

# „Ein langer Tunnel würde allen dienen“

Mensch vor Verkehr: Verein informierte über seine Arbeit für eine verträgliche ICE- und Güterzugstrecke



DEM INFOABEND SCHLOSS SICH DIE JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DES VEREINS „MENSCH VOR VERKEHR“ IM LORSCHER FEUERWEHRGERÄTEHAUS AN. DER VORSTAND WURDE EINSTIMMIG ENTLASTET. BILD: WEINBACH

Von Norbert Weinbach

**Lorsch/Einhausen.** Die Infoveranstaltung und Hauptversammlung des Vereins „Mensch vor Verkehr“ (MvV) im Lorscher Feuerwehrhaus war gut besucht. Die Mitglieder, die vorwiegend aus Lorsch und Einhausen kommen, zeigten sich gut informiert. Das mussten sie auch, da die Informationen des Vorsitzenden Reimund Strauch (Einhausen) sehr umfassend waren. Er gab einen Überblick, bildlich dargestellt auf einer Großleinwand, über die vorgesehene Streckenführung der Neubaustrecke der Eisenbahn zwischen Frankfurt und Mannheim.

Da ging es um bereits durchgeführte und über noch durchzuführende Baugrunduntersuchungen, die Aktualisierung von Karten, um Planfeststellungsunterlagen, die bis zum Jahr 2024 eingereicht werden müssen. Im Abschnitt Lorsch-Mannheim untersucht die Deutsche Bahn im Rahmen der Vorplanung fünf kleinräumige unterirdische Trassenvarianten. Der Untersuchungsraum für die Grundwasserbewirtschaftung, unter Beachtung der Wasserschutzgebiete, spielte eine Rolle. Trog und Tunnel bei Lorsch wurden erörtert und sachlich fundiert dargelegt.

Wie der Sprecher sagte, laufe die Planung seit 25 Jahren und es gebe eine große zeitliche Verzögerung für den Fortschritt, da die Aussagen der DB relativ mager seien und für MvV viele Fragen offen bleiben. Ein bergmännischer Tunnel sei eine grundlegende Forderung für die Umweltverträglichkeitsprüfung. Was das heißt, stellte der Referent vor. „Der Zwang aus dem Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot gebietet es zwangsläufig, dass die Auswirkungen direkt mit möglichen Auswirkungen der alternativen Streckenführung in einem bergmännisch erstellten Tunnel im Detail verglichen werden muss. Bei allen Schutzgütern ist festzustellen, dass die vorgesehene Planung nicht den heutigen Gesichtspunkten bezüglich Natur- und Umweltschutz, Biodiversität, Landschaftsschutz, Gesundheitsschutz, Walderhaltung, Waldentwicklung, Erhaltung von Naturlandschaften, Wasserschutz, Lärmschutz, Klimaschutz und vieles mehr, entspricht. Die von uns geforderten Maßnahmen, wie ein bergmännischer Tunnel unter den Schutzgebieten Gernsheimer Wald, Jägersburger Wald, Lorsche Wald bis südlich Neuschloß und die Vermeidung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB 67 würde den oben genannten Themen nur dienen. Die Regularien und die Vorgehensweisen, die in den 70er-Jahren üblich waren, passen nicht mehr in die Zeit und stehen den Umweltzielen unseres Landes grundlegend entgegen“, hieß es.

### **Wo schwere Güterzüge fahren**

Es wurde erwähnt, dass die Trassenführung mit dem Anschluss an den Tunnel zwischen Einhausen und Lorsch nicht endlich durchdacht sei und die bisherige Vorlage der DB Netz AG eine Streckenneigung von 12,5 Promille gezeigt habe, was in ihrer Vorlage auf neun Promille korrigiert worden sei. Aber auch das führe zu einer Nutzungsbeschränkung für schwere Güterzüge bis zu 720 Metern Länge, die auf der Neubaustrecke in Zukunft fahren sollen.

Notwendig sei eine Streckenneigung von unter sieben Promille. Ansonsten werden die vermehrt zu erwartenden schweren Güterzüge nachts die Bestandsstrecken statt die Neubaustrecke nutzen müssen, macht MvV klar. Das widerspreche der Begründung für die Notwendigkeit dieses Projekts 2030. Dort sei festgeschrieben, „dass die Anwohner der Bestandsstrecken durch die Bündelung des Schienengüterverkehrs auf autobahnparallelen Neubaustrecken vom nächtlichen Güterverkehr und damit vor allem vom Schienenlärm zu befreien sind“, erinnerte die Hauptversammlung. Der Projektleiter habe im Rahmen des Beteiligungsforums von bis zu 25 Prozent der Güterzüge gesprochen, die bei der geplanten Neigung auf der Neubaustrecke nicht fahren können.

