

Alternativtrasse: Fraktionen machen Druck

Von Barbara Dietel

RHEINGAU. In die Debatte um die Alternativtrasse kommt Bewegung. Nachdem das Verkehrsministerium offenbart hat, dass eine Neubaustrecke Troisdorf/Mainz-Bischofsheim seine hohen Investitionskosten aktuell noch nicht rechtfertige, hagelte es Proteste. Sie mündeten nun in Anträgen von SPD sowie CDU und Grünen im hessischen Landtag sowie der FDP im Bundestag.

Anträge im entscheidenden Punkt fast wortgleich

Die hessische SPD-Fraktion fordert die Landesregierung auf, sich beim Bundesverkehrsministerium dafür einzusetzen, dass eine alternative Güterverkehrsstrecke zur Entlastung des Mittelrheintals realisiert und die angekündigte Machbarkeitsstudie so bald als möglich in Auftrag gegeben wird. Fast wortgleich findet sich die Forderung auch in einem gemeinsamen Antrag der Fraktionen von CDU und Grünen, der auf Initiative der Rheingauer Landtagsabgeordneten Petra Müller-Klepper (CDU) gestellt wurde. Die Bundestagsfraktion der FDP drängt in ihrem Antrag darauf, dass die Machbarkeitsstudie schnellstmöglich in Auftrag gegeben wird.

Verlautbarungen habe es schon viele ergeben, wenn nun Parlamente beschließen, habe das noch ein anderes Gewicht, freut sich Karl Ottes, Sprecher des Rheingau-Bundes gegen Bahnärm, über die Initiativen, mit denen nach den Worten von Müller-Klepper Druck gemacht werden solle. Ottes hofft allerdings, dass aus den beiden Anträgen im hessischen Landtag noch ein gemeinsamer aller

Anträge im hessischen Landtag und im Bundestag / Karl Ottes hofft auf gemeinsame Resolution



Mitten durchs Wohngebiet donnern die Güterzüge im Rheingau, wenn es nach dem Bund geht noch viele Jahre.

Archivfoto: DigiAtel/Heibel

Fraktionen werde, so wie dies dieser Tage im rheinland-pfälzischen Landtag gelungen ist. In dem Antrag aller Fraktionen wird der Bundesverkehrsminister aufgefordert, einen Neubau zur Entlastung der Güterstrecke voranzutreiben. Unter den Zuschauern im Landtag waren auch die Mitglieder der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn, die sich über die einstimmige Annahme des Antrags sehr freuen, wie der Vorsitzende Willi Pusch erklärte.

Eine rein betriebswirtschaftliche Sicht reiche bei der Bewertung, ob das Mittelrheintal vom

Güterverkehr entlastet werden muss, nicht aus, es müssten auch die Belastungen für die Gesundheit der Anlieger, die Regionalentwicklung, den Tourismus und den Welterbe-Status angemessen berücksichtigt werden, fordert Müller-Klepper. Die Maßnahmen zur Verringerung des Lärms an der Strecke und am rollenden Material zeigten zwar durchaus Wirkung, reichten angesichts der zu erwartenden Verkehrsentwicklung aber nicht aus, um eine langfristig tragbare Situation zu schaffen, betont die Landtagsabgeordnete. Ähnlich argumentiert auch die hessische SPD-Landtagsfraktion.

Die FDP-Bundestagsfraktion hat Zweifel, dass mehr Güterverkehr auf der aus dem 19. Jahrhundert stammenden Strecke überhaupt aufgenommen werden könnte. Die Planung einer alternativen Güterzugtrasse sei schon deshalb notwendig, damit wie geplant mehr Güter auf der Schiene transportiert werden könnten.

Wie es dazu kommt, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der Neubaustrecke 0,1 beträgt, wie das Verkehrsministerium der Bürgerinitiative nach mehrmaligem Nachfragen nun mitteilte, ist der Bürgerinitiative immer noch

nicht klar. Es erklärt jedoch den „Faktor 10“, von dem das Ministerium immer sprach. Erst ab einem Wert von 1 sieht der Bund „Vordringlichen Bedarf“ und damit die Chance der Umsetzung für ein Projekt. Damit sich die Neubaustrecke gesamtwirtschaftlich rechne, bedürfe es bei gleichbleibenden Kosten einer erheblichen Steigerung des volkswirtschaftlichen und verkehrlichen Nutzens, so das Ministerium in seinem Schreiben. Für die BI erklärt das immer noch nicht, warum die Strecke Dresden-Prag mit einem NKV von 1,3 bewertet werden konnte. Das hat die grüne Bundes-

tagsabgeordnete Tabea Rößner das Verkehrsministerium auch schon gefragt. Schließlich habe die Bundesregierung auf eine Anfrage von ihr im vergangenen Jahr erklärt, dass das Mittelrheintal durchschnittlich zu 83 Prozent ausgelastet sei und die Strecke Dresden-Prag zu 57 Prozent. Die Antwort von Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann: „Die Infrastrukturprojekte des Bundesverkehrswegeplans werden verkehrsträgerübergreifend nach einer einheitlichen Methodik zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bewertet. Es erfolgt keine projektspezifische Gewichtung der Nutzen.“