

BAHNTRASSE: Dialogforum in Darmstadt / Bahn will Forum mit Bürgern einrichten / Bürgerinitiativen fordern Projektbeirat

„Beteiligung von Anfang an“

Von unserem Redaktionsmitglied Uwe Rauschelbach



Einen Projektbeirat fordern die Bürgerinitiativen der Region für die Begleitung der Trassenplanungen durch die Bahn.

© Nix

LAMPERTHEIM/DARMSTADT. Die Bahn will die Bürger an ihrer Planung für eine Neubautrasse zwischen Frankfurt und Mannheim beteiligen. Das haben die Vertreter der DB Netz AG gestern Nachmittag in Darmstadt beteuert. Anfang Dezember soll ein Beteiligungsforum einberufen werden, an dem neben Vertretern von Bahn, Behörden, Verbänden und Politik auch die Bürger entlang der künftigen Trasse teilnehmen können.

Über 100 Bürger, Vertreter von Kommunalverwaltungen und Stadtparlamenten sowie Mitglieder der Bürgerinitiativen, die in der Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar (IG BRN 21) zusammengeschlossen sind, hatten sich gestern mit Bussen auf den Weg nach Darmstadt gemacht, um den Startschuss für die Trassenplanungen der Bahn zu begleiten. Deren Vertreter hatten zum Dialogforum in den Hörsaal der Technischen Universität eingeladen, um ihre Vorstellungen über das Konzept der Bürgerbeteiligung zu unterbreiten. Die Stadt Lampertheim hatte die Busse kostenlos zur Verfügung gestellt. Auch Bürgermeister Gottfried Störmer hatte sich gestern auf den Weg nach Darmstadt gemacht.

Mit der Feststellung: "Ein wichtiger Tag für ein wichtiges Projekt", hatte der Konzernbevollmächtigte der Bahn für das Land Hessen, Klaus Vornhusen, das Dialogforum apostrophiert. Er ließ keinen Zweifel, dass die Bahn ihre Planungen nicht ohne Abstimmung mit Bürgern, Politik und Institutionen vorantreiben wolle. Sie sollten denn auch "transparent und nachvollziehbar" umgesetzt werden.

Diese Absicht machte sich auch Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir zu eigen. Er setzte auf einen "vertrauensvollen Arbeitsprozess" und unterstrich zugleich die

Dringlichkeit des geplanten Bahnprojekts, das die seit zwei Jahrzehnten bestehenden Kapazitätsengpässe auf den Schienen zwischen Frankfurt und Mannheim beheben soll.

AI-Wazir skizzierte eine Marschroute, die sich im Verlauf des Dialogforums immer deutlicher abzeichnen sollte: Als Grundlage für die Trassenplanung zwischen Lorsch und Mannheim wird demnach eine Knotenstudie betrachtet, die sich mit der Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhofs ans Fernschienennetz befasst. Erst wenn die Knotenstudie vorliege, könne mit der Trassenplanung südlich von Lorsch begonnen werden, die dann auch Lampertheimer Interessen berührt.

AI-Wazirs baden-württembergischer Kollege Winfried Hermann musste gestern aus Krankheitsgründen passen. Für ihn sprach Ministerialdirektor Uwe Lahl, der gegenüber den Bürgern und Vertretern der nordbadischen und der südhessischen Region eine Art Versprechen machte: So seien bei der Konzeption der südbadischen Rheintalbahn hohe Lärmschutzstandards durchgesetzt worden. Darauf hätten auch die Menschen entlang der geplanten Neubaustrasse zwischen Frankfurt und Mannheim einen Anspruch.

Arbeitsgruppen bilden

Unterdessen stieß die Forderung der Bürgerinitiativen nach Einrichtung eines Projektbeirats sowohl bei Vertretern der Landespolitik als auch der Bahn auf Widerstand. Uwe Lahl vom Stuttgarter Verkehrsministerium riet zunächst zur Bildung von Arbeitsgruppen im Rahmen eines Beteiligungsforums. Sollten sich im weiteren Verlauf Kontroversen über die vorgelegten Planungen der Bahn ergeben, könne immer noch ein Projektbeirat einberufen werden.