Die Vorhabenträgerin habe im Dezember 2022 endlich auch die Prüfung einer langen bergmännischen Tunnelvariante ab dem Jägersburger Wald bis nach Lorsch angekündigt. Diese und weitere neu vorgeschlagene Varianten müssten in die Umweltuntersuchungen aufgenommen werden.

Die DB-Netz AG berufe sich auf die Zugzahlen 2030, obwohl die Strecke bis dahin noch nicht in Betrieb sei. Es gebe bereits im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellte Zahlen zum Horizont 2050. Es sei inakzeptabel, dass für ein „Jahrhundertprojekt“ wie die Neubaustrecke Zahlen von vor fast 20 Jahren als Prognose verwendet würden.

Laut Bahn solle über die Neubaustrecke vor allem der steigende Bedarf an Güterverkehr im Korridor abgewickelt werden, dass Güterzüge mit einem Gewicht von 2000 Tonnen und einer Wagenzuglänge von 720 Metern die Strecke nutzen können. Güterzüge, die schwerer als 2000 Tonnen sind (Anteil von vier Prozent), werden weiterhin die Bestandsstrecken nutzen. Die Weschnitz-Querung (Untertunnelung) müsse geplant werden.

„Die rechtlich verbindliche Basis zur Lärmberechnung sind die prognostizierten Zugzahlen und keine theoretisch möglichen Maximalwerte“, erklärte der Vorsitzende. Es ging beim Infoabend auch um den Nahverkehr auf der Neubaustrecke mit Halt in Lorsch/Einhausen, um eine schnelle Verbindung für Pendler, die bessere und einzige schnelle Anbindung von Südhessen an die Zentren Darmstadt, Frankfurt, Wiesbaden und Mannheim, eine Voraussetzung für die Verlagerung der Pendlerströme vom Auto auf die Bahn.

### **Nahverkehrshalt prüfen**

Der Verein hatte eine Untersuchung in Auftrag gegeben „Nahverkehrshalt Südhessen“. Der Saldo der gesamtwirtschaftlichen Nutzen eines Regionalverkehrsangebots mit einem Verkehrshalt Lorsch/Einhausen auf der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar liege, unter Berücksichtigung der beschriebenen Annahmen und Randbedingungen, bei knapp 14 Millionen Euro pro Jahr. Die Einführung eines Angebots sei grundsätzlich prüfenswert. Bei der folgenden Jahreshauptversammlung berichtete Reimund Strauch von Teilnahmen an Arbeitskreissitzungen Beteiligungsforen, Treffen mit Organisationen und Initiativen. „Mensch vor Verkehr“ nehme an allen Arbeitsgruppen, Projektbeiräten und Beteiligungsforen teil und bringe sich ein.

Es gebe eine umfassende Kommunikation mit allen amtlich zuständigen Stellen. Obwohl MvV in der Liste „Träger öffentlicher Belange“ sei, erhalte der Verband verhältnismäßig wenig Anfragen aus dem Kreis Bergstraße. MvV nehme teil am „Lärmaktionsplan Flughafen Frankfurt“, da von vielen Bürgern besonders der Fluglärm zwischen 22 und 23 Uhr angemahnt werde. Bauträger und Bauwillige informierten sich über den Stand der Strecke.

Vor Kurzem gab es eine Podiumsdiskussion mit den Landtagskandidaten, die sich alle für einen langen bergmännischen Tunnel aussprachen.

Strauch bedankte sich für die Gesprächsrunden und Aktionen mit der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen. Wichtig wäre, dass alle Bergsträßer Kommunen zusammenstehen, da die Kommunen an den Bestandsstrecken sehr viel stärker betroffen sein würden als angenommen. Es gebe regelmäßige Termine mit Umweltverbänden, Arbeitsgruppen und Hessen-Forst, so der Vorsitzende.

Der Berichte der Kassenwartin Andrea Müller war positiv, ohne Beanstandungen. Der Vorstand wurde entlastet. Dirk Sander wurde als neuer Revisor hinzugewählt.

---