widerstandsfähigen Mischwald. In den vergangenen Jahren sei der Waldzustand bereits „extrem schlechter“ geworden. Und Probleme zeigen sich im Kiefernwald mit Buchenunterbau überall: Fehlende Winterkälte hat bereits zu mehr Misteln in den Kiefernkronen geführt, der Grundwasserspiegel sinkt, die Traubenkirsche breitet sich aus.

Werner Groß machte bei der Tour auch auf die Bohrstellen aufmerksam, bei denen Fachleute für die Bahn bis zu 40 Meter tief den Untergrund erkunden. Die jüngsten Bohrungen lägen nur knapp 15 Jahre zurück. Jetzt werde erneut viel Geld dafür ausgegeben, obwohl sich am Befund – Sand, Kies und Wasser – seitdem nichts geändert haben sollte, stellte die Gruppe fest.

Auch bei einem bergmännischen Tunnel werden Bäume fallen müssen, aber längst nicht so viele wie bei der Vorzugsvariante der Bahn, so die Umweltschützer. Es gibt ihrer Ansicht nach keine überzeugenden Argumente gegen die von der Region geforderte schonendere Bauweise. Auch beim Kostenvergleich könne ein unterirdisch gegrabener bergmännischer Tunnel sehr wohl mithalten mit offenen Varianten, versicherte beim Waldrundgang auch ein Tunnelbauingenieur mit langjähriger internationaler Erfahrung. Der maschinelle Vortrieb werde bei zunehmender Länge zudem kostengünstiger.