In der anschließenden Fragerunde wurde gegenüber dieser skizzierten Vorgehensweise Skepsis laut. Der Sprecher der IG BRN 21, Gunther Mair, hielt an der Forderung der Bürgerinitiativen fest. Am Planungsprozess müssten von Anbeginn an auch Vertreter der politischen Entscheidungsgremien beteiligt werden. Anders sei die Akzeptanz in der Bevölkerung für die Pläne der Bahn nicht herzustellen. Nach Mairs Redebeitrag entrollten die Mitglieder der Bürgerinitiativen Plakate mit dem Aufdruck "Projektbeirat". Auch Christian Specht, der neben Peter Kurz das Mannheimer Oberbürgermeisteramt vertrat, plädierte für eine Beteiligung auf Augenhöhe. Vor allem beim geforderten Lärmschutz dürfe es keine Denkverbote geben.

Minister AI-Wazir warb indes unverdrossen um Vertrauen: "Beteiligung heißt wirklich Beteiligung, und zwar von Anfang an." AI-Wazir sieht im Beteiligungsforum eine geeignete Möglichkeit, um die Interessen der Bahn mit denen der Bevölkerung abzuwägen. Ein solches Forum lasse konkrete Ergebnisse erwarten und sei nicht als Plauderbude misszuverstehen. Schließlich habe die Bahn nicht zuletzt aus den Vorkommnissen rund um das Projekt Stuttgart 21 gelernt.

Das fand auch Bürgermeister Störmer am Ende "grundsätzlich okay". Doch bei ihm wie auch bei den Sprechern der Bürgerinitiative BILA überwogen offene Fragen, etwa die, inwieweit die Planungsprozesse der Bahn unter den vorgezeichneten Bedingungen wirklich ergebnisoffen seien.

Quo vadis, Konsenstrasse?

Von Uwe Rauschelbach über das Dialogforum der Bahn



© Berno Nix

Keine Frage: Die Bahn meint es ernst. Die Beteuerungen, bei den Planungen für die Neubautrasse zwischen Frankfurt und Mannheim Bürgerbeteiligung zu ermöglichen, sind wörtlich zu nehmen. Beim Dialogforum in Darmstadt machten auch die Vertreter der Landesverkehrsministerien deutlich, was sie von einem solchen Beteiligungsverfahren erwarten: einen Austausch auf Augenhöhe.

Politiker wie Bahnmanager wissen nicht zuletzt aus Erfahrung, dass Projekte wie der Bau einer solchen Neubautrasse auf die weitgehende Akzeptanz durch die Bevölkerung angewiesen ist, will sie nicht teure Aufschübe durch Klageverfahren in Kauf nehmen. Die Frage ist nur: Genügt ein Beteiligungsforum, wie es gestern in Darmstadt skizziert wurde, den Voraussetzungen für ein gemeinsames Vorgehen? Nicht brüske Ablehnung, aber vorsichtige Skepsis ist hier angebracht. Denn wie ergebnisoffen kann ein Planungsprozess sein, der von einem Beteiligungsforum begleitet wird, dem die Bahn als Projektträger vorsteht? Wäre es im Sinne eines fairen Verfahrens nicht erforderlich, die Beteiligung von Beginn an von einem unabhängigen Mediator leiten zu lassen und nicht erst dann, wenn sich Bahn und Bürger mit geballten Fäusten gegenüber stehen?

In Darmstadt haben die Bahnvertreter nicht die Spur einer Andeutung gemacht, wie sie sich den Trassenverlauf zwischen Lorsch und Mannheim vorstellen. Nur so viel ist klar geworden: Geplant ist keine ICE-Strecke mehr, sondern eine Mischtrasse, auf der tagsüber die Schnellzüge und nachts die Güterzüge verkehren sollen. Die Bevölkerung in der Region bangt nun um die Bestandsstrecken, die in diesem Szenario tagsüber von Güterzügen überflutet würden. Auch ist die Frage nicht geklärt, wie diese Mehrbelastung mit den Erfordernissen des modernen S-Bahn-Verkehrs in Einklang gebracht werden sollen. Und was noch viel mehr beunruhigt: Von einer Konsenstrasse haben die Vertreter der Bahn längst gehört. Gegenstand des gestrigen Dialogforums war sie freilich nicht.

© Südhessen Morgen, Samstag, 01.10.2016