

IM INTERVIEW: Lothar Gotthardt und Konrad Sommer vom Vorstand der Bürgerinitiative Stille Schiene über erste Erfolge und nächste Schritte im Kampf gegen Bahnlärm

Überregional vereint der Bahn Druck machen

Von unserem Redaktionsmitglied Matthias Mühleisen

Drei Jahre nach ihrer Gründung hat die Bürgerinitiative Stille Schiene (BISS) mit der Stellungnahme des Regierungspräsidiums im Planfeststellungsverfahren "Anpassung Schallschutz Hockenheim" erste Erfolge zu vermelden, sieht sich in vielen Argumenten bestätigt. Doch das Thema Bahnlärm ist ein gutes Beispiel dafür, wie lange es dauern kann, bis gute Nachrichten konkrete Wirkung entfalten. Vor der Jahreshauptversammlung der derzeit 98 Mitglieder am Mittwoch, 8. Juni, blicken BISS-Vorsitzender Lothar Gotthardt und Stellvertreter Konrad Sommer im Interview deshalb lieber voraus auf die nächsten konkreten Schritte im langen Marsch zu mehr Ruhe für die Schienenlärmopfer.

Das Engagement für den Anhörungstermin, der am 30. Juni 2015 in der Stadthalle stattfand, hat sich gelohnt, haben Sie vergangene Woche stolz vermeldet?

Konrad Sommer: Uns wurde auch von externen Fachleuten bestätigt, dass wir nicht überinterpretiert haben, dass das Regierungspräsidium mit seiner Stellungnahme das Eisenbahnbundesamt (EBA) davor warnt, seine Pläne mit Gewalt durchzusetzen. Trotzdem ist nicht sicher, ob das EBA nicht doch eine Baugenehmigung für die Bahn-Pläne zur Umsetzung der Variante 07 erteilt.

Was würde in einem solchen Fall passieren?

Sommer: Dann wären die Stadt, gegebenenfalls auch einzelne Bürger, gezwungen, sich gegen diesen Planfeststellungsbeschluss verwaltungsrechtlich zu wehren. Wir gehen davon aus, dass die Stellungnahme des Regierungspräsidiums spätestens in einem solchen Verwaltungsrechtsverfahren eine nicht unerhebliche Rolle spielen würde. Ein Abschluss dieses Verfahrens würde theoretisch die Tür wieder öffnen, um das derzeit ruhende Verfahren um die Vertragserfüllung aus den Vereinbarungen von 1976 und 1981 wieder aufzunehmen.

Lothar Gotthardt: Wobei die Möglichkeit besteht, dass der Einspruch des Planfeststellungsverfahrens weitergeleitet wird an das offene Verfahren.

Sommer: Doch auch für dieses Verfahren würde nach unserer Ansicht die RP-Stellungnahme eine nicht unerhebliche Rolle spielen. Dem, was dort drinsteht, kann sich ein Richter nicht einfach so entziehen.

Wie viel ist Hockenheim durch diese Einschätzung der Anhörungsbehörde weitergekommen?

Sommer: Wir werten die Stellungnahme als gute Nachricht, müssen uns aber immer wieder an den Gedanken gewöhnen, dass gute Nachrichten in einem Verfahren, das sich insgesamt über 35 Jahre hinzieht, relativ spät ihre Wirkung entfalten. Aber das Kämpfen hat sich gelohnt, auch wenn der Lohn noch nicht bar auf dem Tisch liegt.

Was kann die Bürgerinitiative unternehmen, um Fortschritte zu erzielen und ihre Position gegenüber der Bahn zu verbessern?

Sommer: Wir werden den Mitgliedern am 8. Juni vorschlagen, dass die BISS der Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21 (IG BRN 21) beitrifft. Diese hat sich im vergangenen Dezember gegründet. Wir sind nicht gleich beigetreten, weil wir noch Gesprächsbedarf sahen.

Gibt es einen Grund, dass Sie nach wie vor nicht beigetreten sind?

Sommer: Wir haben festgestellt, dass wir als Vorstand der BISS gar nicht so einfach den Beschluss fassen können, dort beizutreten, weil es früher oder später auch um finanzielle Aspekte gehen wird und deswegen

brauchen wir gemäß unserer Satzung dafür ein Mitgliedervotum.

Was ließ den BISS-Vorstand inhaltlich zögern, der IG BRN 21 sofort beizutreten?

Sommer: Es hat sich durch regelmäßigen Besuch der Sitzungen ein Vertrauensverhältnis insoweit entwickelt, dass wir nicht mehr befürchten, dass die Mannheimer die Geschichte massiv dominieren würden.

Gotthardt: Zumal in Mannheim derzeit konkret nach Salamtaktik das Projekt Riedbahn Ost ansteht. Die Strecke war verfallen nach dem Durchstich der Strecke vom Waldhof über den Handelshafen zum Hauptbahnhof Ende der 80er Jahre. Jetzt will man sie reaktivieren. Das wird als Vorgriff auf den Ausbau der Strecke Frankfurt-Mannheim für den Güterverkehr befürchtet.

Wodurch haben sich Ihre Bedenken zerstreut?

Sommer: Es ist natürlich immer noch so, dass Mannheim mit Abstand die meisten Betroffenen pro Kilometer Streckenverlauf ausweisen kann. Aber die Mannheimer haben mittlerweile selbst Respekt vor der Interessengemeinschaft, denn es wäre auch denkbar, dass die Bahn versucht, Mannheim zu isolieren, indem sie kleinere Partner abspaltet, indem sie sie preiswert befriedigt. Daran müssen wir arbeiten. Insofern ist die Zusammenarbeit durchaus vertrauensvoll, so weit wir das bislang feststellen konnten.

Gotthardt: Wobei sich schon die Frage stellt: Wo wollen die einzelnen Initiativen hin, wo die Politik und vor allem wo will Mannheim hin? Aus der Vergangenheit gibt es noch die Aussage: An Mannheim kein ICE vorbei und am Rangierbahnhof kein Güterzug - woraus sich die Problematik ergab, dass durchs Stadtgebiet gefahren wird - letztlich der gesamte Verkehr zwischen Rotterdam und Genua, genau wie durch Hockenheim.

Was fordert die IG BRN 21 denn unter anderem?

Sommer: Eine der Forderungen ist es, den Neubau einer ICE-Trasse von Frankfurt nach Mannheim so auszuführen, dass sie auch das zukünftige Güterverkehrsaufkommen zu bewältigen hilft. Das ist nach der bisherigen Planung nicht gewährleistet.

Was bringt Hockenheim die Mitgliedschaft in der Interessengemeinschaft?

Sommer: Wir bekommen hier keine Neubaustrecke, sondern wir behalten unsere Gleise. Aber über die aktuelle Diskussion über Schallschutz-Variante 07 oder 12 hinaus eröffnet uns die Mitgliedschaft erhebliches Potenzial für die Aufstellung weitergehender Forderungen. Denn was der Bundesverkehrswegeplan bis 2030 vorsieht, entspricht nahezu einer Verdoppelung des Güterverkehrs entlang der Gemarkung Hockenheim. Gemessen am Geräuschpegel, der dadurch zu erwarten ist, sind wir eigentlich mit einer V 12 schon gar nicht mehr zufrieden.

Gotthardt: Wir versuchen, nach dem Modell der IG Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR) die Bürgerinitiativen zwischen Frankfurt, Mannheim und Karlsruhe unter ein gemeinschaftliches Dach zu bringen, damit mehr Linie hineinkommt.

Das klingt sehr ehrgeizig...

Sommer: Ist es auch. In Richtung Norden handelt es sich um eine Neubaustrecke, da ist vieles einfacher, die Meinung recht einheitlich. Nach Süden ist es schwieriger: In Schwetzingen beispielsweise bemüht man sich, mehr Bewusstsein dafür zu erzeugen, in welcher Gefahr der Tourismus schwebt, wenn die vorhergesagten Szenarien eintreten. Mit einer großen IG BRN 21 könnten wir einen Projektbeirat für die Gesamtstrecke einrichten als beschlussfassendes Organ. Das will die Bahn mit Lobbyarbeit verhindern.

© Hockheimer Tageszeitung, Samstag, 28.05.2016

ICH ELIN REIFEN BRINGEN SIE
IRCHSCHNITTLICH 8.000 KM WEITER*



Mehr km voller Abenteuer?

Anzeige

Strandausflug? Kurzurlaub in die Berge? Roadtrip? Wenn Ihre Reifen 8000 km länger halten würden, wohin würde Ihre Reise gehen? >> [mehr](#)